



**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МВД РОССИИ**



**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ
КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ПРАВОСОЗНАНИЯ
УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Информационно-аналитический обзор

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ
КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ПРАВОСОЗНАНИЯ
УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Информационно-аналитический обзор

Москва
2025

УДК 629.3.047.14+001.159.9
ББК 88.9

Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом
Научного центра БДД МВД России

Авторский коллектив:

к.п.н. Н.М. Кузнецова, Н.В. Амелин, Н.В. Айсанова, Е.С. Пиляева

Рецензенты:

Л.В. Шманева – заместитель начальника МосУ МВД России имени В.Я. Кикотя, полковник полиции, доктор экономических наук, кандидат философских наук, доцент.

Т.А. Хрусталева – доцент кафедры социально-экономических и гуманитарных дисциплин МОФ МосУ МВД России имени В.Я. Кикотя, кандидат психологических наук, доцент.

Кузнецова Н.М., Амелин Н.В., Айсанова Н.В. и др. Использование ремней безопасности как фактор повышения правосознания участников дорожного движения: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 52 с.

В информационно-аналитическом обзоре представлен анализ дорожно-транспортных происшествий, сопутствующим нарушением в которых являлось неиспользование ремней безопасности водителями и пассажирами транспортных средств, а также административных правонарушений, связанных с несоблюдением ими правил применения ремней безопасности, перечислены установки в правосознании участников дорожного движения, влияющие на использование ими ремней безопасности, а также даны предложения для решения проблемы неиспользования ремней безопасности водителями и пассажирами транспортных средств.

Информационно-аналитический обзор может быть использован в деятельности сотрудников Госавтоинспекции, в том числе сотрудниками подразделений Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, а также в образовательных организациях МВД России, реализующих программы обучения специалистов Госавтоинспекции.

УДК 629.3.047.14+001.159.9

© Авторский коллектив, 2025
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1. Анализ аварийности с участием водителей и пассажиров транспортных средств, не использующих ремни безопасности	4
1.1. Дорожно-транспортные происшествия, сопутствующим нарушением в которых являлось неиспользование ремня безопасности водителем транспортного средства	4
1.2. Дорожно-транспортные происшествия, сопутствующим нарушением в которых являлось неиспользование ремней безопасности пассажирами транспортного средства	14
1.3. Анализ административных правонарушений, связанных с несоблюдением водителями и пассажирами транспортных средств правил применения ремней безопасности	18
Глава 2. Установки в правосознании участников дорожного движения, влияющие на использование ими ремней безопасности	22
Глава 3. Выводы и предложения	39
Приложение 1	45
Приложение 2	47
Список использованных источников	49

Глава 1. Анализ аварийности с участием водителей и пассажиров транспортных средств, не использующих ремни безопасности

1.1. Дорожно-транспортные происшествия, сопутствующим нарушением в которых являлось неиспользование ремня безопасности водителем транспортного средства

В Российской Федерации в 2023 году произошло 132 466 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погибли 14 504 и (или) пострадали 166 500 человек (рис. 1).



Рисунок 1 – Основные показатели дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации (2023 год)

Результаты анализа статистических сведений о ДТП показали, что в 2023 году зарегистрировано 3 684 ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб¹. Доля таких ДТП составила 7,1% от общего количества ДТП, в которых пострадал водитель (52 162). Необходимо отметить, что в связи с особенностями фиксации и регистрации указанного вида ДТП в МИАС реальные показатели аварийности с участием водителей транспортных средств (далее также ТС), не использующих ремень безопасности, могут быть выше.

¹ Согласно данным Многопараметрической информационно-аналитической системы (далее – МИАС) (дата фиксации среза 15.02.2024).

Несмотря на небольшую долю, данные ДТП характеризуются высокой тяжестью последствий для самого водителя ТС (табл. 1).

Таблица 1

Сведения о ДТП за 2023 год, в которых водитель ТС не был пристегнут ремнем безопасности

Количество ДТП	% от всех ДТП ²	Погибло, человек	Ранено, человек	Тяжесть последствий
3684	7,1	1040	2748	27,5

Самыми распространенными видами ДТП с сопутствующим нарушением Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) в виде неиспользования водителем ТС ремня безопасности являются:

столкновение (46,3%);

съезд с дороги (35,3%);

наезд на препятствие и опрокидывание (10,4 и 4,1% случаев соответственно).

Общая характеристика ДТП с участием водителя, не использующего ремень безопасности, соотносима с тенденцией дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации в целом. Так, рост ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб в результате ДТП, фиксируется с июля по октябрь, а основной пик их количества приходится на август.

Самыми аварийными днями недели являлись выходные дни: суббота и воскресенье. Наиболее аварийно-опасным временем суток являлся период с 17:00 до 20:00, на это время пришлось каждое шестое (16,4%) ДТП, в котором сопутствующим нарушением водителем ТС являлось неиспользование ремня безопасности. Наибольшей тяжестью последствий для водителя ТС характеризовались происшествия, совершенные в период с 02:00 до 07:00 (37,5), проис-

² В которых получил ранения различной степени тяжести или погиб сам водитель ТС.

шестивия с наименьшей тяжестью последствий происходили в период с 08:00 до 10:00.

Результаты анализа статистических данных о ДТП показывают, что 87% ДТП происходили в первый час от начала движения (рис. 2), и в 53% случаев водитель ТС, не пристегнувшийся ремнем безопасности, получал серьезные травмы в результате ДТП, произошедших на расстоянии до 10 километров от начала пути (рис. 3).

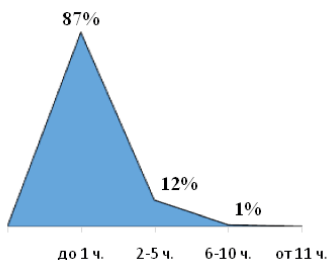


Рисунок 2 – Распределение количества ДТП по времени нахождения водителя за рулем ТС до происшествия (2023 г.)

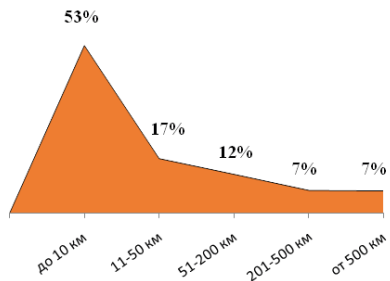


Рисунок 3 – Распределение количества ДТП по пройденному расстоянию от начала пути до происшествия (2023 г.)

Обращает на себя внимание количество ДТП, произошедших в темное время суток: 1 541 ДТП, что составляет 42% от общего количества ДТП, в которых сопутствующим нарушением было установлено неиспользование ремней безопасности. В это время погибли 43,8% (455 человек) от общего числа погибших водителей. Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток, выше, чем в светлое, однако использование водителями ремней безопасности позволяет существенно снизить их тяжесть: в светлое время суток с 26,6 до 6,8, в темное – с 28,7 до 7,5 (табл. 2).

Установлено, что 90% случаев ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности³, происходят по вине самого водителя. Для выработки мероприятий по профилактике данного вида нарушений необходимо выделить

³ При условии, что конструктивно такая возможность имелась.

целевую группу и определить социально-психологическую характеристику личности входящего в нее водителя.

Таблица 2

Распределение показателей аварийности по времени суток (2023 год)

	Время суток	Количество ДТП	Погибло, человек	Ранено, человек	Тяжесть последствий
Водитель НЕ был пристегнут ремнем безопасности	Светлое	2 143 (58%)	585	1 616	26,6
	Темное	1 541 (42%)	455	1 132	28,7
Водитель был пристегнут ремнем безопасности	Светлое	31 312	2 407	33 001	6,8
	Темное	14 495	1 232	15 197	7,5

Гендерная характеристика. Несмотря на то, что общее процентное соотношение мужчин и женщин среди водителей составляет приблизительно 60 к 40%, из всех ДТП, совершенных при неиспользовании водителем ремня безопасности, 83% происшествий совершено мужчинами, 12% – женщинами (рис. 4). Число погибших водителей-мужчин – 895 (86,1%), что в 10 раз выше, чем число погибших водителей-женщин (85, или 8,2%).

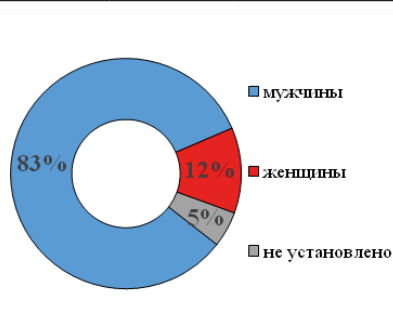


Рисунок 4 – Распределение количества ДТП по полу лица, не использующего ремни безопасности (2023 год)

Тяжесть последствий ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб, с участием водителей-мужчин составила 28,5, что в 1,5 раза выше, чем тяжесть последствий ДТП, совершенных водителями-женщинами – 18,5.

Возраст. Для анализа личности водителя, совершившего ДТП при неиспользовании ремня безопасности, введем

условное разделение водителей на 4 возрастные группы: 18-30 лет, 31-45 лет, 46-60 лет и старше 60 лет. На рисунке 5 отображено процентное соотношение ДТП при неиспользовании ремня безопасности водителями выделенных выше возрастных категорий, а также тяжесть последствий:

от 18 до 30 лет – 1278 случаев – 35%;

от 31 до 45 лет – 1374 случая – 37%;

от 46 до 60 лет – 737 случаев – 20%;

старше 60 лет – 305 случаев – 8%.⁴

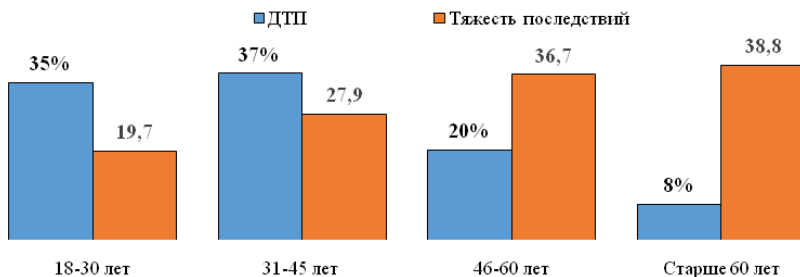


Рисунок 5 – Доля ДТП от общего количества в зависимости от возраста водителя ТС, не использующего ремни безопасности (2023 год)

Исходя из представленных данных, можно сделать вывод, что наибольшее количество рассматриваемых ДТП было совершено водителями в возрасте 18-45 лет, что соотносимо с общей тенденцией к совершению лицами данной возрастной категории наибольшего количества ДТП. Меньше всего ДТП при неиспользовании ремня безопасности приходится на водителей в возрасте от 60 лет (305 случаев – 8%), однако среди всех возрастных групп они характеризуются наибольшей тяжестью последствий (38,8).

⁴ Согласно данным МИАС (дата фиксации среза: 15.02.2024).

Семейное положение. Результаты анализа статистических данных свидетельствуют, что составляющие более половины нарушителей 56% водителей находились в законном браке, 42% водителей холосты (не замужем), оставшиеся 2% – разведены (рис. 6).

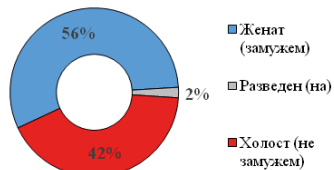


Рисунок 6 – Распределение количества ДТП в зависимости от семейного положения (2023 год)

Образование. В связи с тем, что образование выступает элементом социальной характеристики личности и связано с культурно-нравственными установками, жизненными ценностями, целями, а также возможностями их реализации, оно является одной из важных социальных характеристик в портрете нарушителя.

Наибольшая часть от всех ДТП (42%) совершается лицами, имеющими среднее специальное образование, на втором месте лица, имеющие среднее образование (34%), седьмая часть ДТП (14%) происходит по вине водителей, имеющих высшее образование (рис. 7).

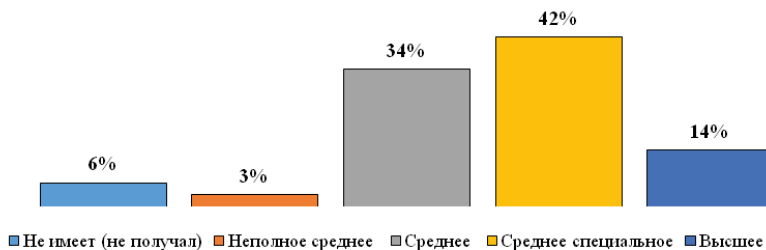


Рисунок 7 – Распределение количества ДТП с сопутствующим нарушением в виде неиспользования ремней безопасности (не пристегнут водитель) по уровню образования водителя ТС (2023 год)

Необходимо отметить, что наибольшей тяжестью последствий (47,3-56,1) характеризуются ДТП по вине лиц, не имеющих (не получивших) образование. Также обращает на себя внимание тот факт, что ДТП, совершенные водителями

в возрасте старше 46 лет (за исключением лиц, имеющих неполное среднее образование), при наименьшем их числе обладают высокой тяжестью последствий (табл. 3).

Таблица 3

Распределение показателей аварийности и количества ДТП, в которых сопутствующим нарушением являлось неиспользование ремня безопасности (не пристегнут водитель), по уровню образования водителя ТС (2023 год)

Уровень образования	Кол-во ДТП	Доля от общего числа ДТП	Возраст	Кол-во ДТП	Тяжесть последствий
Не имеет	230	6,2%	18-30	57	47,3
			31-45	82	48,1
			46-60	66	56,1
			61+	15	50
Неполное среднее	126	3,4%	18-30	46	15,2
			31-45	35	14,3
			46-60	9	11,1
			61+	6	0
Среднее	1259	34,2%	18-30	524	19,3
			31-45	426	26,9
			46-60	252	30,2
			61+	102	41,2
Среднее специальное	1563	42,4%	18-30	510	16,9
			31-45	615	28,1
			46-60	315	39,9
			61+	136	39
Высшее	506	13,7%	18-30	117	22,9
			31-45	220	24,4
			46-60	97	32
			61+	48	35,4

Социальная принадлежность (род занятий). Род занятий позволяет в какой-то мере понять направленность и интересы личности, ее профессиональную принадлежность. В собиравшемся портрете нарушителя также значимой является информация о месте работы или отсутствии таковой (табл. 4).

Результаты анализа позволяют сделать вывод о том, что наибольшее количество ДТП допускали лица, официально не трудоустроенные, на втором месте – работники рабочих специальностей, на третьем – профессиональные водители (лица, состоящие на должности водителя). Однако необходимо учитывать, что сведения об участниках ДТП, разме-

щенные в автоматизированных системах Госавтоинспекции, вносятся с их слов и могут быть умышленно искажены.

Таблица 4

Распределение показателей аварийности и количества ДТП, в которых сопутствующим нарушением являлось неиспользование ремней безопасности (не пристегнут водитель), по социальной принадлежности и роду занятий (2023 год)

Социальная характеристика	Кол-во ДТП	Доля от общего числа ДТП	Возраст	Кол-во ДТП	Тяжесть последствий
Официально не трудоустроены	1589	43%	18-30	591	19,3
			31-45	558	26,6
			46-60	281	37,4
			61+	58	36,2
Работники рабочих специальностей производственной и непроизводственной сферы	1147	31%	18-30	354	18,7
			31-45	505	26,7
			46-60	215	36,6
			61+	53	54,6
Водители (состоящие на должности водителя)	247	7%	18-30	48	14,6
			31-45	87	28,7
			46-60	104	32,7
			61+	8	75
Служащие государственной муниципальной и негосударственной сфер	112	3%	18-30	38	13,2
			31-45	51	17,7
			46-60	21	39,1

Работники иных сфер деятельности, таких как сфера культуры, искусства, СМИ, военнослужащие, предприниматели, судьи, депутаты, служители религиозного культа, учащиеся, пенсионеры, суммарная доля которых составляет 16% от общего числа ДТП, при анализе социальной принадлежности не рассматривались отдельными категориями ввиду малого процентного соотношения ДТП, совершенных представителями конкретного вида деятельности относительно общего количества ДТП

Стаж управления ТС. Как и в предыдущие годы, согласно статистическим данным, чаще всего ДТП рассматриваемого вида допускали водители со стажем управления от 3 до 10 лет, что составило почти треть (27%) от общего количества ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб в результате ДТП, а также достаточно опытные водители со стажем управления от 40 лет (24%) (рис. 8).

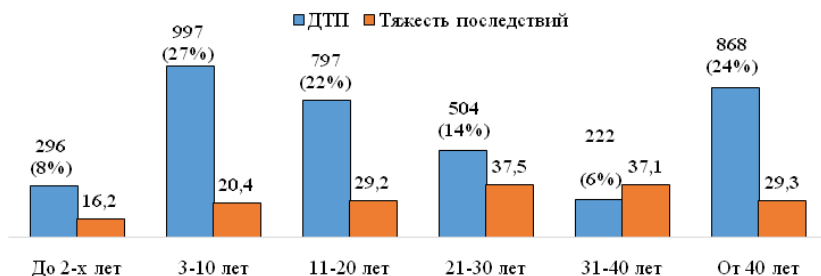


Рисунок 8 – Распределение количества ДТП с сопутствующим нарушением ПДД в виде неиспользования ремней безопасности водителями ТС с различным стажем управления (2023 год)

Наибольшей тяжестью последствий для водителей, не использующих ремни безопасности, характеризуются ДТП, в которых водитель имеет стаж управления ТС от 21 до 30 лет – 37,5. На втором месте ДТП, совершенные водителями со стажем управления ТС от 31 до 40 лет (тяжесть последствий составила 37,1), на третьем месте ДТП, в которых водители имели стаж управления более 40 лет (29,3).

Необходимо отметить, что более чем в трети случаев (36 %), или в 1312 ДТП, совершенных в состоянии опьянения, водитель не использовал ремень безопасности. В указанных ДТП пострадали 805 и погибли 525 водителей.

Таблица 5

Сравнительная таблица показателей ДТП, в которых водители в состоянии алкогольного опьянения использовали/не использовали ремни безопасности

Ремень безопасности	Кол-во ДТП	Погибло водителей	Ранено водителей	Тяжесть последствий
Не использовался	1312	525	805	39,5
Использовался	6272	1477	4820	23,5

Из таблицы 5 видно, что при использовании ремня безопасности тяжесть последствий ДТП, совершенных в состоянии опьянения, в 1,7 раза меньше, чем при ДТП без их использования при тех же условиях, повлекших ДТП.

Иные сведения. Анализ статистических сведений показал, что почти каждый второй водитель, участвовавший в ДТП, не использовавший ремень безопасности, ранее привлекался к административной ответственности за нарушение ПДД, каждый третий водитель – находился в состоянии опьянения или отказался от медицинского освидетельствования, каждый двенадцатый – ранее совершал нарушения ПДД, за которые предусмотрено лишение права управления, или водитель уже был лишен права управления ТС.

Таким образом, подводя итог, отметим, что на территории Российской Федерации наибольшее количество ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб в результате ДТП, фиксируется в период с июля по октябрь, в выходные дни и приходится на период с 17:00 до 20:00. Как правило, рассматриваемые ДТП происходят в первый час и на расстоянии до 10 км от начала движения ТС.

Если говорить о социально-психологическом портрете водителя ТС, совершившего ДТП, в котором он не был пристегнут ремнем безопасности, то характеристики могут быть представлены следующим образом: мужчина в возрасте от 18 до 45 лет (72%), как правило, состоящий в браке, имеющий среднее или средне-специальное образование, рабочую профессию или официально не трудоустроенный.

Почти половина водителей имеют стаж управления ТС от 3 до 20 лет (49%), а почти четверть – достаточно опытные водители со стажем управления от 40 лет. Каждый второй водитель ранее привлекался к административной ответственности за нарушение ПДД.

1.2. Дорожно-транспортные происшествия, сопутствующим нарушением в которых являлось неиспользование ремней безопасности пассажирами транспортного средства

В 2023 году произошло 46 134 ДТП (+2,3%) с пострадавшими пассажирами, в которых погибли 4 003 (+6,9%) и ранены 60 666 (+1,7%) человек (рис. 9)⁵.



Рисунок 9 – Основные показатели дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации (2023 год)

Почти в десятой части (8,2%, или 3 767) ДТП пострадавшие пассажиры не были пристегнуты ремнями безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась (количество таких случаев увеличилось на 1,7%).

В таких ДТП погибли 850 (+5,9%) и ранены 4 112 (-0,5%) непристегнутых пассажиров. Таким образом, каждый пятый (21,2%) погибший пассажир не был пристегнут ремнем безопасности при его наличии (табл. 6)⁶.

Таблица 6

Сведения о ДТП, в которых пассажир не был пристегнут ремнем безопасности (2023 год)

Количество ДТП	% от всех ДТП ⁷	Погибло, человек	Ранено, человек	Тяжесть последствий
3767	8,2	850	4112	17,1

⁵ Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 154 с.

⁶ Там же, с. 97.

⁷ В которых получал ранения различной степени тяжести или погибал пассажир.

Данные ДТП для непристегнутых пассажиров характеризуются высоким значением тяжести последствий (17,1), что в 3,5 раза выше, чем для пристегнутых пассажиров (4,8⁸).

Как и в случаях с непристегнутыми водителями ТС ДТП, в которых сопутствующим нарушением было неиспользование пассажиром ТС ремней безопасности, распределяются аналогичным образом. На первом месте – столкновение (1953 ДТП, в них погибли 50% от общего количества погибших в ДТП пассажиров, не использовавших ремни безопасности, или 427 человек), на втором – съезд с дороги (1088 ДТП, погибли 32%, 270 человек), на третьем – наезд на препятствие (348 ДТП, погибли 8%, 70 человек)⁹.

Из результатов анализа статистических данных о ДТП следует, что 87% ДТП происходили в первый час от начала движения (рис. 10), что аналогично данным о времени нахождения в пути водителя ТС до происшествия.

В 57% случаев пассажиры ТС, не пристегнутые ремнем безопасности (как и в случае с непристегнутыми водителями ТС), получали серьезные травмы в результате ДТП, произошедших на расстоянии до 10 километров от начала пути (рис. 11)¹⁰.

Стоит отметить, что количество ДТП, произошедших в темное время суток, составляет 1500 – это 40% от общего ко-

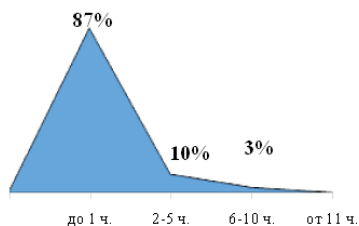


Рисунок 10 – Распределение количества ДТП по времени нахождения пассажира в ТС до происшествия (2023 год)

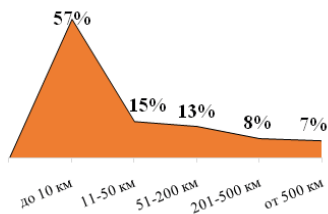


Рисунок 11 – Распределение количества ДТП по пройденному расстоянию от начала пути до происшествия (2023 год)

⁸ Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 97.

⁹ МИАС МВД России (дата фиксации среза: 15.02.2024).

¹⁰ Там же.

личества ДТП, в которых сопутствующим нарушением было установлено неиспользование пассажирами ремней безопасности. В таких ДТП погибли 42,4% (360 человек) от общего числа погибших пассажиров (табл. 7)¹¹.

Таблица 7

Распределение показателей аварийности по времени суток (2023 год)

	Время суток	Количество ДТП	Погибло, человек	Ранено, человек	Тяжесть последствий
Пассажир НЕ был пристегнут ремнем безопасности	Светлое	2 267 (60%)	490	2 424	16,8
	Темное	1 500 (40%)	360	1688	17,9
Пассажир был пристегнут ремнем безопасности	Светлое	21 885	1 386	28 296	4,7
	Темное	11 972	833	15 882	5

Анализируя процентное соотношение погибших водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, на конкретном месте в салоне ТС, от всех погибших водителей и пассажиров, располагавшихся на соответствующем месте, можно сделать вывод, что 40,4% погибших пассажиров ТС, располагавшихся на заднем сиденье по центру, не были пристегнуты ремнем безопасности при условии, что конструктивно такая возможность имелась (рис. 12).

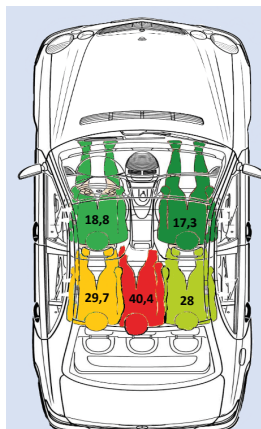


Рисунок 12 – Доля водителей и пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, на конкретном месте в салоне ТС, от всех погибших водителей и пассажиров, располагавшихся на соответствующем месте

Чаще всего ремень безопасности используют лица, располагающиеся в ТС на передних местах, будь то

¹¹ МИАС МВД России (дата фиксации среза: 15.02.2024).

водитель или пассажир. Доля погибших водителей, не пристегнутых ремнем безопасности, составила 18,8%, пассажиров на переднем сиденье – 17,3%. Таким образом, можно сделать вывод, что наиболее часто пассажиры легкового ТС не используют ремень безопасности при нахождении на задних сиденьях, в особенности по центру¹².

Необходимо отметить, что наиболее безопасным местом в автомобиле является заднее правое пассажирское место. Сравнение показателя тяжести последствий для пристегнутых и не пристегнутых ремнем безопасности водителя и пассажира легкового ТС показывает его увеличение в 4 раза (рис. 13)¹³.

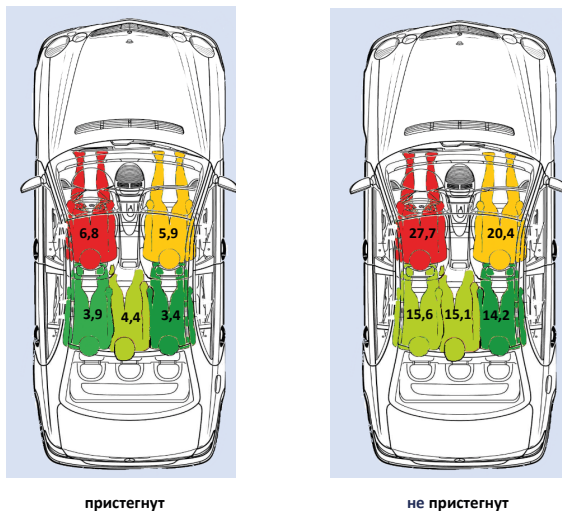


Рисунок 13 – Тяжесть последствий для водителей и пассажиров в зависимости от пристегивания ремнем безопасности

Таким образом, в результате анализа ДТП, в которых пассажир ТС не был пристегнут ремнем безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб, не выявлено существенных отличий от статистических сведений о ДТП, в которых погиб или пострадал водитель.

¹² Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 97.

¹³ Там же. С. 99.

Так, основным видом ДТП, в которых водитель или пассажир ТС не был пристегнут ремнем безопасности, при условии, что конструктивно такая возможность имелась, является столкновение. Как правило, ДТП с пристегнутым пострадавшим водителем ТС и пассажиром происходят в первый час от начала пути (по 87% ДТП соответственно) и на расстоянии до 10 км от начала движения ТС (53 и 57% ДТП соответственно).

При этом из пристегнутых погибает практически **каждый четвертый водитель и пассажир**, в то время как среди пристегнутых – **только каждый двенадцатый водитель и четырнадцатый пассажир ТС**.

Сравнимая показатели аварийности, в которых водители и пассажиры ТС использовали или не использовали ремни безопасности, отметим, что при ДТП использование ремней безопасности снижает тяжесть последствий в 3,5-4 раза.

1.3. Анализ административных правонарушений, связанных с несоблюдением водителями и пассажирами транспортных средств правил применения ремней безопасности

В 2023 году возбуждено 240,1 млн (+17,6%) дел об административных правонарушениях¹⁴ в сфере безопасности дорожного движения (далее – БДД)^{15, 16}.

Лица, игнорирующие требования об обязательном использовании ремней безопасности при передвижении

¹⁴ Данные формы статистической отчетности «Сведения о результатах деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по пресечению административных правонарушений и осуществлению производства по делам об административных правонарушениях» – Форма «1-АП». Разделы 1, 4, 7. Утверждена приказом МВД России от 20.10.2023 № 777.

¹⁵ Под административными правонарушениями в сфере безопасности дорожного движения понимаются административные правонарушения в области дорожного движения (глава 12 КоАП РФ), а также отдельные составы, содержащиеся в главах 8, 11, 14, 19, 20 КоАП РФ (далее также «нарушения в сфере БДД»).

¹⁶ Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.

в транспортном средстве в зависимости от субъекта совершения противоправных действий, привлекаются к административной ответственности по ст. 12.6 и 12.29 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ).

Ст. 12.6 КоАП РФ применима в случае управления транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, либо перевозки пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, если конструкцией транспортного средства предусмотрены ремни безопасности, то есть субъектом правонарушения в данной статье является водитель.

Ст. 12.29 КоАП РФ предусматривает административное наказание за нарушение правил применения ремней безопасности пассажирами транспортного средства.

Фиксация нарушения правил применения ремней безопасности в настоящее время возможна двумя способами: с помощью использования комплексов фотовидеофиксации (далее – ФВФ) и непосредственно сотрудниками полиции.

Независимо от способа фиксации в 2023 году зафиксировано 11,1 млн фактов нарушений, предусмотренных ст. 12.6 КоАП РФ.

Среди всех нарушений в сфере БДД, пресеченных сотрудниками полиции «в ручном режиме», самым массовым по-прежнему является нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлема (ст. 12.6 КоАП РФ).

Так, в 2023 году по фактам совершения указанного нарушения непосредственно сотрудниками полиции возбуждено 2,84 млн дел об административных правонарушениях, что составило 25,6% от общего числа правонарушений, связанных с несоблюдением правил применения ремней безопасности.

В отношении пассажиров ТС за неиспользование ими ремней безопасности (ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ) было возбуждено 223,3 тыс. дел об административных правонарушениях. Необходимо отметить, что привлечение пассажира к ответственности по данной статье возможно только при выявлении противоправного действия непосредственно сотрудником полиции.

Количество нарушений, связанных с несоблюдением правил применения ремней безопасности (ст. 12.6 КоАП РФ), выявленных с помощью комплексов ФВФ, по сравнению с предшествующим годом, выросло почти в 2 раза (с 4,7 млн до

8,2 млн)¹⁷. При этом следует отметить, что с 2023 года в автоматическом режиме стало выявляться неиспользование ремня безопасности пассажиром, за что к административной ответственности по ст. 12.6 КоАП РФ привлекается водитель. В свою очередь, правонарушения, выявленные указанным способом, составляют 74,4% от общего количества нарушений правил применения ремней безопасности (рис. 14).

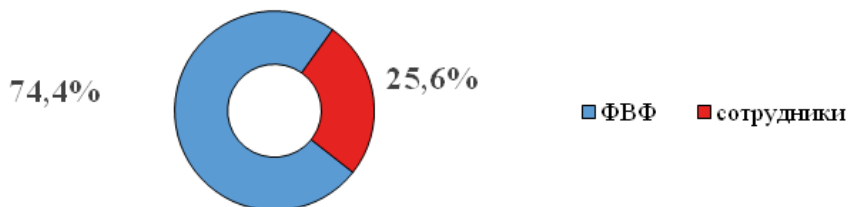


Рисунок 14 – Соотношение нарушений правил применения ремней безопасности, выявленных сотрудниками полиции и при помощи комплексов ФВФ

За нарушение водителем ТС требований ст. 12.6 КоАП РФ о необходимости пристегиваться ремнем безопасности предусмотрено наказание в виде административного штрафа, а ст. 12.29 КоАП РФ, применяемой в случае нарушения правил применения ремней безопасности пассажиром, – предупреждение или административный штраф.

На предупреждения, назначенные в качестве административного наказания пассажирам, пришлось менее десятой части от общего количества наказаний (9,3% или 35 287)¹⁸.

Согласно статистическим данным решение о назначении предупреждения как альтернативы штрафу принималось по результатам рассмотрения дел о нарушении ПДД

¹⁷ Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 22.

¹⁸ Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 29.

пассажирам ТС (ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ) в соотношении 1 предупреждение на 5 назначенных штрафов.

Таким образом, анализ аварийности с участием водителей транспортных средств, не использующих ремни безопасности, показал, что на ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности и получил ранения различной степени тяжести или погиб, приходится около одной десятой части от общего количества ДТП, в которых пострадал водитель.

Тяжесть последствий ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности, почти в 4 раза выше, чем при их использовании, независимо от времени суток. При этом 90% случаев ДТП, в которых водитель не был пристегнут ремнем безопасности, произошло по вине самого водителя.

Анализ административной практики показал, что три четверти нарушений, связанных с несоблюдением правил применения ремней безопасности, выявляется в автоматическом режиме. Почти в 98% случаев установления фактов нарушения требований об обязательном применении ремней безопасности к ответственности привлечены водители транспортных средств.

Примерное соотношение мужчин и женщин, управляющих автомобилем, составляет 60 на 40%, а указанные ДТП происходили в 7 раз чаще с водителями-мужчинами. Также отметим, что число погибших водителей-мужчин в 10 раз выше, чем число погибших водителей-женщин.

Более половины нарушителей находились в законном браке, что свидетельствует о наиболее вероятном возникновении отложенных последствий различного характера (физического, психологического, экономического и др.) не только для самого водителя и членов его семьи, но и для общества и государства в целом.

В ходе исследования установлено, что при неиспользовании ремней безопасности погибает практически каждый четвертый водитель и пассажир, в то время как среди пристегнутых – только каждый двенадцатый водитель и четырнадцатый пассажир. Использование ремней безопасности пассажирами ТС позволяет снизить тяжесть последствий в 3,5-4 раза, наиболее безопасным местом в автомобиле является заднее правое пассажирское место.

Глава 2. Установки в правосознании участников дорожного движения, влияющие на использование ими ремней безопасности

Установки в сознании граждан являются неотъемлемой частью жизни в обществе, в том числе те из них, которые включены в сферу правосознания человека. Основоположителем учения об установке является Д.Н. Узнадзе¹⁹, который указывал, что граница между психическим и физическим есть установка.

С целью определения влияния установок на поведение человека и понимания их роли в соблюдении ПДД необходимо понимать, что такое установка.

С психологической точки зрения установка – это готовность человека действовать определенным образом, то есть готовность к конкретному поведению.

Установки отражаются в убеждениях, представлениях, которые определяют индивидуальность личности водителя, его отношение к себе и окружающему миру, в том числе к конкретной дорожной ситуации, возникающей в процессе управления ТС.

Формирование психологических установок начинается с самого раннего детства и происходит под влиянием множества факторов. По мере взросления все большее количество факторов влияет на формирование личности, и тем сложнее преодолеть уже сформированные установки.

Одним из важнейших факторов, влияющих на формирование установок, является семья, затем институты гражданского общества (школа, вузы, общественные организации и др.). Именно в семье, в окружении близких людей формируются взгляды, убеждения, картина мира, усваиваются ценности, приходит понимание, какое поведение приемлемо, какое наказуемо, в том числе с правовой и этической точки зрения.

Общество также оказывает значительное влияние на формирование психологических установок. В процессе социализации гражданин подвергается воздействию религиозных, культурных, социальных и правовых норм, которые определяют его мышление, поведение и взаимодействие с другими людьми, в том числе с участниками дорожного движения.

¹⁹ Узнадзе Д.Н. Психология установки. Из-во: Питер, 2001.

Кроме того, на формирование психологических установок влияют личностные особенности. Индивидуальные особенности, темперамент и характер, способности и интересы определяют, как водитель смотрит на мир, какие убеждения развивает, чем руководствуется в своем поведении, какие выборы делает.

Другими словами, установка – регулятор поведения. В свою очередь, поведение может быть импульсивным (неосознанным) и осознанным (регулируемым сознанием).

Импульсивное поведение подчинено импульсу, определяется ситуацией и, как правило, не осознается. В случае осознанного поведения водитель берет за него ответственность, осознает его последствия.

Поведение, регулируемое сознанием, – это такое поведение, которое не подчинено импульсу, водитель реально оценивает действительность, сам выбирает поведение, за которое берет ответственность. То есть не ситуация подчиняет его поведение, а он сам способен выбирать свое поведение, учитывать свои потребности и потребности других участников дорожного движения, социальные и правовые требования, проявлять волю.

Большинство действий водитель выполняет на автоматизме, то есть неосознанно (не задумываясь), они подчинены сформированным установкам. Один раз присвоив определенный опыт и повторив его неоднократно, водитель начинает действовать в соответствии с ним, а иногда вовсе не оценивая действительность, целиком полагаясь на предшествующий опыт.

Именно поэтому часто происходят ДТП в хорошо знакомых местах, но по какой-то причине претерпевших изменения (установлен новый дорожный знак, ведутся ремонтные работы на участке дороги, по которой водитель годами передвигается, и др.). Однажды сформированные установки не исчезают, но могут трансформироваться со временем (меняется информация, меняются установки).

Таким образом, социальные установки рассматриваются в качестве формы социального познания и предназначены для упрощения мышления. Они позволяют тратить меньше времени и энергии на размышления над определенной проблемой, но в то же время установки делают мышление стандартным, стереотипным.

Установки и стереотипы мышления чаще всего рассматриваются в качестве синонимов. Социальный стереотип является упрощенным образом восприятия чего-либо, например, какого-либо поведения, действий, события, в том числе возникающих в условиях дорожного движения.

Если установка представляет собой готовность думать или поступать определенным образом, то стереотип – более отчетливая и сформированная модель мышления и поведения. Другими словами, социальный стереотип является концентрированным выражением социальной установки.

С одной стороны, стереотипы упрощают жизнь, позволяют следовать уже заложенному алгоритму действий, с другой стороны, не дают возможности выйти за рамки привычных убеждений, иначе посмотреть на ситуацию, .

В практике жизни социальные установки и стереотипы проявляются в виде мифов и заблуждений, бытующих в той или иной сфере. В социальном обществе у большинства водителей и пассажиров, пользующихся транспортными средствами, существуют стереотипы, связанные с использованием ремней безопасности в качестве пассивного средства защиты.

По данным Всероссийского центра изучения общественного мнения (далее – ВЦИОМ), почти 78% водителей указали, что всегда пользуются ремнями безопасности (в г. Москве 83%), на переднем пассажирском сиденье – 70%, а на заднем – только каждый четвертый (24%)²⁰.

Рассмотрим наиболее распространенные установки и стереотипы, касающиеся использования ремней безопасности.

1. Использование ремня безопасности в ТС – это неудобно.

До изобретения механизма втягивания ремни безопасности были простыми в виде лямок без автоматической регулировки их длины, что могло вызвать дискомфорт при пристегивании, скованность движений водителя и пассажиров. Использование таких ремней безопасности, возможно, легло в основу мифа об их неудобстве.

Производители современных автомобилей одной из своих целей ставят комфорт и безопасность водителя и пас-

²⁰ URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/remni-bezopasnosti-pochemu-ikh-ne-ispolzuyut-i-kak-s-etim-borotsya> (дата обращения: 20.11.2024).

сажиров. В этой связи дискомфорт участников дорожного движения от ремней безопасности минимален. Важна установка в сознании и выработанная привычка пристегиваться. После того, как использование ремня безопасности входит в привычку, возникает обратный эффект – психологический дискомфорт при его отсутствии. Современные ремни безопасности не ограничивают свободу движения водителя и в то же время обеспечивают безопасность при внезапной остановке или столкновении.

В настоящее время ведется разработка интеллектуальных ремней безопасности, функционирование которых будет зависеть от таких факторов, как вес или возраст водителя. Ремень безопасности ZF Smart, разработанный немецкой компанией, оснащен натяжителем с переключаемым ограничителем нагрузки. Механизм имеет многоступенчатую конструкцию и может «еще лучше изменять удерживающие силы на протяжении всего столкновения», адаптируя реакцию к весу водителя и пассажиров²¹.

2. Нет необходимости пристегиваться ремнем безопасности при движении ТС на низких скоростях.

Первые автомобили передвигались с небольшой (по современным меркам) скоростью и не были оборудованы ремнями безопасности. Статистика полученных водителями и пассажирами травм от столкновений не велась. Но постепенно совершенствовались конструктивные возможности автомобилей, что позволяло увеличивать их скорость. Несмотря

²¹ Система «умный ремень» взаимодействует с различными типами систем, которые будут анализировать поведение водителя и пассажиров (для этого используются камеры, расположенные внутри автомобиля, которые будут фиксировать, например, когда водитель увлечен информационно-развлекательной системой или когда он поворачивает голову к пассажиру на заднем сиденье). Сами ремни также будут предоставлять информацию в систему. Датчики, встроенные в них, будут анализировать окружающую среду человека, а также его рост и вес. Кроме того, система будет подключаться к внешним датчикам системы безопасности – от камер до радаров. Благодаря им «умный ремень» сможет, например, узнать, с какой стороны возможен удар в автомобиль, а также решить, какую силу применить в зависимости от масштаба и значимости столкновения. Благодаря различным типам собираемой информации система сможет лучше реагировать на конкретное поведение водителя с учетом его возраста, что пойдет на пользу, например, пожилым водителям, чьи кости более хрупкие и чувствительны к ударам.

на рост количества пострадавших и погибших, увеличение тяжести последствий, миф о необязательности использования ремней безопасности при движении на небольшой скорости укоренился в сознании водителей и пассажиров.

Однако риск получить тяжелые травмы, в том числе несовместимые с жизнью, присутствует при движении на любой скорости.

Даже при движении ТС со скоростью 30 км/ч в случае ДТП водитель и пассажиры могут получить серьезные травмы. При лобовом столкновении на скорости 50 км/ч непристегнутый водитель и пассажиры погибают в 9 случаях из 10. В таких условиях под действием силы инерции вес водителя возрастает в 50 раз. Так, например, если вес мужчины-водителя составляет 70 кг, то в момент столкновения он увеличится до 3,5 тонн²² и удержаться на сиденье без ремня безопасности будет невозможно.

Если образно сравнить столкновение ТС с падением с высоты, то сила удара автомобиля о неподвижное препятствие на скорости около 50 км/ч эквивалентна падению с четвертого этажа, на скорости 60 км/ч – с шестого, на скорости 80 км/ч – с девятого, на скорости 110 км/ч – с семнадцатого.

3. Пристегиваться ремнем безопасности не нужно в поездках на короткие дистанции.

Основой этого мифа можно считать ошибочное убеждение, что длительность поездки влияет на вероятность возникновения ДТП. Короткие поездки обычно совершаются по одному и тому же хорошо известному маршруту, но ДТП может произойти и не по вине водителя, который знает маршрут. Ремень безопасности в этом случае минимизирует последствия ошибки другого водителя.

Каждое второе ДТП происходит на расстоянии менее 10 км от начала пути²³. В 30% случаев ДТП со смертельным исходом происходят в пределах 50 км от начала движения.

²² В состоянии покоя масса равна весу. При ударе автомобиля о препятствие находящемуся в нем человеку будет придано значительное отрицательное ускорение (то есть замедление), в результате чего вес человека изменится и составит произведение массы на ускорение. При ударе на скорости 10 км/ч вес 70-килограммового человека возрастет почти до тонны (982 кг). При скорости движения до 40 км/ч вес тела при ударе составит 2,453 кг, а на скорости 40 км/ч – 3,781 кг.

²³ МИАС МВД России (дата фиксации среза: 15.03.2024).

Также зафиксированы факты, когда водитель проехал до 1 километра²⁴, прежде чем попал в ДТП.

4. Ремень безопасности может стать причиной травмы, поэтому лучше быть выброшенным из ТС.

Первые ремни безопасности, используемые в серийном производстве, были просты по функционалу и конфигурации. Они больше выполняли функцию удержания водителя и пассажиров в креслах, чем предотвращения последствий столкновения. В случае ДТП такие ремни действительно могли навредить водителю и пассажиру (рис. 15). Такая конструкция ремней безопасности породила один из мифов об их небезопасном использовании, а также способствовала подтверждению мифа об их неудобстве.



Рисунок 15 – Первые ремни безопасности

Последствия ДТП для лиц, находящихся в салоне автомобиля и пристегнутых ремнями безопасности, минимизируются, поскольку конструкция кузова способна максимально поглотить энергию движения с помощью специальных зон деформации. Вместе с тем при неиспользовании ремней безопасности в трех ДТП из четырех человек, выброшенный из автомобиля, гибнет.

В настоящее время современные ремни безопасности оснащены системой, состоящей из возвращающего механизма, преднатяжителя, регулировки высоты и др., и ляжки, сделанной из эластичного материала, который минимизирует вероятность нанесения травм. Соответственно, при правильном расположении ремня на теле водителя или пассажиров он редко становится причиной повреждений. Он удерживает, предохраняя части тела от ударов об элементы салона автомобиля, тем самым оберегает от получения травм. Если же

²⁴ Там же.

травма случается, то она менее тяжкая и последствия менее серьезные.

5. Если автомобиль оборудован подушкой безопасности, то нет необходимости пристегиваться ремнем безопасности.

В 60-е–70-е годы прошлого века подушки безопасности позиционировались в качестве альтернативы ремням безопасности, но такая установка ошибочна. Механизм подушки безопасности правильно срабатывает, если водитель и пассажиры пристегнуты ремнями безопасности. В случае, если ремень безопасности неправильно пристегнут (пропущен за спиной) или используется «заглушка» для фиксирующего ремень замка, то водитель и пассажиры могут получить травмы от разворачивающейся со скоростью около 300 км/ч подушки безопасности.

Фронтальные подушки безопасности обеспечивают дополнительную защиту при лобовых столкновениях, предохраняя голову и грудную клетку водителя от удара о ветровое стекло, рулевое колесо и др., но не помогут при боковом ударе. Боковые подушки безопасности (при наличии) защищают при ударе сбоку. Подушка безопасности снижает риск летального исхода на 8%, ремень безопасности – на 65%²⁵.

6. Водители и пассажиры, пристегнутые ремнем безопасности, не смогут вовремя выбраться из горящего или тонущего ТС.

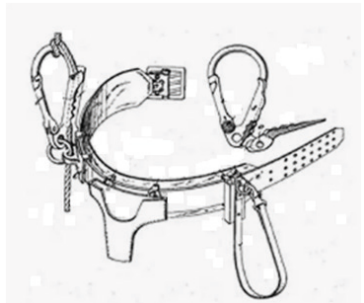


Рисунок 16 – Ремни безопасности со сложными системами фиксации

Вначале ремни безопасности были примитивными и оборудованы сложными системами фиксации, что затрудняло процесс пристегивания и освобождения от них (рис. 16).

Необходимо отметить, что падению в воду или возгоранию ТС обычно предшествует сильный удар или опрокидывание автомобиля, в результате чего водитель может потерять сознание, полу-

²⁵ Каммингс П., Макнайт Б., Ривара Ф.П. и др. Связь подушек безопасности водителя со смертельным исходом водителя: сопоставленное когортное исследование BMJ 2002; 324: 1119 doi: 10.1136/bmj.324.7346.1119.

чить травмы, что не позволит ему отстегнуть ремень безопасности. В этой связи непосредственно удар представляет собой главную опасность в ДТП.

Ремень безопасности фиксирует тело в наиболее безопасном положении и в случае столкновения или опрокидывания ТС минимизирует их последствия.

У находящегося в сознании и получившего менее значительные травмы участника дорожного движения больше шансов на то, чтобы отстегнуть ремень безопасности. Современная конструкция позволяет разблокировать фиксирующий замок одним нажатием, а возвращающий механизм соберет ремень в исходное положение, предоставляя свободу движения. Таким образом, участники дорожного движения, использующие ремни безопасности, повышают свою безопасность, снижая тяжесть последствий ДТП в 4 раза²⁶.

Также отметим, доля ДТП, в результате которых происходит пожар или погружение под воду ТС, настолько мала, что чаще водитель или пассажир, не пристегнутые ремнем безопасности, могут быть серьезно травмированы или погибнуть при ударе до того, как произойдет возгорание или погружение ТС в воду.

7. Необязательно пристегиваться ремнем безопасности на заднем сиденье ТС.

Считается, что при ДТП удар в основном приходится на водителя и переднего пассажира, а лица, сидящие сзади, защищены сиденьями. Но опасность в том, что при ударе пристегнутые пассажиры бьются не только о внутренние элементы автомобиля: сиденья, ручки и др. с силой в несколько тонн, но и друг о друга. То есть при столкновении, продолжая инерционное движение, они сами получают травмы (иногда не совместимые с жизнью) и наносят их окружающим, в том числе впереди сидящим.

В опасности оказываются не только жизнь и здоровье пристегнутых пассажиров задних сидений, но и тех, кто окажется на пути движения их тел, даже если остальные были пристегнуты ремнями безопасности.

Согласно статистическим данным, использование ремней безопасности на 25% снижает вероятность возник-

²⁶ Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. С. 99.

новения смертельного исхода при ДТП для водителей и пассажиров на передних и задних сиденьях автомобилей²⁷.

8. Будучи пристегнутым ремнем безопасности в ТС, держать ребенка на руках безопасно.

При столкновении даже на скорости 30 км/ч масса тела ребенка возрастает в несколько раз, что не позволит его удержать, исходя из действующих физических законов. Так, например, тело ребенка весом 7 кг в момент столкновения с неподвижным объектом при указанной скорости продолжит движение по инерции и будет воздействовать на руки его держащего как предмет весом 135 кг. Удержать такой вес самостоятельно невозможно, а тело такой массы способно нанести существенные травмы другим лицам, находящимся в автомобиле.

В свою очередь, пристегнутый ремнем безопасности пассажир будет удержан на своем сиденье. При этом скорость его движения снизится так же, как и скорость автомобиля, в силу чего механическая энергия, действующая на тело, значительно уменьшится.

Таким образом, установки и стереотипы, сформированные в сознании граждан, способны влиять на их поведение. Установка на использование ремней безопасности способствует правильному выбору поведения, закрепляет положительный опыт безопасного управления ТС, оберегает от возможных тяжелых травм, в том числе несовместимых с жизнью.

С целью изучения общественного мнения был проведен социологический опрос, касающийся использования водителями и пассажирами ремней безопасности. Разработанные анкеты состояли из общей части, в которой были отражены социальные критерии респондентов (пол, возраст, семейное положение, образование и др.), и основной, которая включала вопросы, касающиеся использования ими ремней безопасности, причин игнорирования данной обязанности, методов воздействия на нарушителей и др. (Приложение 1 и Приложение 2). Всего было предложено по 5 (6) вопросов закрытого типа для водителей и пассажиров соответственно.

²⁷ МИАС МВД России (дата фиксации среза: 15.03.2024) – было произведено сравнение тяжести последствий ДТП с использованием ремня безопасности и без него.

В опросе приняли участие 1404 человека, из них 22% (312 человек) водителей и 78% (1092 человека) пассажиров, 58% (816) женщин и 42% (587) мужчин (рис. 17).



Рисунок 17 – Общее количество респондентов

Основную часть выборки (82%) составили граждане в возрасте от 18 до 45 лет. По критерию семейного положения весь контингент респондентов распределился практически в равных частях: находятся в браке 51% и 49% – не состоят в браке.

Высшее образование имеют более половины опрошенных (55%), остальные респонденты имеют среднее специальное, среднее или неполное среднее образование.

Трудоустроенных граждан больше (77%), из них 37% – работники непромышленной сферы, 21% – работники промышленной сферы, 19% – государственные и муниципальные служащие, в том числе водители, состоящие на должности водителя (рис. 18).

СОЦИАЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЕСПОНДЕНТОВ

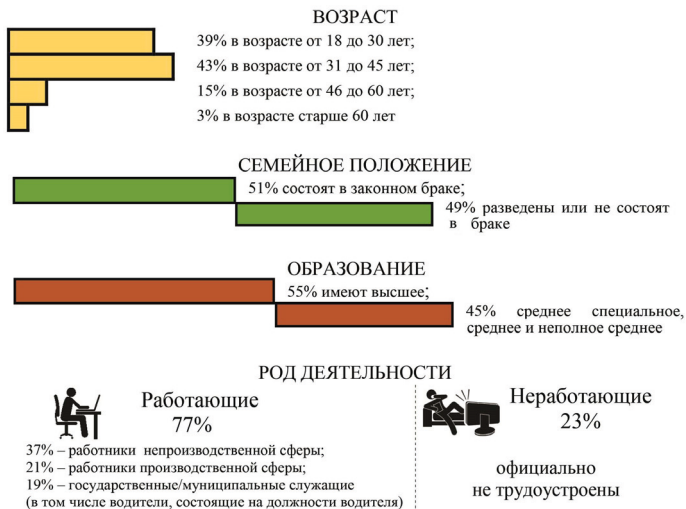


Рисунок 18 – Социальная характеристика респондентов

Далее представим анализ ответов респондентов (водителей и пассажиров) на заданные вопросы.

Используете ли вы ремень безопасности, если он предусмотрен в автомобиле?

ВСЕГДА ИСПОЛЬЗУЮТ РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

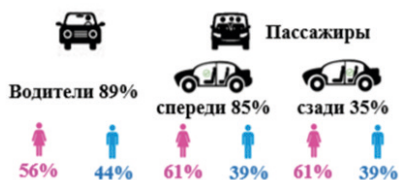


Рисунок 19 – Количество респондентов, всегда использующих ремни безопасности

Пассажиры также используют ремни безопасности: на передних сиденьях в 85% случаев, на задних – в 35%²⁹. Пассажиры-женщины (61%) чаще используют ремень безопасности как на переднем, так и на заднем сиденье ТС по сравнению с пассажирами-мужчинами (39%) (рис. 19).

Анализ результатов опроса показал, что 89% водителей всегда используют ремни безопасности, что выше показателей ранее проведенного опроса ВЦИОМ (78%)²⁸. Пассажиры также используют ремни безопасности: на передних сиденьях в 85% случаев, на задних – в 35%²⁹.

ИНОГДА ИСПОЛЬЗУЮТ РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

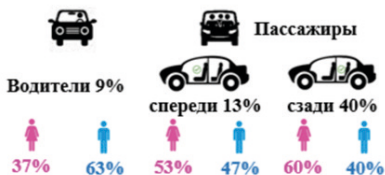


Рисунок 20 – Количество респондентов иногда использующих ремни безопасности

Иногда используют ремень безопасности 9% водителей, среди них менее ответственные мужчины, их почти в два раза больше (63%), чем женщин (37%). На переднем пассажирском сиденье ТС иногда пристегиваются 13% опрошенных пассажиров, среди которых мужчин и женщин практически одинаковое количество (53 и 47% соответственно). На задних сиденьях ТС

Иногда используют ремень безопасности 9% водителей, среди них менее ответственные мужчины, их почти в два раза больше (63%), чем женщин (37%). На переднем пассажирском сиденье ТС иногда пристегиваются 13% опрошенных пассажиров, среди которых мужчин и женщин практически одинаковое количество (53 и 47% соответственно). На задних сиденьях ТС

²⁸ Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) // URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/remni-bezopasnosti-pochemu-ikh-ne-ispolzuyut-i-kak-s-etimoborotsya> (дата обращения: 20.11.2024).

²⁹ По данным ВЦИОМ, на передних сиденьях пассажиры используют ремни безопасности в 70% случаев, на задних – в 24%.

пассажиры иногда используют ремень безопасности в 40% случаев, из них большая часть – это женщины (60%), мужчины – 40% (рис. 20).

НИКОГДА НЕ ИСПОЛЬЗУЮТ РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

Игнорируют обязанность пристегиваться ремнем безопасности 2% опрошенных водителей. Не используют ремень безопасности на переднем сиденье 2% пассажиров, на задних сиденьях – 25%. Наиболее часто не используют ремни безопасности мужчины, среди водителей – 71%, среди пассажиров – 84%. На задних сиденьях не пристегнутых ремнем безопасности женщин немного больше – 56%, чем мужчин – 44% (рис. 21).

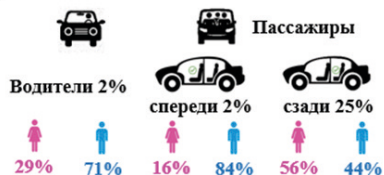


Рисунок 21 – Количество респондентов никогда не использующих ремни безопасности

Для выяснения причин, по которым водители и пассажиры игнорируют обязанность пристегиваться ремнем безопасности, им был задан вопрос:

Если вы не используете ремень безопасности, то по какой причине?

Основной причиной, названной водителями, является неудобство использования ремня безопасности в ТС (42%) – так ответили 60% мужчин и 40% женщин.

Больше всего пассажиров ответили, что «нет смысла пристегиваться на заднем сиденье» (28%). Возможно, это обусловлено тем, что количество пассажиров, которые редко или вообще не используют ремень безопасности, на заднем сиденье больше (705), чем на переднем (166) (рис. 22).

Следующая причина, которую назвал почти каждый пятый респондент (23% водителей и 21% пассажиров), – отсутствие смысла пристегиваться ремнем безопасности при движении на низких скоростях и при поездке на короткое расстояние. Среди водителей в таких поездках пренебрегают обязанностью пристегиваться в основном мужчины (75%), а среди пассажиров – женщины (63%). 15% водителей и 12% пассажиров ответили, что забывают пристегнуться. Из них женщин больше как среди водителей (60%), так и среди пассажиров (76%).



ВОДИТЕЛИ

42% - РБ неудобен, давит, мешает;
23% - нет смысла пристегиваться РБ при движении на низких скоростях и при поездке на короткое расстояние;
15% - забываю пристегнуться.



40% - РБ неудобен, давит, мешает;
25% - на низких скоростях и коротких дистанциях;
60% - забываю пристегнуться.



60% - РБ неудобен, давит, мешает;
75% - на низких скоростях и коротких дистанциях;
40% забываю пристегнуться.



ПАССАЖИРЫ

28% - не вижу смысла пристегиваться РБ на заднем сиденье;
26% - РБ неудобен, давит, мешает;
21% - нет смысла пристегиваться РБ при движении на низких скоростях и при поездке на короткое расстояние;
12% - забываю пристегнуться.



22% - не вижу смысла пристегиваться РБ на заднем сиденье;
51% - РБ неудобен, давит, мешает;
63% - на низких скоростях и коротких дистанциях;
76% - забываю пристегнуться.



72% - не вижу смысла пристегиваться РБ на заднем сиденье;
49% - РБ неудобен, давит, мешает;
33% - на низких скоростях и коротких дистанциях;
24% - забываю пристегнуться.

Рисунок 22 – Причины неиспользования ремня безопасности

Для выбора методов воздействия на нарушителей респондентам был задан вопрос:

Что, по вашему мнению, могло бы стимулировать водителей и пассажиров всегда использовать ремень безопасности?

Почти каждый второй (46% водителей и 47% пассажиров) респондент выбрал ответ, что «осознание и понимание личной безопасности» является самой действенной мерой (рис. 23).

Различаются следующие варианты ответов: для водителей актуальнее неотвратимость наказания (увеличение количества камер фиксации нарушения и суммы штрафа – 34%), у пассажиров такой ответ на третьем месте (18%). Им актуальнее напоминание водителя о необходимости пристегнуть ремень безопасности (21%). В последнюю очередь сможет заставить пассажира пристегнуться увеличение суммы штрафа (14%).

По гендерному признаку в ответах респондентов о мерах стимулирования существенных различий не наблюдается, за исключением «осознания и понимания личной безопасности», здесь этот вариант чаще выбирали женщины (64%).



ВОДИТЕЛИ

46% - осознание и понимание личной безопасности;
34% - увеличение камер и суммы штрафа;
19% - личный опыт участия в ДТП.



50%- осознание и понимание личной безопасности;
55% - неотвратимость наказания (увеличение количества камер фиксации данного нарушения);
57%- личный опыт участия в ДТП.



50%- осознание и понимание личной безопасности;
45%- неотвратимость наказания (увеличение количества камер фиксации данного нарушения);
43%- личный опыт участия в ДТП.



ПАССАЖИРЫ

47% - осознание и понимание личной безопасности;
21% - напоминание водителем об обязательном использовании ремней безопасности пассажирами;
18% - личный опыт участия в ДТП;
14% - увеличение суммы штрафа.



64%- осознание и понимание личной безопасности;
51% - напоминание водителем о необходимости пристегнуться;
59%- личный опыт участия в ДТП;
57%- увеличение суммы штрафа.



36%- осознание и понимание личной безопасности;
49%- напоминание водителем о необходимости пристегнуться;
41%- личный опыт участия в ДТП;
43%- увеличение суммы штрафа

Рисунок 23 – Меры, направленные на стимулирование участников дорожного движения использовать ремни безопасности

С целью изучения информированности водителей и пассажиров о наличии социальной рекламы им был задан вопрос: *Видели/слышали ли вы социальную рекламу о необходимости использования ремня безопасности?*

64% водителей и 55% пассажиров иногда видели/слышали социальную рекламу о необходимости использования средств пассивной защиты в ТС, никогда не видели/слышали – 23% водителей, 19% пассажиров, постоянно видят/слышат ее 13 и 16% респондентов соответственно (рис. 24).



ВОДИТЕЛИ

64% - «иногда» видят/слышат;
23% - «никогда» не видели/не слышали;
13% - «постоянно» видят/слышат.



52% - «иногда»;
58% - «никогда»;
54% - «постоянно».



48% - «иногда»;
42%- «никогда»;
46% - «постоянно».



ПАССАЖИРЫ

55% - «иногда» видят/слышат;
19% - «никогда» не видели/не слышали;
16% - «постоянно» видят/слышат.



57% - «иногда»;
57% - «никогда»;
70% - «постоянно».



43% - «иногда»;
43% - «никогда»;
30% - «постоянно».

Рисунок 24 – Информация о социальной рекламе

По гендерному признаку в ответах респондентов о социальной рекламе значительных различий не выявлено, за исключением того, что постоянно видят/слышат социальную рекламу больше женщины-пассажиры (70%).

По результатам опроса невозможно установить причины, по которым респонденты не наблюдают социальную рекламу. В данном случае ответы только констатируют факт наличия или отсутствия получения информации.

Последним был задан вопрос, направленный на выявление источников информирования о необходимости использования ремней безопасности:

Какие источники информирования о необходимости использования ремней безопасности, на ваш взгляд, являются наиболее эффективными?

Интернет (социальные сети, мессенджеры и другие интерактивные приложения) занимают лидирующие позиции по предоставлению информации респондентам. Так считают 50% водителей ТС и 45% пассажиров³⁰.

Далее выбор вариантов у водителей и пассажиров различный: 22% водителей выбирают социальные кампании, а пассажиры (18%) – «наружную рекламу». Завершает перечень наиболее эффективных источников радио и телевидение (рис. 25).

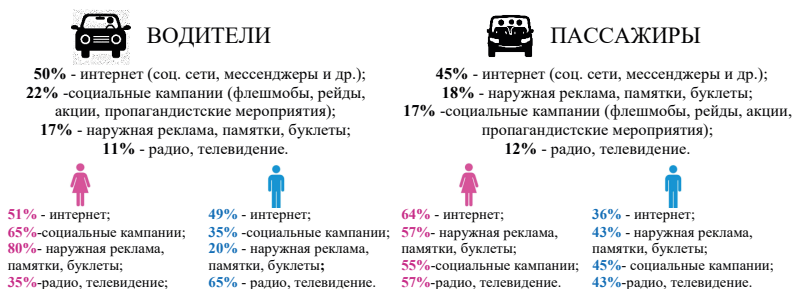


Рисунок 25 – Источники информирования о необходимости использования ремней безопасности

³⁰ Возможно, это объясняется тем, что большинство опрошенных (82%) составили граждане в возрасте от 18 до 45 лет, которые в большей степени пользуются возможностями интернета.

Среди водителей интернет выбирают в равной степени мужчины и женщины. Социальные кампании и наружную рекламу чаще выбирали женщины (65 и 80%), чем мужчины (35 и 20%). Радио и телевидение имеет большее воздействие на водителей-мужчин.

Подводя итоги результатов проведенного социологического опроса, можно сказать, что у водителей и пассажиров отмечается положительная тенденция к росту случаев использования ремней безопасности: количество ответственных водителей и пассажиров, пристегивающихся ремнями безопасности, увеличилось (по сравнению с данными ВЦИОМ). Так, 89% водителей постоянно пристегиваются и только 11% водителей «используют их иногда» или игнорируют такую обязанность постоянно.

Несмотря на положительную тенденцию к использованию ремней безопасности пассажирами, стоит отметить, что ситуация с непристегнутыми пассажирами, особенно на задних сиденьях (35%), требует более пристального внимания.

Результаты опроса подтверждают, что установки и стереотипы (мифы), рассмотренные ранее, оказывают большое влияние на игнорирование обязанности пристегиваться ремнями безопасности. Наиболее распространенными, имеющими наибольшее количество ответов, выбранных респондентами в качестве причин, по которым они не пристегиваются ремнями безопасности, являются следующие: неудобство использования ремня безопасности в ТС, отсутствие необходимости пристегиваться ремнем безопасности при движении в ТС на низких скоростях и отсутствие необходимости пристегиваться ремнем безопасности в поездках на короткие дистанции,

Также стоит обратить внимание на тех, кто просто забывает пристегнуться ремнем безопасности. Среди них 15% водителей и 12% пассажиров. Напоминание им о такой обязанности, в том числе более ответственными гражданами, находящимися в салоне ТС, могло бы снизить их количество. По результатам опроса более эффективными мерами являются осознание и понимание личной безопасности участниками дорожного движения и неотвратимость наказания.

Таким образом, отсутствие сформировавшейся привычки использования средств пассивной защиты и напоминания со стороны водителя о непристегнутом ремне безопасности являются основными задачами, требующими решения, как и развенчивание мифа об их неудобстве, а также борьба с беспечностью участников дорожного движения (далее также УДД) в коротких поездках и на минимальной скорости.

Глава 3. Выводы и предложения

В рамках исследования было установлено, что 89% водителей и 85% пассажиров на передних сиденьях используют ремни безопасности, что является хорошим показателем безопасности дорожного движения. По-иному обстоит ситуация с использованием ремней безопасности пассажирами при их расположении на задних сиденьях. Так, по результатам проведенного социального опроса только 35% пассажиров пристегиваются ремнями безопасности, находясь в движущемся автомобиле на заднем сиденье.

Результаты анализа аварийности с участием водителей ТС, не использующих ремни безопасности, показали, что на ДТП, в которых они получили ранения различной степени тяжести или погибли, приходится около одной десятой части от общего количества происшествий, в которых пострадал водитель. При этом 90% случаев ДТП, в которых водитель не был пристегнут, произошли по вине самого водителя.

Если говорить о социально-психологическом портрете водителя ТС, совершившего ДТП, в котором он не был пристегнут ремнем безопасности, то характеристики могут быть представлены следующим образом: мужчина в возрасте от 18 до 45 лет (72%), как правило, состоящий в браке, имеющий среднее или средне-специальное образование, рабочую профессию или официально не трудоустроен. Почти половина водителей имеют стаж управления ТС от 3 до 20 лет (49%), а также почти четверть – достаточно опытные водители со стажем управления от 40 лет. Каждый второй ранее привлекался к административной ответственности за нарушение ПДД.

Результаты анализа статистических сведений о ДТП, сопутствующим нарушением в которых являлось неиспользование ремней безопасности водителем и пассажирами транспортного средства, позволяют сделать выводы о том, что их тенденции соотносятся с общей аварийностью, при этом тяжесть последствий и смертность среди непристегнутых водителей и пассажиров значительно выше. Применение ремней безопасности позволяет снизить риск последствий для жизни и здоровья УДД в 3,5 раза.

Основываясь на результатах проведенного социологического опроса, можно утверждать, что одной из главных причин неиспользования ремней безопасности являет-

ся отсутствие устойчивой привычки пристегиваться, особенно у пассажиров задних сидений. Способствуют этому устоявшиеся в сознании участников дорожного движения установки и стереотипы о том, что ремень безопасности неудобен, нет смысла пристегиваться им при движении на низких скоростях и при поездке на короткие расстояния, а также то, что они забывают пристегиваться.

Для решения проблемы неисполнения обязанности пристегиваться ремнем безопасности при движении ТС целесообразно использовать различные методы и способы воздействия на УДД.



Рисунок 26 –
Индикатор
напоминания
о непристегнутом
ремне
безопасности

Одним из способов влияния на лиц, находящихся в салоне автомобиля, является напоминание о необходимости использования ремней безопасности. Напомнить об этом могут как более ответственные лица, находящиеся рядом, так и технические средства ТС. Например, система информирования водителя и пассажиров о непристегнутом ремне безопасности с помощью светового и/или звукового сигнала (рис. 26).

В настоящее время большинство ТС оборудовано подобными системами безопасности только в отношении водительского места (реже – все передние сиденья, некоторые автопроизводители в единичных случаях устанавливают ее сзади).

Несмотря на это, некоторые водители и пассажиры находят способы «обойти» такие системы, используя пряжки отдельно от ремня безопасности или имитирующие их заглушки. Нивелировать такой способ может разработка и оборудование системы ремней безопасности датчиком, позволяющим определять вытянутую лямку.

Напоминать о необходимости пристегнуть ремень безопасности можно с помощью находящихся в мобильных устройствах приложений построения маршрута движения, например, приложения «Навигатор». Для этого целесообразно рекомендовать разработчикам соответствующих приложений внести дополнения в программное обеспечение, чтобы при начале движения по маршруту голосовой помощник сообщал о необходимости пристегнуться ремнем безопасности.

Расширение возможностей комплексов ФВФ по определению различных административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения привело к увеличению количества случаев их выявления, в том числе нарушений, связанных с использованием ремней безопасности.

Вместе с тем данное нарушение считается достаточно латентным. Одной из причин латентности является недостаточная эффективность выявления непристегнутых пассажиров и водителей. В основной массе ремни безопасности черного цвета и на темной одежде практически не видны, также, как и светлые, например, серые или бежевые, на идентичной по цвету одежде.

Помимо этого, складки одежды, светопреломление лобовых стекол, блики и другие оптические искажения могут затруднить определение нарушения и стать причиной неправомерного привлечения к административной ответственности за нарушение правил применения ремней безопасности или, наоборот, позволят нарушителю избежать наказания (рис. 27).



Рисунок 27 – Фотоматериалы фиксации нарушения

Решением данной проблемы может стать применение контрастной расцветки ремней безопасности, например, черно-белой со световозвращающими элементами. Использование таких ремней безопасности позволило бы им быть определяемыми комплексами ФВФ почти при любых условиях и более заметными сотруднику полиции, в том числе в темное время суток, когда фиксируется наибольшая тяжесть последствий от ДТП (рис. 28).



Рисунок 28 – Применение контрастной расцветки

Для сохранения внешнего вида салона автомобиля такая специальная расцветка могла бы наноситься только на вытягиваемую часть ремня безопасности и была бы не видна в собранном виде.

С целью решения этой части проблемы предлагаем законодательно закрепить обязательное применение специальной расцветки ремня безопасности, датчиков длины вытянутой лямки, постоянного звукового сигнала и визуального информирования всех лиц, находящихся в салоне автомобиля, о непристегнутом ремне безопасности в требованиях Технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств»³¹, а также запретить продажу или распространение заглушек для ремней безопасности.

Увеличение количества комплексов ФВФ, способных распознавать рассматриваемое правонарушение, позволит выявлять большее количество таких правонарушений, что в перспективе положительно скажется на числе водителей и пассажиров, пристегивающихся ремнем безопасности. Эффективность принятия такой меры подтверждается результатами социологического опроса.

Именно неотвратимость наказания способна увеличить процент водителей и пассажиров, пристегивающихся ремнями безопасности, так как данное нарушение имеет высокую степень латентности, обусловленную объективными причинами.

Наиболее остро стоит проблема нарушения правил применения ремней безопасности пассажирами на задних сиденьях. С учетом угла обзора, заслоняющих их спинок передних сидений и незапрещенной тонировки задних боковых стекол выявить нарушение практически невозможно, соответственно, оно является наиболее латентным. Если данные нарушения и фиксируются, то обычно это происходит по факту выявления таковых после ДТП.

³¹ Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (ред. от 27.09.2023) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 13.03.2025).

В этой связи действенным способом снижения количества латентных нарушений по неисполнению пассажирами требований ПДД и во исполнение обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения могли бы стать рекомендации автотранспортным организациям оборудовать используемые ими ТС средствами визуального контроля салонов автомобилей. Визуальный контроль соблюдения требований ПДД станет действенной мотивацией для водителей и пассажиров.

Такие меры будут мотивировать водителей и пассажиров к использованию ремней безопасности и потенциально снизят риск получения травм и смерти в результате ДТП. Особенно это касается пассажиров на задних сиденьях.

Полагаем, убеждение, а не принуждение должно превалировать в методах влияния на водителей и пассажиров. Именно пропаганда формирует правильное отношение человека к проблеме.

На основе изученного материала можно выделить несколько направлений информирования, основанных на определенных задачах, таких как опровержение мифов, связанных с необязательностью использования ремня безопасности, популяризация обязательного и правильного его использования.

Основным каналом для всех должна быть реклама в интернете (социальных сетях, мессенджерах и других популярных приложениях), а дополнительным, например, для мужчин старшего возраста – радио и телевидение. Для молодежи в социальных роликах стоит показывать, что использование ремня безопасности модно и круто, а для девушек еще и красиво и удобно.

Еще одним способом влияния может стать внедрение социальной рекламы в изображения к экзаменационным задачам, используемым при проведении теоретического экзамена на право управления ТС.

Размещение соответствующей информации на билбордах городской инфраструктуры в изображениях дорожных ситуаций к экзаменационным вопросам позволит на подсознательном уровне создать визуальную опору для закрепления установки на соблюдение ПДД у кандидатов в водители (рис. 29).



Рисунок 29 – Изображение дорожной ситуации в экзаменационной задаче

Таким образом, комплексное применение различных мер и способов влияния на УДД, таких как законодательное закрепление технических совершенствований системы ремней безопасности, увеличение средств выявления и фиксации нарушений правил использования ремней безопасности, усиление влияния на правосознание УДД через формирование положительной установки на использование ремней безопасности в перспективе будет способствовать снижению доли водителей и пассажиров, не пристёгивающихся ремнями безопасности.

Приложение 1

Анкета для водителей ТС

Мужчина ____ / Женщина ____ Женат/Замужем ____ Разведен (на) ____ Холост ____	Возраст: от 18 до 30 лет ____ от 31 до 45 лет ____ от 46 до 60 лет ____ старше 60 лет ____
Образование: неполное среднее ____ среднее ____ среднее специальное ____ высшее ____	Место работы: не трудоустроен ____ работник производственной/ непроизводственной сферы ____ водитель (по должности) ____ государственный/муниципальный служащий ____

1. Используете ли вы ремень безопасности, управляя автомобилем?

1. Всегда использую.
2. Иногда использую.
3. Никогда не использую.

2. Если не используете ремень безопасности, то по какой причине?

1. Забываю пристегнуться.
2. Ремень безопасности неудобен, давит, мешает.
3. Нет смысла пристегиваться при движении на низких скоростях.
4. Нет смысла пристегиваться при поездке на короткое расстояние.
5. Ремень безопасности при ДТП может причинить вред, нанести травму.
6. Пропустить (использую всегда).

3. Что, по вашему мнению, могло бы стимулировать водителей всегда использовать ремень безопасности?

1. Осознание и понимание личной безопасности за себя и других участников дорожного движения.
2. Увеличение штрафа за данное нарушение.
3. Неотвратимость наказания (увеличение количества камер фиксации данного нарушения).
4. Личный опыт участия в ДТП, в котором не использовался ремень безопасности.

4. Видели/слышали вы социальную рекламу о необходимости использования ремня безопасности?

1. Постоянно.
2. Иногда.
3. Никогда.

5. Какие источники информирования водителей о необходимости использования ремней безопасности, на ваш взгляд, являются наиболее эффективными?

1. Радио, телевидение.
2. Интернет (социальные сети, мессенджеры и др.)
3. Наружная реклама, памятки, буклеты.
4. Социальные кампании (пропагандистские мероприятия).

Приложение 2

Анкета для пассажиров ТС

Мужчина ___/Женщина___ Женат/Замужем ___ Разведен (на) ___ Холост ___	Возраст: от 18 до 30 лет ___ от 31 до 45 лет ___ от 46 до 60 лет ___ старше 60 лет ___
Образование: неполное среднее ___ среднее ___ среднее специальное ___ высшее ___	Место работы: не трудоустроен ___ работник производственной/ непроизводственной сферы ___ государственный/ муниципальный служащий ___

1. Используете ли вы как пассажир ремень безопасности на переднем сиденье?

1. Всегда использую.
2. Иногда использую.
3. Никогда не использую.

2. Используете ли вы ремень безопасности на заднем сиденье?

1. Всегда использую.
2. Иногда использую.
3. Никогда не использую.

3. Если не используете ремень безопасности, то по какой причине?

1. Забываю пристегнуться.
2. Ремень безопасности неудобен, давит, мешает.
3. Нет смысла пристегиваться на заднем сиденье.
4. Нет смысла пристегиваться при поездке на короткое расстояние.
5. Ремень безопасности при ДТП может нанести травму.

4. Что, по вашему мнению, могло бы стимулировать пассажиров всегда использовать ремень безопасности?

1. Осознание и понимание личной безопасности.
2. Напоминание водителем об их обязательном использовании.
3. Увеличение штрафа за данное нарушение.
4. Личный опыт участия в ДТП, в котором не использовался ремень безопасности.

5. Видели/слышали вы социальную рекламу о необходимости использования ремня безопасности?

1. Постоянно.
2. Иногда.
3. Никогда.

6. Какие источники информирования пассажиров о необходимости использования ремней безопасности, на ваш взгляд, являются наиболее эффективными?

1. Радио, телевидение.
2. Интернет (социальные сети, мессенджеры и др.)
3. Наружная реклама, памятки, буклеты.
4. Социальные кампании (пропагандистские мероприятия).
5. Иное.

Список использованных источников

1. Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (ред. от 27.09.2023) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») // СПС «Консультант Плюс».

2. Андреев П.Г. К вопросу использования ремня безопасности как пассивной меры обеспечения безопасности дорожного. Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции (Орёл, 27 ноября 2020 г.). Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2020. С. 8–12. EDN KQRBDZ.

3. Баканов К.С., Ляхов П.В., Айсанов А.С. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 154 с.

4. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.

5. Бердников А.У. Куприянов Е.П., Данилова А.А. Добавление светоотражающих элементов в состав ремней безопасности в автомобиле // Выставка инноваций – 2021 (осенняя сессия): сборник материалов XXXII Республиканской выставки-сессии студенческих инновационных проектов (Ижевск, 18 ноября 2021 г.). Ижевск: Ижевский государственный технический университет имени М.Т. Калашникова, 2021. С. 19–24. EDN LKKIOA.

6. Зеликова Н.В., Закурдаева К.А., Струков Ю.В. Анализ элементов конструктивной безопасности автомобилей, применяемых в настоящее время // Перспективы развития технологий транспортных процессов: материалы Всероссийской научно-практической конференции (Воронеж, 1 марта 2022 г.). Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, 2022. С. 65–80. DOI 10.34220/PDTPRT2022_65-80. EDN WOJXPX.

7. Калинин В.Э. Элементы пассивной безопасности автомобиля. Ремни безопасности // Знания молодых – будущее России: сборник статей XXI Международной конференции (Киров, 5–7 апреля 2023 г.). Киров: Вятский государственный агротехнологический университет, 2023. С. 185–192. EDN JVJUQL.

8. Каммингс П., Макнайт Б., Ривара Ф.П. и др. Связь подушек безопасности водителя со смертельным исходом водителя: сопоставленное когортное исследование. BMJ 2002; 324: 1119 doi: 10.1136/bmj.324.7346.1119.

9. Королева Н.М., Егоров М.А. Современные системы безопасности автомобиля // Наука и Образование. 2023. Т. 6. № 1. EDN GFMLBA.

10. Маливанов И.А., Зубков А.Ф. Обзор камер фиксирующих непристегнутых ремнями безопасности водителей и пассажиров во время движения автомобиля // Проблемы современных интеграционных процессов. Пути реализации инновационных решений: сборник статей Международной научно-практической конференции (Саратов, 2 июня 2024 г.). Уфа: ООО «Омега сайнс», 2024. С. 71–73. EDN MNHZCE.

11. Могилев Е.А. Повышение конструктивной безопасности автотранспортных средств путем внедрения системы контроля использования ремней безопасности: материалы 76-й студенческой научной конференции (Брянск, 25 марта 2021 г.). Брянск: Брянский государственный технический университет, 2021. С. 16–17. EDN EЕКMKX.

12. Новоселов А.В. Системы пассивной безопасности автомобилей // Знания молодых – будущее России: Сборник статей XIX Международной студенческой научной конференции (Киров, 7–9 апреля 2021 г.). Том 2. Киров: Вятский государственный агротехнологический университет, 2021. С. 238–240. EDN VBAIYW.

13. Ниппард И.В., Гуерра А.Х.Ф., Ниппард И.В. Оптимизация прочностных характеристик стенда для испытания креплений ремней безопасности // Академическая публицистика. 2022. № 5–1. С. 70–80. EDN EААКМО.

14. Раевская Л.Т., Калентьев В.А., Юскаев Ю.Ю. Сравнительный анализ эффективности средств пассивной безопасности автомобиля // Надежность и долговечность машин и механизмов: сборник материалов XII Всероссийской научно-практической конференции (Иваново, 15 апреля 2021 г.). Иваново: ФГБОУ ВО «Ивановская пожарно-спасательная академия Государственной противопожарной службы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий», 2021. С. 126–130. EDN ZGRNTU.

15. Рылова А.А. Причины и следствия нежелания людей пристегиваться ремнями безопасности // Актуальные проблемы социальных и психологических наук: теория, методология, практика: материалы симпозиума XIX (LI) Международной научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых (Кемерово, 23 апреля 2024 г.). Кемерово: Кемеровский государственный университет, 2024. С. 220–223. EDN WWREXG.

16. Рябчинский А.И. Пассивная безопасность автотранспортных средств: монография. М.: МАДИ, 2016. 156 с.

17. Сирик И.Н., Феоктистова Е.С. Роль использования ремня безопасности в снижении уровня дорожно-транспортного травматизма // Бюллетень Северного государственного медицинского университета. 2021. № 1(46). С. 156–158. EDN CRZXGS.

18. Сотников Е.В., Болотова Е.М. Системы пассивной безопасности автомобиля // Researchsuccess 2021: сборник статей Международного научно-исследовательского конкурса (Петрозаводск, 6 декабря 2021 г.). Петрозаводск: Международный центр научного партнерства «Новая Наука» (ИП Ивановская И.И.), 2021. С. 52–57. EDN NYETKW.

19. Трудко А.В., Волкова И.Л. История создания систем безопасности автомобиля // Профессия инженер: сборник материалов IX молодежной научно-практической конференции (Орел, 12 мая 2021 г.). Орел: Орловский государственный аграрный университет имени Н.В. Парахина, 2021. С. 281–284. EDN LDOJLP.

20. Узнадзе Д.Н. Психология установки. СПб.: Питер, 2001. 416 с.

21. Хусаинов А.Ш., Кузьмин Ю.А. Пассивная безопасность автомобиля: учебное пособие для студентов направлений 190100.62 «Наземные транспортно-технологические комплексы» по профилю – Автомобиле- и тракторостроение и 190109.65 «Наземные транспортно-технологические средства» по специализации «Автомобили и тракторы». Ульяновск: УлГТУ, 2011. 92 с.

22. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/remni-bezopasnosti-pochemu-ikh-ne-ispolzuyut-i-kak-s-etim-borotsya>.

23. Баканов К.С., Гордеева А.Д. и др. Зарубежный опыт противодействия основным факторам риска в дорожном движении: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 180 с.

24. Баканов К.С., Гордеева А.Д., Исаев М.М. Обзор международных и зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. М.: ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2024. 116 с.

25. Анисимова Н.П., Антонов С.Н., Бочаров С.Н. и др. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть особенная: учебник. 3-е изд., испр. и доп. М., 2001.

26. Россинский Б.В. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Главы 1-10: постатейный научно-практический комментарий. М., 2014.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2025 г. поз. 8

Наталья Михайловна Кузнецова
Николай Владимирович Амелин
Наталья Викторовна Айсанова
Елена Сергеевна Пиляева

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ПРАВОСОЗНАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцога
Компьютерная верстка В.Л. Расторгуев

Федеральное казенное учреждение
«Научный центр безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации»
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (495) 184-32-23.
Официальный сайт: <https://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 30.04.2025
Формат 60x84/16. Тираж 150 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59