

УДК 340.12

**ВТОРИЧНЫЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ:
ПРАВОВОЙ СТЕРЕОТИП КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР РИСКА**

Кокорин А.Е.

Югорский государственный университет, г. Ханты-Мансийск

Актуальность исследования обусловлена наличием устойчивого правового стереотипа у российских водителей, предписывающего ожидание сотрудников полиции на месте ДТП даже в случаях, когда закон обязывает освободить проезжую часть. Целью работы является выявление корреляции между следованием данному стереотипу и возникновением вторичных дорожно-транспортных происшествий, влекущих тяжкие последствия. Предметом исследования выступают правовые установки участников дорожного движения как элемент правовой культуры. Методологическую основу составили анализ нормативно-правовых актов, судебной практики, статистических данных МВД, а также результатов социологического опроса водителей. В результате исследования установлено, что главной причиной нахождения транспортных средств на проезжей части после незначительных аварий является не столько правовая неграмотность, сколько укоренившийся стереотип, подкрепленный противоречивой правоприменительной практикой. Сделан вывод о необходимости совершенствования механизмов учета вторичных ДТП и популяризации института европротокола.

Ключевые слова: вторичные ДТП, европротокол, правовая культура, правовой стереотип, правила дорожного движения, профилактика ДТП.

DOI 10.22281/2542-1697-2026-05-01-126-131

Современная российская правовая культура характеризуется наличием различных юридических стереотипов. Баранова М.В. и Барахоева А.Р. предлагают понимать под стереотипом правовой установки элемент правосознания, сводящий отношение личности к праву в программу деяний в правовой сфере. Данная программа в дальнейшем реализуется в правовом поведении, на основе которого может сформироваться стереотип правовой установки [3, с. 66]. Другой исследователь, Халпчиев С.Т., считает, что правовой стереотип – это «слабо связанный с жизненным опытом, но объективно необходимый исторически сложившийся вид фиксированных форм поведения, представляющий собой устойчивый эмоциональный образ предмета, явления или человека, автоматически срабатывающий на конкретную правовую ситуацию и являющийся неотъемлемым элементом групповой правовой психологии» [15, с. 210].

Подобное явление безусловно считается негативным, так как не имеет под собой почву объективной реальности, не отражает явствующую правовую действительность. Однако, масштаб, значимость, характер последствий следования таким предубеждениям может существенно различаться. На одной чаше весов условно безболезненных стереотипов лежат: «все сотрудники ГАИ берут взятки», «большинство решений в государстве принимаются по понятиям, а не по закону» и др. На другой чаше весов находятся такие домыслы, которые могут привести к материальному, репутационному ущербу, способны стать угрозой жизни и здоровью человека.

Предметом данного исследования выступает один из видов правовых стереотипов, потенциально способных стать причиной опасных ситуаций. Им является слабо изученный феномен вторичных дорожно-транспортных происшествий (далее – вторичные ДТП). П.В. Ляхов дает следующее определение – это ДТП, произошедшее во время и на месте оформления (ожидания оформления) первичного ДТП, в котором участвуют транспортные средства и (или) лица, участвовавшие в первичном ДТП, и (или) лица, не являющиеся участниками дорожного движения и выполняющие свои должностные обязанности в связи с первичным ДТП [7, с. 28].

Анализ статей 2.5-2.6.1 Правил дорожного движения [12] и статьи 11.1 ФЗ № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [14] дает понять, что на водителях лежит обязанность сообщения о факте ДТП

сотрудникам полиции в следующих случаях:

1. Погибли или ранены люди.
2. В ДТП участвует более 2-х транспортных средств (далее - ТС) или 1 ТС.

3. Вред причинен только имуществу, но у кого-то из участников происшествия отсутствует страхование гражданской ответственности владельцев ТС и/или у сторон есть разногласия в обстоятельствах причинения вреда, характере и степени повреждений.

В остальных случаях водители не обязаны уведомлять сотрудников полиции о происшествии, должны зафиксировать картину произошедшего (фото-, видеофиксация) и освободить проезжую часть. По данным МВД за 2024 год среди оформленных ДТП 92,7% произошли без причинения вреда жизни и здоровью человека. Среди таких 55% имели основание быть оформленными без участия сотрудников полиции [11]. Не стоит забывать и о неподдающемся учету количестве аварий, в которых водители «договариваются на месте», то есть решают вопрос между собой, не оформляя ДТП.

Можно сделать вывод, что большинство аварий на дорогах России может быть оформлено без сотрудников полиции, что позволяет за короткий промежуток времени зафиксировать самостоятельно произошедшую ситуацию на дороге и удалиться в безопасное место для продолжения оформления европротокола (заправочная станция, «карман», парковка и т.д.). Однако несмотря на то, что данная процедура была введена в России в 2009 году, водители до сих пор с опаской относятся к такой возможности.

По результатам опроса, в котором приняло участие почти 6600 российских водителей, 68% респондентов, попадавших в ДТП без пострадавших, не убрали ТС с проезжей части и ожидали приезда наряда ГИБДД. 41% из этой группы поясняли, что поступают так из-за опасения, что страховая компания усмотрит в этом основания для отказа в страховом возмещении; 36% считали, если убрать автомобиль с проезжей части, то их лишат водительского удостоверения; 23% оставались на месте ДТП, так как в ином случае будет затруднительно/невозможно определить виновника. Данный опрос прокомментировал начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Митрошин Д.В., отметив, что ответы респондентов не стали неожиданностью для ведомства, а главной причиной такого поведения водителей назвал непрозрачность системы страхования гражданской ответственности и имущественного страхования [1]. К причинам также можно добавить и то, что из-за повышения цен на запчасти, сервисный ремонт и пр. многие автовладельцы опасаются неверного расчета суммы ущерба [4].

Подтверждает сложившиеся предубеждения водителей и судебная практика. Например, Постановление Верховного Суда РФ от 24.06.2016 № 78-АД16-31 [8], Постановление Верховного Суда РФ от 3 сентября 2015 г. № 41-АД15-6 [9], Постановление Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 14 сентября 2023 г. по делу № 16-4599/2023 [10] и др. Наиболее распространена следующая фабула: водитель покинул место аварии не умышленно, а переместил транспортное средство, чтобы не создавать помех движению, действуя, как ему казалось, в соответствии с законом. Нижестоящие суды выносят решения о привлечении к ответственности по ч. 2 ст. 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [6]. Вышестоящие суды при рассмотрении жалоб указывают на обстоятельства и причины оставления места ДТП и отменяют вынесенные ранее решения. Помимо судебной практики в СМИ часто появляются материалы, распространяющие резонансные случаи негативных последствий для водителя, если он правомерно переместил после совершения ДТП свое ТС. Все это лишь укрепляет сложившийся правовой стереотип о том, что лучше не передвигать автомобиль, даже если из-за этого препятствия остановлено или затруднено движение других ТС, чем лишиться права на управление автомобилем в соответствии с административной санкцией от года до полутора.

Главной проблемой видится даже не имущественные споры между владельцами ТС и страховыми компаниями, не правовая неграмотность населения (незнание ПДД, боязнь лишения прав), а потенциальная возможность вторичного ДТП. Произошедшая остановка на

проезжей части двух ТС из-за зачастую незначительных повреждений навесных элементов может привести к травмам и даже гибели людей.

Сложность ситуации создает дихотомия в подходе к описанной проблеме. В различных интервью, газетных статьях, блогах в социальных сетях данная тема поднимается и обсуждается не только лидерами общественных мнений (А. Шумский, А. Голосов, А. Шапарин, представители «Общероссийского народного фронта» и др.), но и представителями Правительства РФ, МВД, российского союза автостраховщиков, отдельных страховых компаний. Все это подтверждает, что проблема видна, демонстрирует вовлеченность государственной власти и гражданского общества в обсуждение и решение ситуации. С другой стороны, официальная статистика МВД не приводит отдельных данных по вторичным ДТП. Есть статистика о наезде на стоящее ТС, но оно включает данные о наезде не только на стоящее ТС по причине остановки из-за ДТП, но и другие случаи (парковка в нарушение ПДД, неисправность ТС и т.п.) [5]. Подобный подход не позволяет отслеживать динамику вторичных ДТП и не дает понимания реального масштаба причиняемого из-за них ущерба.

Обратимся к сообщениям из общедоступных источников информации. Новости о произошедших вторичных ДТП встречаются довольно часто и почти в каждом случае есть пострадавшие. К примеру, в блоге автоюриста А. Шумского за январь-февраль 2026 года было освещено 7 таких случаев, в которых погибли 11 и были ранены 9 человек. Исходя из этого можно предположить, что при подсчете в официальной статистике МВД отдельно случаев причинения вреда жизни и здоровью во вторичных ДТП, это был бы заметный и значимый показатель.

Проведенное исследование позволяет увидеть смертельную опасность такого явления, как вторичные ДТП. Основным детерминантом видится следование водителями правовому стереотипу о нецелесообразности скорейшего перемещения после ДТП своих ТС в безопасное место, предпочтении оформления аварии сотрудниками полиции, а не составлением европротокола из-за рисков получить неверный расчет страхового возмещения, неправильного определения виновной стороны и даже лишения права управления автомобилем. Проведенный анализ действующих правовых норм показывает хоть и не совершенную, но все же функционирующую регламентацию действий участников ДТП, которая позволяет законно и прозрачно минимизировать нахождение на проезжей части ТС и, как следствие, вероятность вторичной аварии. Таким образом, главной причиной является именно отсутствие должного уровня правовой культуры водителей. Данный тезис подтверждается Стратегией повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года [13]. В ней указано, что одним из основных вызовов и рисков безопасности дорожного движения является «недостаточный уровень правосознания и правовой культуры участников дорожного движения». Примечательно: в Стратегии отмечается, что одним из направлений повышение эффективности реагирования на ДТП является принятие комплекса нормативно-правовых, организационных и технологических мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения при ликвидации последствий ДТП, в целях предупреждения вторичных поражающих факторов дорожно-транспортных происшествий.

В качестве мер, направленных на снижение выявленных рисков, предлагается:

1. Внести изменения в Правила дорожного движения. Статью 2.6.1 изложить в следующей редакции: «Если в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу, водитель, причастный к нему, обязан в кратчайший срок освободить проезжую часть, предварительно зафиксировав любыми возможными способами, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и повреждения транспортных средств.

Водители, причастные к такому дорожно-транспортному происшествию, не сообщают о случившемся в полицию, а оформление документов о дорожно-транспортном

происшествии осуществляется без участия уполномоченных на то сотрудников полиции в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств...». Данные поправки изменяют диспозитивность нормы на императивность предписания об освобождении проезжей части.

2. В связи с неоднократным принятием необоснованных судебных решений о лишении права на управление ТС водителями, правомерно оставившими место ДТП, Верховный суд РФ мог бы дать в Постановлении Пленума разъяснения о применении судами статьи 12.27 КоАП РФ. Это поспособствовало бы единообразию судебной практики и минимизации вынесения подобных решений, негативно влияющих на репутация государственных органов и подкрепляющих сложившийся правовой стереотип.

3. В СМИ необходимо освещать положительную практику использования европротоколов при оформлении ДТП. Подробно освещать процедуру и механизм такого инструмента, а также его положительное влияние на уменьшение смертности, предотвращении заторов и помех движению остальным участникам движения. Такая здоровая пропаганда будет позитивно влиять на преодоление стереотипа о рискованности оформления ДТП без представителей полиции и перемещении ТС с места аварии.

4. При подготовке к сдаче и в самих вопросах на экзамене при проверке знания правил дорожного движения необходимо отдельное внимание уделять проблеме вторичных ДТП, механизму оформления ДТП с европротоколом и в каких случаях его можно применить. С помощью таких решений можно увеличить количество водителей на дорогах общего пользования, обладающих необходимыми знаниями, навыками и умениями для предотвращения потенциально опасных ситуаций.

5. При составлении обзора дорожно-транспортной аварийности Научным центром безопасности дорожного движения МВД России необходимо учитывать количество вторичных ДТП отдельным показателем. Необходимо выделить этот феномен как самостоятельную причину смертности и травматизма на дорогах, а также позволит отслеживать динамику такой статистики для анализа эффективности принимаемых мер, направленных на ее снижение. В США в данном вопросе является положительным примером, так как их Федеральное управление шоссейных дорог ведет учет вторичных ДТП, анализирует их причины, обстоятельства происшествий и предлагает меры по улучшению безопасности на дорогах [2].

Предложенный комплекс мер позволит минимизировать количество вторичных ДТП, которые влияют на общую статистику смертности в авариях на российских дорогах. Рассмотренная в исследовании проблема остается актуальной, необходимо понимать ее значимость и принимать реальные действия по снижению количества таких ДТП.

Список использованных источников

1. 60% водителей хотят, чтобы участники ДТП сразу убрали машины с дороги. – Текст : электронный // auto.mail.ru : [сайт]. – 2021. – URL: <https://auto.mail.ru/article/80920-60-voditelej-hotyat-chtobyi-uchastniki-dtp-srazu-u/> (дата обращения: 05.03.2026).
2. FHWA: Secondary Crash Research: A Multi-state Analysis // National Operations Center of Excellence. – URL: <https://www.transportationops.org/publications/fhwa-secondary-crash-research-multi-state-analysis> (дата обращения: 05.03.2026).
3. Баранова, М. В. Стереотипы правовых установок: понятие, структура, функции / М. В. Баранова, А. Р. Барахоева // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2010. – № 2(13). – С. 65-67.
4. Водители в России стали реже пользоваться европротоколом. – Текст : электронный // Дром : [сайт]. – 2024. – URL: <https://news.drom.ru/96815.html> (дата обращения: 05.03.2026).
5. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 года. Информационно-аналитический обзор // Министерство внутренних дел РФ. – URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/15189496> (дата обращения: 05.03.2026).

6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ [в ред. от 20.02.2026, с изм. и доп., вступ. в силу с 03.03.2026] // Собрание законодательства РФ. – 07.01.2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.
7. Ляхов, П. В. Анализ условий совершения вторичных дорожно-транспортных происшествий / П. В. Ляхов // Современная наука. – 2020. – № 1. – С. 27-30. – DOI 10.53039/2079-4401.2020.1.1.007.
8. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 24 июня 2016 г. № 78-АД16-31. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
9. Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 3 сентября 2015 г. № 41-АД15-6. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
10. Постановление Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 14 сентября 2023 г. по делу № 16-4599/2023. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
11. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году. Информационно-аналитический обзор // Министерство внутренних дел РФ. – URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/13139477> (дата обращения: 05.03.2026).
12. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2025) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1993. – № 47, ст. 4531.
13. Указ Президента Российской Федерации от 14.11.2025 № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
14. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 31.07.2025) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. – 2002. – № 80.
15. Хапчаев, С. Т. Феномен правовых стереотипов Phenomenon of Legal Stereotypes / С. Т. Хапчаев // Ленинградский юридический журнал. – 2008. – № 2(12). – С. 209-216.

Сведения об авторах

Кокорин Алексей Евгеньевич - ассистент Центра образовательного инжиниринга Югорского государственного университета. E-mail: a_kokorin1310@mail.ru

UDC 340.12

SECONDARY TRAFFIC ACCIDENTS: LEGAL STEREOTYPE AS A KEY RISK FACTOR

Kokorin A.E.

Yugra State University, Khanty-Mansiysk

The relevance of the study is due to the presence of a stable legal stereotype among Russian drivers, which prescribes waiting for police officers at the scene of an accident, even in cases where the law obliges to clear the roadway. The aim of the work is to identify the correlation between following this stereotype and the occurrence of secondary traffic accidents with serious consequences. The subject of the study is the legal attitudes of road users as an element of legal culture. The methodological basis was the analysis of regulatory legal acts, judicial practice, statistical data of the Ministry of Internal Affairs, as well as the results of a sociological survey of drivers. The study found that the main reason for vehicles being on the roadway after minor accidents is not so much legal illiteracy as an ingrained stereotype reinforced by contradictory law enforcement practices. It is concluded that it is necessary to improve the mechanisms for accounting for secondary accidents and popularize the institute of the European protocol.

Keywords: secondary accidents, European protocol, legal culture, legal stereotype, traffic rules, accident prevention.

References

1. 60% of drivers want the participants in the accident to immediately remove the cars from the road. - Text: electronic// auto.mail.ru: [site]. – 2021. – URL: <https://auto.mail.ru/article/80920-60-voditelej-hotyat-chtobyi-uchastniki-dtp-srazu-u/> (дата обращения: 05.03.2026).
2. FHWA: Secondary Crash Research: A Multi-state Analysis // National Operations Center of Excellence. – URL: <https://www.transportationops.org/publications/fhwa-secondary-crash-research-multi-state-analysis> (дата обращения: 05.03.2026).
3. Baranova, M.V. Stereotypes of legal attitudes: concept, structure, functions/M.V. Baranova, A.R. Barakhoeva//Legal science and practice: Bulletin of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2010. – № 2(13). - S. 65-67.
4. Drivers in Russia have become less likely to use the Euro protocol. - Text: electronic//Drome: [site]. – 2024. - URL: <https://news.drom.ru/96815.html> (access date: 05.03.2026).
5. Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 months of 2025. Information and analytical review//Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. - URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/15189496> (access date: 05.03.2026).
6. Code of Administrative Offenses of the Russian Federation of 30.12.2001 No. 195-FZ [as amended on 20.02.2026, rev. and addendum, entry. by virtue of 03.03.2026]//Collection of legislation of the Russian Federation. - 07.01.2002. - No. 1 (part 1). - Art. 1.
7. Lyakhov, P.V. Analysis of the conditions for the commission of secondary road accidents/P.V. Lyakhov//Modern science. – 2020. – № 1. - S. 27-30. – DOI 10.53039/2079-4401.2020.1.1.007.
8. Decision of the Supreme Court of the Russian Federation of June 24, 2016 No. 78-AD16-31. - Access from ConsultantPlus legal system. - Text: electronic.
9. Decision of the Supreme Court of the Russian Federation of September 3, 2015 No. 41-AD15-6. - Access from ConsultantPlus legal system. - Text: electronic.
10. Decision of the Eighth Court of Cassation of General Jurisdiction of September 14, 2023 in case No. 16-4599/2023. - Access from ConsultantPlus legal system. - Text: electronic.
11. Road safety enforcement in 2024 Information and analytical review//Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. - URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/13139477> (access date: 05.03.2026).
12. Decree of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 No. 1090 "On Traffic Rules" (together with the "Basic Provisions on the Admission of Vehicles to Operation and the Obligations of Officials to Ensure Road Safety" (amended and supplemented, entry as of 01.09.2025) //Collection of legislation of the Russian Federation. – 1993. - No. 47, Art. 4531.
13. Decree of the President of the Russian Federation of 14.11.2025 No. 841 "On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future until 2036." - Access from ConsultantPlus legal system. - Text: electronic.
14. Federal Law of 25.04.2002 No. 40-FZ (ed. 31.07.2025) " On Compulsory Insurance of Civil Liability of Vehicle Owners " //Rossiyskaya Gazeta. – 2002. – № 80.
15. Khapchaev, S. T. Phenomenon of legal stereotypes Phenomenon of Legal Stereotypes/S. T. Khapchaev//Leningrad Law Journal. – 2008. – № 2(12). - S. 209-216.

Author's information

Kokorin Alexey Evgenievich - assistant of the Center for Educational Engineering of the Yugra State University. E-mail: a_kokorin1310@mail.ru