

В. Максимова

Дорожное движение изнутри и снаружи водительской кабины: *поможет ли ужесточение наказаний за нарушение ПДД?*

Каждый водитель желает стать пешеходом, а каждый пешеход хочет стать водителем. Когда они меняются ролями – забывают про это сразу и навсегда.

Юрий Деточкин (к/ф “Берегись автомобиля”)

Сотрудники ГИБДД бьют тревогу: отчеты о погибших и пострадавших на дорогах становятся все больше похожи на сводки с поля боя. “Только в 2006 году в 230 тысячах ДТП погибло 32 000 человек. А за первые месяцы этого года на дороге погибло на 20% больше россиян, чем за аналогичный период прошлого года”¹.

Действительно, сегодняшняя ситуация на дорогах России напоминает “бронзовое движение”. К этому хаосу многие начали привыкать, и игнорирование правил водителями, да и пешеходами уже нередко воспринимается как норма.

Водители возмущаются безответственностью пешеходов, когда те выходят на проезжую часть там, где это запрещено; иногда просто идут по ней, вместо того чтобы двигаться по тротуару; часто внезапно появляются на дороге, обогнув автобус не с той стороны. Пешеходы рассчитывают на то, что водители должны соблюдать правила и быстро реагировать (“не трамвай – объедет”), не учитывая при этом, что тоже являются участниками дорожного движения, для которых существуют определенные правила.

Впрочем, у пешеходов, в свою очередь, тоже есть серьезные поводы для недовольства. Сегодня они не чувствуют себя в безопасности, даже переходя улицу по “зебре” на зеленый сигнал светофора. Да и на тротуаре никто не гарантирован от серьезной травмы: автомобилисты, экономя время, часто объезжают пробки по пешеходной дороге.

Конфликт интересов водителя и пешехода, бесспорно, существует. Каждый из его участников, наблюдая полное неуважение другой стороны, порой ощущает себя чуть ли не на гражданской войне. По прогнозам Министерства промышленности, науки и технологий, к 2010 году на одну тысячу россиян будет приходиться 245 автомобилей (сейчас их 140). Такая автоэкспансия только повысит напряженность отношений водителей с пешеходами.

¹ Из выступления В. Плигина в Госдуме 16 марта 2007 года.

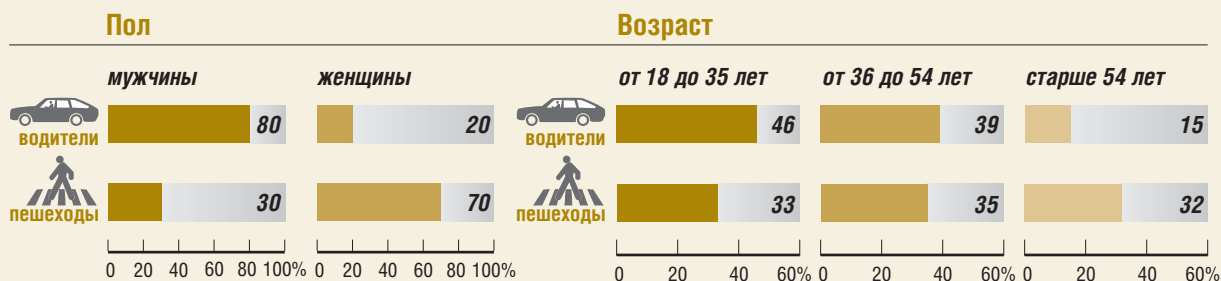


График 1

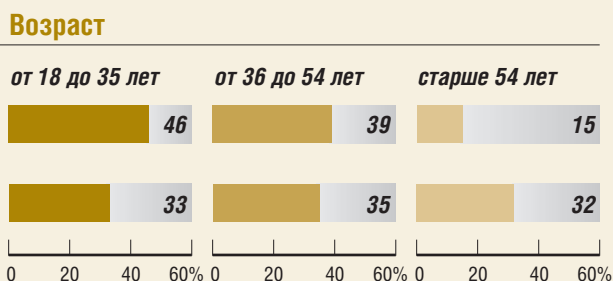


График 2

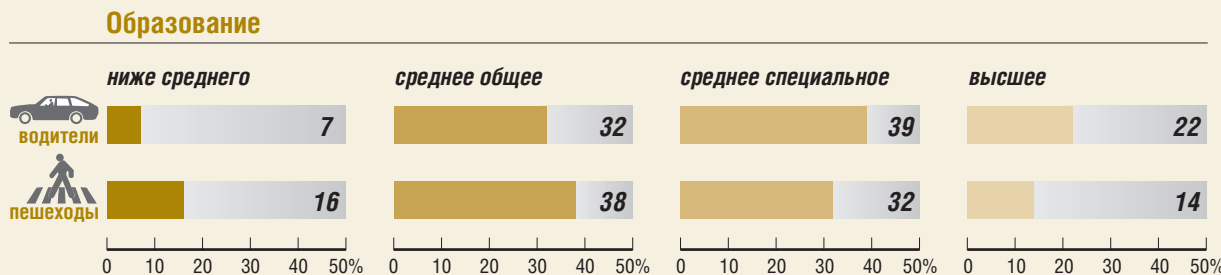


График 3

Как видят автомобилисты и люди, не садящиеся за руль, проблему безопасности движения? Считают ли “стороны” эффективной мерой для разрешения критической ситуации на дорогах ужесточение наказаний за нарушение Правил дорожного движения? И как они относятся к работе Госавтоинспекции, призванной обеспечивать соблюдение этих правил?

Но прежде чем подробно рассмотреть мнения водителей и пешеходов о дорожном движении и мерах по разрешению существующих проблем, небезынтересно взглянуть на социальные портреты обоих наших “персонажей” – водителя и пешехода.

Согласно данным опроса², никогда не садились за руль автомобиля 67% россиян. Эту группу мы будем называть “пешеходами”. Треть опрошенных (33%), по их словам, водят машину, причем 22% управляют автомобилем часто, а 11% – редко. Эта группа – “водители”.

Самое значимое различие между водителями и пешеходами – гендерное: среди первых безоговорочно преобладают мужчины, среди вторых – женщины. Кроме того, водители в среднем моложе пешеходов, а их образовательный уровень выше, чем у последних (графики 1–3).

Безопасность дорожного движения

Безопасность дорожного движения в своем городе, регионе респонденты оценивают довольно низко. Только по 8% водителей и пешеходов заявили, что там, где они живут, ситуация с безопасностью хорошая, 36% первых и 38% вторых назвали ее удовлетворительной, но чаще всего положение дел называют плохим: такую оценку дают 53% водителей и 43% пешеходов. По сравнению с данными

² Здесь и далее по умолчанию используются данные общероссийских опросов населения от 31 марта – 1 апреля и 7–8 апреля 2007 года (100 населенных пунктов, 44 субъекта РФ, 1500 респондентов).

2006 года³, мнение водителей о ситуации на дорогах ухудшилось: тогда 12% оценивали ее как хорошую, 45% – как удовлетворительную, 42% – как плохую; в представлениях пешеходов существенных изменений не произошло.

Половина участников опроса (среди водителей – 47%, среди пешеходов – 55%) утверждают, что там, где они живут, ситуация с безопасностью движения за последние год-два не изменилась. Улучшения отмечают лишь 14% водителей и 11% пешеходов. О снижении безопасности на дорогах говорят 34% первых и 23% вторых. Итак, автомобилисты чаще пешеходов оценивают ситуацию на дорогах как опасную и чаще отмечают ее ухудшение за последние годы. Возможно, это связано с тем, что, как признаются две трети водителей (65%), они и сами временами нарушают ПДД; правда, подавляющее большинство из них (57% всех автомобилистов) утверждают, что делают это редко. Утверждают, что никогда не нарушают дорожных правил, 33% водителей (табл. 1).

Возможно также, что более мрачное восприятие дорожной ситуации свойственно водителям потому, что они чаще включены в нее на длительное время, а следовательно – имеют более полную информацию и реже затрудняются отвечать на вопросы о дорожном движении. В частности, 71% водителей (против 61% пешеходов) утверждают, что Правила дорожного движения там, где они живут, нарушаются часто (при этом затруднились ответить, насколько регулярно это происходит, только 7% водителей и вдвое больше – 15% – пешеходов). Впрочем, как мы видим, расхождения во мнениях по этому вопросу между водителями и пешеходами незначительны – все согласны, что с соблюдением ПДД дело худо: только по 18% автомобилистов и пешеходов придерживаются мнения, что правила нарушаются редко, и совсем немногие – 4% первых и 6% вторых – убеждены, что там, где они живут, правила никто не нарушает.

Каков же выход из сложившейся ситуации? Какие действия по улучшению обстановки на дорогах люди считают необходимыми и эффективными? В этом дают возможность разобраться ответы на открытый вопрос о первоочередных мерах по повышению безопасности дорожного движения.

Автомобилисты чаще пешеходов оценивают ситуацию на дорогах как опасную и чаще отмечают ее ухудшение за последние годы

Табл. 1. Водители, нарушающие и не нарушающие ПДД, о дорожной ситуации

% от групп (по столбцам)

	Все водители	Бывает ли, что Вы нарушаете Правила дорожного движения? И если бывает, то часто или редко?		
		не бывает	бывает редко	бывает часто
Доли групп, %	100	33	57	8
Как обстоят дела с безопасностью дорожного движения там, где Вы живете, – хорошо, удовлетворительно или плохо?				
Хорошо	8	9	8	<1
Удовлетворительно	36	40	34	27
Плохо	53	48	54	67
Затрудняюсь ответить	3	3	4	6

Отклонения от средних значений на 5 п.п. и больше в ту или другую сторону выделены жирным шрифтом или курсивом.

³ Общероссийский опрос населения от 7–8 октября 2006 года (100 населенных пунктов, 44 субъекта РФ, 1500 респондентов).



Россияне полагают, что основной помехой для безопасности движения на дорогах страны в первую очередь является состояние самих дорог, – соответственно предлагается принять меры по их ремонту и строительству: об этом говорят 39% водителей и 28% пешеходов (*“асфальт положить, чтобы можно было проехать”, “ямы на дорогах нужно заделать – ездить невозможно”, “построить новые дороги, реконструировать старые”, “делать развязки – учиться у Европы”*). Кроме того, 11% автомобилистов и 10% пешеходов отмечают, что улучшить ситуацию поможет благоустройство дорог: установка светофоров, дорожных знаков, которых сегодня недостаточно (*“нет совсем знаков на дорогах”, “поставить регулируемый светофор на перекрестке”*), также *“необходимо освещение дорог”*. Такие меры, как строительство тротуаров, организация пешеходных переходов, “лежачих полицейских”, называют 8% водителей и 7% пешеходов (*“у нас мало тротуаров – вот и шагаешь по колено в грязи по нашим дорогам, поэтому и сбивают людей”, “пешеходных переходов чтобы было больше”, “«полицейского» полосатого положить на дороги и многое другое”*). По 1% в каждой группе говорят о необходимости упорядочения парковок, автомобильных стоянок и их строительства (*“разгрузить дворы и улицы от парковок, что затрудняет проезд, проход”, “отводить специальные места для парковок и стоянок автомашин”*); 1% водителей убеждены в эффективности такой меры, как своевременная уборка дорог и улиц (*“чистить дороги”*). Все эти меры в той или иной степени относятся к активизации работы дорожных и коммунальных служб по благоустройству и более конструктивной организации движения.

Приблизительно пятая часть водителей (21%) и 11% пешеходов полагают, что улучшению ситуации на дорогах могут способствовать изменения в работе ГИБДД. Причем чаще всего респонденты, называвшие данную меру (11% среди водителей и 6% – среди пешеходов), говорили о необходимости усиления контроля за работой Госавтоинспекции, о борьбе с превышением ее сотрудниками служебных полномочий, с коррупцией в их рядах (*“вести жесткий контроль за сотрудниками ГИБДД”, “контролировать гаишников – одни поборы”*). Кроме того, россияне считают, что ГИБДД должна работать лучше и увеличивать количество патрулей, – об этом говорили 8% автомобилистов и 5% пешеходов (*“лучше и больше работать, а не сидеть в кустах”, “ставить регулировщика в случае поломки светофора”, “чаще рейды проводить”*). Предлагается также (5% водителей и 1% пешеходов) усовершенство-

вать кадровую политику в этой службе и повысить зарплату ее сотрудникам (*“подбор сотрудников и их оклад”*, *“поднять зарплату сотрудникам и подбор кадров”*).

Чуть меньше пятой части респондентов (16% водителей и 18% пешеходов) говорили о необходимости укрепления дисциплины и порядка на дорогах и ужесточения наказаний за нарушение Правил дорожного движения (*“поднять дисциплину среди пешеходов и водителей”*, *“методом наказаний приучить водителей к соблюдению ПДД”*, *“штрафы увеличить водителям и пешеходам за нарушения”*). Есть также примыкающие к этой группе суждения, авторы которых предлагают пересмотреть законодательство в области дорожного движения, в частности – ужесточить наказание за вождение в пьяном виде (*“повысить штрафы за нарушение правил для пьяных водителей”*, *“ликвидировать водителей-пьяниц”* – 1% водителей, 4% пешеходов), усилить контроль за выдачей водительских прав (*“жестче отбирать водителей общественного транспорта, а права водителям выдавать после долгих проверок”*, *“проверить, как права получены, – ездить не умеют”* – 5% и 2% соответственно), ограничить транспортные потоки и снизить скоростной режим (*“ограничить скорость движения в городе”*, *“ограничить движение транспорта у жилых домов”* – соответственно 1% и 4%).

Помимо ужесточения карательных мер и действий по улучшению дорожной инфраструктуры, опрошенные также говорят о необходимости повышения культуры поведения на дорогах, воспитания уважения водителей и пешеходов друг к другу и о необходимости массового обучения Правилам дорожного движения (*“культуру вождения повысить”*, *“взаимопонимание и взаимоуважение водителей и пешеходов”*, *“азбуку дорожного движения пройти всем”* – по 6% водителей и пешеходов).

Таким образом, мы видим, что водители и пешеходы вполне солидарны не только в своем восприятии дорожной ситуации, но и в том, каким образом ее разрешить. Только водители больше внимания уделяют улучшению состояния дорог и изменениям в работе ГИБДД, с которой, без сомнения, они сталкиваются значительно чаще пешеходов, а пешеходы (также ставя на первое место проблемы ремонта и строительства транспортных путей) упирают на необходимость ужесточения законов и наказаний за нарушение Правил дорожного движения.

Отношение к Закону об ужесточении наказаний за нарушение ПДД

Большинство россиян в той или иной степени осведомлены о том, что Госдума планирует ужесточить наказания за нарушение Правил дорожного движения. О принятии соответствующего закона в первом чтении “знают” 54% водителей

Россияне полагают, что основной помехой для безопасности движения на дорогах страны в первую очередь является состояние самих дорог

и 29% пешеходов, “что-то слышали” – 35% и 34% соответственно. Десятая часть водителей и треть пешеходов не знают об этой инициативе Госдумы.

Данные опроса свидетельствуют о широкой поддержке решения ужесточить наказания за нарушение ПДД – его одобряют 61% водителей и 70% пешеходов. Противников этой идеи среди водителей вдвое больше, чем среди пешеходов: 31% против 14%.

Почти половина опрошенных водителей (47%) и более половины пешеходов (61%) ожидают, что ужесточение наказаний приведет к уменьшению числа дорожно-транспортных происшествий. Две пятых автомобилистов (43%) и пятая часть пешеходов (22%) полагают, что ситуация останется прежней.

Однако важно отметить, что само по себе законодательное ужесточение наказаний не кажется россиянам достаточной мерой по дисциплинированию участников дорожного движения – во всяком случае, при сохранении нынешней практики применения этих наказаний. Показательны ответы респондентов на следующий вопрос: “Одни считают, что для повышения безопасности дорожного движения необходимо прежде всего ужесточить наказания за нарушение правил. Другие считают, что наказания ужесточать не надо, но нужно сделать так, чтобы избежать их было невозможно. Какое мнение Вам ближе – первое или второе?”

Солидаризировались с первым мнением 25% водителей и 31% пешеходов. Второе же – поддерживает значительно бóльшая доля опрошенных: 61% автомобилистов и 41% тех, кто машину не водит. При этом больше половины в одной и другой группах (соответственно 56% и 51%) уверены, что если наказания за нарушение Правил дорожного движения останутся прежними, но будут созданы условия, при которых избежать их будет невозможно, количество дорожно-транспортных происшествий уменьшится (полагают, что в этом случае ничего не изменится, 24% водителей и 16% пешеходов).

Водители явно считают ужесточение наказаний за нарушение ПДД менее эффективной мерой, нежели обеспечение неотвратимости расплаты: если в действительность ужесточения наказаний верят, повторим, 47% из них (не верят – 43%), то в действительность повышения неотвратимости наказания – 56% (а не верят – только 24%).

Хотя отношение россиян к идее ужесточения наказаний неоднозначное, позитивных прогнозов все же больше, чем негативных: так, треть водителей (33%) и почти половина пешеходов (47%) думают, что ужесточение наказаний за нарушение ПДД принесет пользу, 28% первых и 20% вторых ожидают как пользы, так и вреда, 18% и 6% соответственно полагают, что оно только навредит (еще 13% водителей и 10% пешеходов утверждают, что ничего не изменится).

Какие именно пользу и вред от ужесточения наказаний за нарушение правил имеют в виду участники опроса, можно судить по их ответам на открытый вопрос о том, какими будут последствия таких новаций.

С одной стороны, четверть водителей и пятая часть пешеходов предполагают, что это приведет к повышению дисциплины и ответственности водителей, к снижению количества нарушений: “бдительность водителей возрастет”, “водители будут думать, прежде чем гонять по улицам”, “будет меньше нару-

Данные опроса свидетельствуют о широкой поддержке решения ужесточить наказания за нарушения ПДД. Противников этой идеи среди водителей вдвое больше, чем среди пешеходов

шений”; 2% водителей и 4% пешеходов заявляют, что пьяные будут реже садиться за руль: “будут бояться садиться за руль пьяными”, “пить меньше будут на дорогах”. Следствием этого станет уменьшение количества аварий, случаев травматизма и гибели людей на дорогах (“меньше катастроф будет”, “аварий меньше, травм меньше”, “меньшая смертность” – 4% автомобилистов и 7% пешеходов) и улучшение ситуации на дорогах в целом (“безопаснее будет на дорогах”, “будет больше порядка на дорогах” – по 3%).

С другой стороны, 29% водителей и 15% пешеходов говорили, что ужесточение наказаний за нарушение Правил дорожного движения приведет к увеличению коррупции среди сотрудников ГИБДД, что возрастет величина взяток (“рост благосостояния сотрудников ГИБДД”, “а наживутся опять гаишники”, “денег больше левых давать будут”). 9% водителей и 5% пешеходов уверены, что богатые и влиятельные люди по-прежнему будут откупаться от наказаний, а пострадают бедные (“богатые будут нарушать, а щетки долетят до неимущих”, “богатым все равно, а бедным плохо”).

Некоторые респонденты (9% водителей и 4% пешеходов) считают, что ужесточение наказаний ничего не изменит или количество нарушений даже возрастет (“все останется, как и было”, “еще больше будет скрытых нарушителей”).

Кроме того, высказывалось предположение, что подобные меры создадут нервную обстановку и вызовут протесты водителей (“бурное возмущение водителей”, “возможны забастовки автомобилистов” – по 2%).

Как показывают ответы на открытый вопрос, наибольший вред от ужесточения наказаний усматривается в том, что оно спровоцирует рост коррупции в рядах ГИБДД. Это подтверждают и данные закрытого вопроса на ту же тему: 64% водителей и 43% пешеходов уверены, что в случае ужесточения наказаний коррупция среди сотрудников ГИБДД усилится, и лишь 18% первых и 13% вторых полагают, что увеличения коррупции не будет. Тем не менее даже среди ожидающих усиления коррупции в рядах ГИБДД вследствие ужесточения наказаний за нарушение Правил дорожного движения больше половины водителей (58%) и две трети пешеходов (69%) высказываются за подобные меры (табл. 2, 3).

По всей видимости, большинство россиян либо считают усиление коррупции неизбежной платой за улучшение ситуации на дорогах, либо не увязывают законодательные нормы с реальной практикой их применения, воспринимая их

Табл. 2. Представления водителей о последствиях ужесточения наказаний за нарушение ПДД

% от групп (по столбцам)

	Все водители	Считают, что ужесточение наказаний за нарушение ПДД к увеличению коррупции в ГИБДД	
		приведет	не приведет
Доли групп, %	100	64	18
Сейчас предлагается ужесточить наказания за нарушение водителями Правил дорожного движения. Как Вы считаете, следует или не следует ужесточать наказания за нарушение водителями Правил дорожного движения?			
Следует	61	58	70
Не следует	32	37	<u>22</u>
Затрудняюсь ответить	7	5	7
Отклонения от средних значений на 5 п.п. и больше в ту или другую сторону выделены жирным шрифтом или курсивом.			

Табл. 3. Представления пешеходов о последствиях ужесточения наказаний за нарушение ПДД

% от групп (по столбцам)

	Все пешеходы	Считают, что ужесточение наказаний за нарушение ПДД к увеличению коррупции в ГИБДД	
		приведет	не приведет
Доли групп, %	100	43	13
Сейчас предлагается ужесточить наказания за нарушение водителями Правил дорожного движения. Как Вы считаете, следует или не следует ужесточать наказания за нарушение водителями Правил дорожного движения?			
Следует	69	69	77
Не следует	16	23	11
Затрудняюсь ответить	15	<u>8</u>	12

Отклонения от средних значений на 5 п.п. и больше в ту или другую сторону выделены жирным шрифтом или курсивом.

не как регулирующие поведение “обычных” граждан, а как предназначенные для “злостных преступников”.

Какие же “преступления” россияне считают наиболее злостными, за какие нарушения, по их мнению, следует ужесточить наказание в первую очередь? Чаще всего в этой связи называлось управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения (это нарушение в предложенном респондентам списке отметили 55% водителей и 61% пешеходов). Кроме того, довольно многие называли проезд на запрещающий сигнал светофора (29% и 33% соответственно); превышение допустимой скорости (25% и 31%); выезд на встречную полосу (26% и 24%); езду по тротуарам (20% и 27%); управление транспортным средством водителем, не имеющим водительских прав соответствующей категории (это нарушение упомянули по 24% водителей и пешеходов).

Респондентам было задано также несколько закрытых вопросов об их отношении к отдельным спорным моментам законодательства о дорожном движении. “Есть страны, где допускается небольшое содержание алкоголя в крови у водителя. Есть страны, где любое содержание алкоголя в крови у водителя строго запрещено. А как было бы правильнее сделать в нашей стране – допустить небольшое содержание алкоголя в крови у водителя или строго запретить любое содержание алкоголя в крови у водителя?” Отвечая на этот вопрос, подавляющее большинство водителей и пешеходов (69% и 82% соответственно) заявили, что следует строго запретить любое содержание алкоголя в крови у водителя. Впрочем, 27% автомобилистов считают, что небольшое содержание алкоголя в крови у водителя допустить можно; поддерживают их в этом лишь 13% пешеходов.

Респондентов спрашивали и о таком правонарушении, как проезд на красный сигнал светофора. “Сегодня за проезд на красный свет на водителя налагается штраф в размере 100 рублей. По новому закону за проезд на красный свет на водителя либо будет налагаться штраф в 1–1,5 тысячи рублей, либо он будет лишаться прав на 1–1,5 года. Вы одобряете или не одобряете такое ужесточение наказания за проезд на красный свет? И если одобряете, то что Вам кажется более правильным – взять увеличенный штраф или временно лишать прав?” Ужесточение наказания за это нарушение одобрили 70% водителей и 72% пешеходов. При этом первые больше склоняются к тому, чтобы взимать с нарушителей увеличенный штраф (43%), чем временно лишать их прав

(27%), тогда как вторые разделились при выборе наказания почти поровну (38% против 34% соответственно). Почти четверть управляющих автомобилем (23%) – вообще против ужесточения наказаний за проезд на красный свет (с ними солидарны 14% пешеходов).

В ходе опроса выяснялось, как люди относятся к тому, чтобы вернуться к системе начисления штрафных баллов за нарушение Правил дорожного движения. Автомобилисты разделились в этом вопросе почти поровну: 32% считают, что возврат к этой системе принесет больше хорошего, а 35% – что больше плохого (среди пешеходов – 31% и 11% соответственно). При этом третья часть водителей и больше половины пешеходов (58%) затруднились определить последствия подобных изменений в законодательстве.

О вероятных положительных и отрицательных последствиях возврата к системе начисления штрафных баллов опрошенные говорили, отвечая на два соответствующих открытых вопроса.

Среди ожидаемых улучшений – уменьшение количества нарушений Правил дорожного движения (об этом сказали 9% водителей и 8% пешеходов), повышение ответственности и дисциплины водителей (6% и 8% соответственно), появление у них страха нарушить Правила дорожного движения (5% и 7%). Кроме того, ожидается усиление контроля за нарушениями ПДД (так сказали 5% водителей и 3% пешеходов), что поможет предотвратить повторные нарушения правил (4% и 2%), благодаря чему и обстановка на дорогах станет безопаснее (4% и 3%).

Главным негативным следствием возврата к системе начисления штрафных баллов опрошенные считают предстоящее усиление коррупции среди работников ГИБДД (эту негативную сторону возможного нововведения назвали 20% водителей и 9% пешеходов), а также необъективное начисление штрафных баллов (5% и 2% соответственно).

Итак, большинство противников ужесточения наказаний за нарушение Правил дорожного движения и возврата к “накопительной системе” штрафов – водители. Чаще всего их аргументом становятся опасения, связанные с увеличением масштабов коррупции сотрудников ГИБДД и с их необъективностью, о чем мы особо поговорим ниже.

ГИБДД – гарант законности и порядка на дорогах?

Мнение россиян о работе ГИБДД, как уже ясно из всего вышесказанного, невысокое. Только 15% водителей и 7% пешеходов считают, что Госавтоинспекция работает хорошо. Почти треть первых и вторых (31% и 28% соответственно) говорят об удовлетворительной работе этой структуры, тогда как 44% автомобилистов и 29% пешеходов убеждены в том, что сотрудники ГИБДД плохо исполняют свои обязанности.

За последний год общались с сотрудниками ГИБДД больше половины водителей (59%), при этом у 22% остались положительные впечатления от этого общения, у 37% – отрицательные. Трети водителей (37%) за последний год не приходилось иметь дело с сотрудниками ГИБДД. Среди пешеходов



не общались с ними 85%; но среди тех немногих, кто сталкивался с дорожными инспекторами, отрицательные впечатления от общения с ними также преобладают (7% против 4%).

Как видно из данных опроса, сейчас отношения сотрудников ГИБДД и водителей чаще строятся на “договорной” основе. Так, подавляющее большинство автомобилистов (72%) утверждают, что там, где они живут, водители чаще предпочитают откупиться от автоинспекторов, а не понести наказание за нарушение Правил дорожного движения (такого же мнения придерживаются больше поло-

вины пешеходов – 58%)⁴. Многие водители (61%) убеждены, что и сами сотрудники ГИБДД склонны не налагать на водителя наказание, а предлагать ему откупиться. Почти половина пешеходов (47%) и в этом случае солидарны с автомобилистами⁵.

При столь негативной оценке россиянами работы ГИБДД естественно, что почти половина водителей (47%) предпочитают не делегировать сотрудникам автоинспекции права решать, какое наказание – денежный штраф или лишение водительских прав – налагать за нарушение правил. Лучше, считают они, чтобы за каждое нарушение был законодательно предусмотрен только один вид наказания (их поддерживают 28% пешеходов). Альтернативный подход поддержали бы 27% водителей и 18% пешеходов. Аргументы в пользу той или иной точки зрения раскрываются в ответах на соответствующие открытые вопросы. Высказывающиеся в пользу существования одного наказания полагают, что “*водитель будет четко знать, что получит за нарушение ПДД*” (“*все должно быть четко регламентировано*”, “*должен быть узаконенный определенный вид наказания*” – 14% водителей и 8% пешеходов), что позволит уменьшить злоупотребления и взяточничество со стороны работников ГИБДД (“*меньше возможности для коррупции*”, “*меньше у инспекторов поводов для махинации*” – 10 и 6% соответственно), гарантирует большую объективность работников ГИБДД по отношению к автомобилистам (“*для всех одинаковое наказание*”, “*меньше будет споров: инспектор может быть очень необъективным*” – 6 и 4% соответственно), а на дорогах будет больше контроля и порядка в целом (“*будет лучший контроль*”, “*оно более дисциплинирует*” – 4 и 3%).

Те, кто хотел бы, чтобы сотрудник ГИБДД выбирал одно из нескольких положенных за нарушение наказаний, полагают, что кара должна зависеть от степени серьезности проступка (“*если не очень серьезное нарушение, то возможен самый нестрогий вид – небольшой штраф*”; “*есть разная степень нарушения*” – 8% водителей и 5% пешеходов), что будет обеспечена гибкая система наказаний (“*можно подобрать должное наказание*”; “*более гибкий будет подход*” – 7 и 4%) и индивидуальный подход в каждом конкретном случае нарушения Правил дорожного движения (“*исходить из личности человека за рулем*”; “*по ситуации смотреть надо*” – 6 и 3% соответственно).

Те, кто хотел бы, чтобы сотрудник ГИБДД выбирал одно из нескольких положенных за нарушение наказаний, полагают, что кара должна зависеть от степени серьезности проступка (“если не очень серьезное нарушение, то возможен самый нестрогий вид – небольшой штраф”; “есть разная степень нарушения” – 8% водителей и 5% пешеходов), что будет обеспечена гибкая система наказаний (“можно подобрать должное наказание”; “более гибкий будет подход” – 7 и 4%) и индивидуальный подход в каждом конкретном случае нарушения Правил дорожного движения (“исходить из личности человека за рулем”; “по ситуации смотреть надо” – 6 и 3% соответственно).

⁴ Противоположную точку зрения высказали только 13% водителей и 7% пешеходов.

⁵ О том, что сотрудники ГИБДД предпочитают наказать водителя за нарушение в соответствии с законом, говорил лишь каждый пятый водитель и каждый десятый пешеход.



Таким образом, сторонники единственного наказания за конкретное нарушение руководствуются стремлением снизить возможность злоупотреблений и взяточничества со стороны сотрудников ГИБДД, а респонденты, ратующие за сохранение нескольких видов наказаний, выбирать из которых надлежит инспектору, хотят сохранить для водителей возможность обойтись “малой кровью” в случае, когда совсем избежать наказания уже невозможно.

Итак, мы видим, что в оценках ситуации на дорогах нашей страны вечные антагонисты – водители и пешеходы – сходятся: и те, и другие считают ее плохой. И те, и другие в качестве первоочередной меры по разрешению этой проблемы предлагают улучшить состояние и оснащение дорог и прилегающих к ним функциональных территорий (парковок, стоянок, подземных переходов). Однако в остальном такого единодушия не наблюдается. Автомобилисты чаще признают необходимость усиления контроля за работой ГИБДД и ограничения полномочий ее сотрудников, тогда как пешеходы считают необходимым наделить работников Госавтоинспекции большей властью, для чего предлагают принять более жесткие законы относительно нарушителей ПДД. И это при том, что пешеходы (как и водители) оценивают работу Госавтоинспекции невысоко и признают, что взяточничество среди ее сотрудников распространено очень широко. Возможно, пешеходы ратуют за ужесточения, потому что полагают, что таковые не коснутся лично их. Ведь очень часто можно увидеть, как за нарушение правил штрафуют водителя, тогда как наблюдать, чтобы за переход дороги в непопозволенном месте штрафовали пешехода, доводилось далеко не каждому. Между тем ужесточение наказаний за нарушения касается и пешеходов – штрафы планируется повысить и для них.

Автомобилисты, в основной своей массе, в идее ужесточения наказаний за нарушения Правил дорожного движения видят попытку снова “залезть к ним в карман”. Сотрудник ГИБДД не воспринимается ими как страж порядка на дорогах. Он – скорее злостный взяточник (чему нередко потворствуют сами водители), чем помощник автомобилистам. Наблюдая, однако, беспорядок на дорогах, водители понимают, что это безобразие нужно как-то остановить. Решение проблемы (как “приструнить” других водителей) они тоже находят в ужесточении наказаний на нарушения или, еще лучше, в обеспечении неизбежности ныне существующих наказаний “беспредельщиков” на дорогах (разумеется, себя в злостных нарушителях мало кто числит).

Одним словом, большинство россиян предлагают бороться со следствием – нарушениями правил дорожного движения. Во многом они, несомненно, правы. Акцент же на повышение культуры вождения делают только по 6% автомобилистов и пешеходов. Они, отвечая на открытый вопрос о первоочередных мерах по повышению безопасности на дорогах, говорили, что уважение водителей и пешеходов друг к другу – залог улучшения обстановки, а массовое обучение Правилам дорожного движения и тех, и других поможет избежать огромного количества жертв дорожно-транспортных происшествий. ■

Половина водителей предпочитают не делегировать сотрудникам автоинспекции права решать, какое наказание – денежный штраф или лишение водительских прав – налагать за нарушение правил. Лучше, считают они, чтобы за каждое нарушение был законодательно предусмотрен только один вид наказания