

# ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ О ДТП И УЧЕТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В РОССИИ \*

ТИМУР ФАТТАХОВ

*Проблема дорожно-транспортного травматизма в России сегодня у всех на слуху. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) в России являются одним из наиболее значимых источников потерь населения, обусловленных преждевременной смертностью. ДТП – важная проблема общественного здоровья и причина преждевременной смерти 26 977 человек в 2013 г. Эти травмы являются ведущей причиной смерти молодых людей в трудоспособном возрасте. Помимо этих случаев смерти, ежегодно около 250 тыс. человек получают серьезные травмы и нуждаются в больничном лечении. Это создает серьезную нагрузку на систему здравоохранения, которая пытается обеспечить медицинскую помощь при травмах, одновременно решая другие, конкурирующие приоритетные задачи.*

*В России статистические данные о ДТП собираются несколькими ведомствами. По этой причине существуют проблемы, связанные с доступностью, синхронизацией, увязыванием различных источников информации, координацией и распространением информации о ДТП. Данная статья посвящена анализу источников статистической информации о ДТП в России. В статье проанализированы российские и зарубежные подходы к организации статистического учета ДТП. Дается оценка недоучета ДТП с пострадавшими и их последствий в России. Разработаны рекомендации по учету и сопоставлению данных из разных источников информации о ДТП.*

**Ключевые слова:** дорожно-транспортные происшествия, погибшие в ДТП, дорожно-транспортная безопасность, учет, недоучет, регистрация, источники данных.

## Источники информации о ДТП в России

Дорожно-транспортная безопасность является одним из главных предметов озабоченности для многих институциональных общественных структур. К этим институциональным структурам относятся: правительство, система здравоохранения, полиция, СМИ, научное сообщество и др. У различных пользователей информации о дорожно-транспортной безопасности существуют разные интересы и потребности. Одним необходимы надежные данные и фактическая информация для описания бремени дорожно-транспортного травматизма, другим нужна оценка факторов риска для разработки конкретных профилактических мероприятий, кому-то необходимо информировать общественность.

Во многих развитых странах и в России, в частности, статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и их последствиях собираются и хранятся в нескольких ведомствах (таблица 1). Такой подход оправдан, так как дает возможность более широкого видения и понимания ситуации.

---

**Тимур Асфанович Фаттахов.** ИНСТИТУТ ДЕМОГРАФИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО УНИВЕРСИТЕТА «ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ». РОССИЯ.  
E-mail: tfattahov@hse.ru

Статья поступила в редакцию в ФЕВРАЛЕ 2014 г.

\* В СТАТЬЕ ИСПОЛЬЗОВАНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ, ПОЛУЧЕННЫЕ В ХОДЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПО ПРОЕКТУ № 05-0029 «ВНЕШНИЕ ПРИЧИНЫ СМЕРТИ В СИСТЕМЕ ПРИОРИТЕТОВ БОРЬБЫ ЗА УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ЖИЗНИ В РОССИИ» В РАМКАХ ПРОГРАММЫ «НАУЧНЫЙ ФОНД НИУ ВШЭ».

**Таблица 1. Основные и дополнительные источники данных о дорожно-транспортном травматизме и его последствиях в России**

Источник	Тип данных	Комментарии
Полиция	Количество ДТП, количество смертей, количество травм, типы участников дорожного движения, возраст и пол пострадавших, тип попавших в ДТП транспортных средств, мнение полиции о причинах аварий, расположение и точное место аварий, судебное преследование и др.	Доступ к полицейским протоколам ограничен. Есть основания полагать, что существует проблема недоучета количества ДТП, числа погибших и раненых при ДТП
Росстат и Минздрав	Количество ДТП с пострадавшими, число погибших, число не смертельных травм, возраст и пол пострадавших	Степень подробности сообщаемой информации различна в разных формах отчетности. Данные о травме могут быть занесены в «другие причины», что затрудняет их извлечение для анализа.
Страховые компании	Летальные и нелетальные травмы, повреждения транспортных средств, стоимость исков	Отсутствует самостоятельный учет пострадавших. Не существует единой базы данных страховщиков. Доступ к данным ограничен
Другие частные и общественные организации	Результаты социологических исследований на тему безопасности дорожного движения (например, доля респондентов, использующих ремни безопасности на пассажирском или водительском сидении)	Доступ к исследованиям ограничен. Информация может искажаться с учетом интересов организаций
Правительственные ведомства и специализированные учреждения	Данные государственной статистики. Статистические данные по населению, данные по доходам и расходам, показатели здравоохранения, данные о загрязнении окружающей среды, потреблении энергии и др.	Эти данные являются дополнительными и важны для анализа дорожно-транспортного травматизма. Информацию собирают различные государственные министерства и ведомства

Когда доступно несколько источников данных о ДТП, для получения максимума пользы от информации важно, чтобы данные были сопоставимы между собой. Однако в России существуют проблемы, связанные с доступностью, синхронизацией, увязыванием различных источников информации, координацией и распространением информации между различными ведомствами.

Для России также особняком стоит проблема полноты предоставляемой органами внутренних дел информации о ДТП. Существующая и публикуемая медицинская статистика сегодня совершенно не стыкуется с данными ГИБДД и не согласуется с рекомендациями ВОЗ о том, какие транспортные причины смерти необходимо относить к ДТП. В таблице 2 представлены данные о погибших в ДТП из четырех различных источников за 2006-2012 гг.

Видно, что указанные в демографическом ежегоднике и в статистической форме медицинской отчетности №40 «Отчет станции (отделения), больницы скорой медицинской помощи» числа погибших в ДТП значительно ниже, чем по индивидуальным медицинским данным и данным ГИБДД (таблица 2). Эта разница возникает из-за того, что в Минздраве и ГИБДД используют разные определения ДТП.

**Таблица 2. Число погибших в ДТП по данным из четырех источников информации**

Источник	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Демографический ежегодник (V01-V89)	24926	25890	23954	20622	20037	19297	20640
Форма №40 «Отчет станции (отделения), больницы скорой медицинской помощи»	19794	20597	18863		19992	14369	
Индивидуальные данные (на основе рекомендаций ВОЗ): V02-V04, V09, V12-V14, V20-V79, V82-V87, V89	33208	34295	31190	26437	25319	25636	26148
ГИБДД	32724	33 308	29 936	26084	26567	27953	27991

*Источник: [Росстат2006-2012; Минздрав 1999, 2004, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011], неперсонифицированные данные о смертности<sup>1</sup> (2006-2012), данные ГИБДД.*

Так, например, в Международной классификации болезней, травм и причин смерти 6-го - 9-го пересмотров (МКБ-6 – МКБ-9) выделялась отдельная причина смерти – ДТП. В МКБ-10 появились новые формулировки:

- дорожный несчастный случай - это любой несчастный случай, связанный с моторным транспортным средством (ТС), произошедший на общественной автомагистрали (т.е. начинающийся, заканчивающийся или в какой-то степени связанный с нахождением этого средства на автомагистрали). Предполагается, что мототранспортный несчастный случай произошел на дороге, если не указано другое место, за исключением несчастных случаев, связанных только с недорожным моторным транспортом, которые классифицируются как несчастные случаи, происшедшие не на общественной автомагистрали, если нет противоречащих этому указаний;
- недорожный несчастный случай - любой несчастный случай, связанный с моторным транспортным средством (ТС), происшедший в любом месте, кроме общественной автомагистрали.

Соответственно в МКБ-10 происшествие вне автомагистрали, - уже не ДТП и не попадает в общую статистику. По этой причине в Демографическом ежегоднике и медицинской форме отчетности №40 учитываются погибшие только в дорожных несчастных случаях, что и объясняет значительные расхождения с индивидуальными данными и данными ГИБДД, которые учитывают происшествия не только на автомагистралях.

В России первые рекомендации об учете ДТП появились в 1952 г. Фактически общегосударственная автоматизированная система учета ДТП организована органами МВД и действует с 1972 г.

В современной России учет ДТП и их последствий регламентируется «Правилами учёта дорожно-транспортных происшествий», утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации №647 от 29.06.1995. Согласно Правилам и приказу МВД №328 от 18.06.1996 государственная статистическая отчетность по ДТП ведётся органами внутренних дел по форме, определённой постановлением Госкомстата России

<sup>1</sup> Анонимные микро-данные о всех случаях смерти, собираемые территориальными отделениями Росстата, и содержащие информацию о поле, точной дате рождения и смерти и причине смерти в соответствии с МКБ-10.

№07 от 26.12.1995 на основе информации, содержащейся в первичных документах о ДТП с пострадавшими и учётных данных этих органов.

Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации №647 от 29.06.1995 постановлением Госкомстата РФ №207 от 26.12.1995, рядом приказов МВД (№ 328 от 18.06.1996; № 449 от 23.05.2008), Министерства транспорта РФ (№ 22 от 02.04.1996), Федеральной дорожной службы РФ (№168 от 23.07.1998) были утверждены карточки и формы учета ДТП и правила их заполнения.

Медицинские организации в России ведут учёт погибших и раненых в результате ДТП на основе соответствующих учётных форм медицинских организаций. Для обеспечения полноты регистрации информации о пострадавших в ДТП медицинские организации обязаны немедленно сообщать в органы внутренних дел по месту своего нахождения о раненых в ДТП, обратившихся самостоятельно или доставленных для оказания медицинской помощи, о доставленных погибших в ДТП, а также о раненых в ДТП, направленных в другие медицинские организации.

Для полноты учёта погибших от травм, полученных в ДТП, медицинские организации должны в течение суток сообщать в местные органы внутренних дел о таких умерших в лечебном учреждении в течение 7 и 30 суток с момента ДТП, а также предоставлять им возможность проведения сверки сведений о погибших и раненых в ДТП. Без сверки учетных данных медицинских учреждений и ГИБДД достоверность учета пострадавших при ДТП оказывается под вопросом.

В России существует специальная форма первичного учета погибших в ДТП (№58-ДТП-1/У), предоставляемая в органы внутренних дел медицинскими организациями. Также существует специальная форма первичного учета раненых в ДТП (№58-ДТП-2/У). Кроме того, существуют еще несколько форм медицинской отчетности, в которых есть сведения о пострадавших в ДТП:

- статистическая форма медицинской отчетности №40 «Отчет станции (отделения), больницы скорой помощи». Форма заполняется станциями скорой медицинской помощи, являющимися самостоятельными медицинскими организациями, а также медицинскими организациями, имеющими в своем составе отделения скорой медицинской помощи, больницами скорой медицинской помощи, имеющими в своем составе станции скорой медицинской помощи. Отчёт составляется на основании учетных форм №109/у «Журнал записи вызовов скорой медицинской помощи», №110/у «Карта вызова скорой медицинской помощи», №114/у «Сопроводительный лист станции (отделения) скорой медицинской помощи и талон к нему», №115/у «Дневник работы станции скорой медицинской помощи»;
- статистическая форма медицинской отчетности №57 «Сведения о травмах, отравлениях и некоторых других последствиях воздействия внешних причин». Данная форма составляется всеми амбулаторно-клиническими учреждениями системы Минздрава России, оказывающими медицинскую помощь пострадавшим от травм, отравлений и других последствий воздействия внешних причин. Отчет заполняется на основании учетных форм: статистического талона для регистрации заключительных (уточненных) диагнозов (форма №025-2/у), талонов амбулаторного пациента, используемых в данном

амбулаторно-поликлиническом учреждении (учетные формы №№025-6/у-89, 025-7/у-89, 025-8/у-95, 025-10/у-97 и др.). В отчет включаются сведения только о тех больных, которые обратились в это учреждение первый раз по поводу определенной травмы независимо от местожительства больного. В отчете выделяется графа «транспортные несчастные случаи и автодорожные несчастные случаи». К автодорожным несчастным случаям относится любой несчастный случай, связанный с моторным ТС, произошедший на проезжей части общественной автомагистрали, предназначенной для движения общественного транспорта;

- статистическая форма медицинской отчетности №16-ВН «Сведения о причинах временной нетрудоспособности». В число случаев временной нетрудоспособности включаются все обращения, оформленные листками нетрудоспособности, выданными лечебно-профилактическими учреждениями. Число случаев подсчитывается по закрытым больничным листкам. Отчет заполняется учреждениями здравоохранения всех министерств и ведомств, а также частными медицинскими организациями, осуществляющими медицинскую помощь, лечение больных и имеющими право выдачи листков нетрудоспособности. Сведения представляются за год. Сведения для заполнения отчетной формы №16-ВН в лечебно-профилактических учреждениях берутся из «Талона на законченный случай нетрудоспособности» (форма №025-9/у-96) или «Книги регистрации листков нетрудоспособности» (форма №36/у), а также могут формироваться из «Единого талона амбулаторного пациента» (форма №025-8/у-95), «Талона амбулаторного пациента» (формы №025-6/у-89 и №025-7/у-89);
- статистическая форма медицинской отчетности №42 «Отчет судебно-медицинского эксперта, бюро судебно-медицинской экспертизы». Отчет составляется судебно-медицинским экспертом районного, межрайонного, городского отделения судебно-медицинской экспертизы, бюро судебно-медицинской экспертизы органа управления здравоохранением субъекта Российской Федерации.

## **РАЗЛИЧИЯ В ОПРЕДЕЛЕНИЯХ ПОНЯТИЯ ДТП В РАЗНЫХ СТРАНАХ**

При анализе и сопоставлении статистических данных о ДТП и их последствиях следует принять во внимание, что учет и регистрация происшествий, связанных с автомобильным движением, в разных странах организованы по-разному и дают различные результаты как по степени охвата всех происшествий, так и по распределению их по отдельным категориям и группам.

Много проблем возникает в связи с определениями понятий ДТП, смерти от ДТП и ранения в результате ДТП, в числе которых различия:

- в толковании периода времени, прошедшего между случаем травмы и смертью;
- в толковании определений в различных странах и разными организациями, фиксирующими информацию;
- в приемах оценки тяжести травм;
- в определении места, приведшего к смерти при аварии;

- в наличии и типе транспортного средства (в некоторых классификациях, в частности в России, указывается наличие по крайней мере одного движущегося транспортного средства);
- в источнике информации;
- в решении вопроса, следует ли включать подтвержденные случаи самоубийства;
- в обязательности посмертного освидетельствования жертв ДТП и др. [Maskau 2003].

Само понятие ДТП сформировалось не сразу, и даже сегодня нет его общепринятого определения (таблица 3).

**Таблица 3. Определение понятия ДТП в некоторых странах мира**

Германия	Событие, произошедшее на общественной дороге или на площадке, открытой для движения, с участием, по крайней мере, одного ТС, в результате которого хотя бы один человек получил травму или погиб и/или которое привело к материальному ущербу. Несчастные случаи, связанные с материальным ущербом, регистрируются, только если причина аварии является правонарушением, например, вождение под воздействием алкоголя
Великобритания	Событие, произошедшее на общественной дороге, включающее по меньшей мере один автомобиль и в результате которого хотя бы один человек был ранен или погиб
Венгрия	Любое неожиданное непреднамеренное событие, связанное с автомобильным движением, которое привело к смертельному исходу или телесным повреждениям, или материальному ущербу
Ирландия	Столкновение с участием одного или нескольких ТС на общественной дороге, о котором было сообщено в полицию и при котором были получены травмы или материальный ущерб, и когда может быть определено точное место аварии
Италия	Событие, в котором участвовал хотя бы один автомобиль и при котором хотя бы один человек был ранен или погиб
Япония	Событие, при котором был ранен или погиб хотя бы один человек, которое обусловлено движением на улице ТС с работающим двигателем
Нидерланды	Событие на общественной дороге с участием по крайней мере одного движущегося ТС и в результате которого был, по меньшей мере, один пострадавший
Новая Зеландия	Любая авария с участием автомобиля на общественной дороге
Норвегия	Авария на государственной или частной дороге, улице или площадке, открытой для движения транспорта, в котором участвовало как минимум одно движущееся ТС и в результате которого был ранен или погиб человек, или был нанесен материальный ущерб
Польша	Авария, о которой сообщили в полицию, произошедшая на общественной дороге или на дороге, схожей с дорогой общего пользования, в которой участвовало по крайней мере одно движущееся ТС и в результате которого хотя бы один человек был ранен или погиб, или был нанесен только материальный ущерб
Испания	Событие на общественной дороге с участием по крайней мере одного движущегося ТС и в результате которого пострадал, по меньшей мере, один человек
Швеция	Событие, происшедшее на дороге, в котором участвовало по крайней мере одно движущееся ТС и которое привело к материальному ущербу или травме
США	Событие, которое приводит к травме и/или смерти, в котором участвовало по меньшей мере одно движущееся ТС, которое происходит на проезжей части или во время движения автомобиля
ООН	Событие, которое произошло или возникло на дороге или улице, открытой для общего пользования, в результате которого одно или более лиц получили ранения или погибли и в котором участвовало, по крайней мере, одно движущееся ТС. Эти случаи включают столкновения между разными ТС, между ТС и пешеходами, между ТС и животными или неподвижными препятствиями. Также включаются происшествия, произошедшие с участием только одного ТС
Россия	Событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены ТС, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб

Источник: [IRTAD2014], ПДД РФ<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации №1090 от 23.10.1993. URL:<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=165127> (дата обращения: 22.01.2015).

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ПОНЯТИЕ ДТП В РОССИИ

Долгое время в российской литературе и законодательстве не было единства терминологии. До 1952 г. происшествия с ТС именовались аварией, катастрофой, несчастным случаем, транспортным происшествием, автомобильным происшествием, автотранспортным происшествием и др. В 1952 г. в ведомственных инструкциях МВД СССР использовалось понятие ДТП, которое определялось как случай, возникший в процессе движения автомобилей, автобусов, мотоциклов, трамваев, троллейбусов и других механических ТС, повлекший за собой смерть или ранения людей, исключая случаи, когда пострадавшие после оказания им медицинской помощи не нуждались в последующем лечении. К последствиям ДТП относились также повреждения подвижного состава, дорожных сооружений, порча или утрата груза и другие последствия, возмещение ущерба от которых превышает одну тысячу рублей [Маландин 1960].

В дальнейшем понятие ДТП было включено в правила учета ДТП, утвержденные постановлением Совета Министров РСФСР №840 от 06.06.1964. В данном постановлении ДТП понималось как событие на улицах и дорогах, обязательным участником которого являются движущиеся автотранспортные средства, подлежащие регистрации в ГАИ, колесные тракторы или средства городского электротранспорта, повлекшие гибель или телесные повреждения людей либо причинившие материальный ущерб<sup>3</sup>.

До 1994 г. понятие ДТП не было включено даже в действующие Правила дорожного движения (ПДД). Кроме того, до 1995 г. не существовало специального закона, регулирующего отношения в сфере безопасности дорожного движения, в котором присутствовало бы разъяснение специальной терминологии, в том числе и такого базового понятия как ДТП.

Впервые термин “Дорожно-транспортное происшествие” был введен в ПДД в 1993 г.<sup>4</sup> В первой редакции ПДД 1994 г. в пункте 1.2 под ДТП понимается событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены ТС, груз, сооружения.

Схожее содержание данного понятие давалось и продолжает даваться в ст. 2 Федерального закона “О безопасности дорожного движения” от 10.12.1995, принятого Государственной Думой 15 ноября 1995 г., но с единственной поправкой в конце предложения: «...либо причинен иной материальный ущерб». Позднее это добавление наряду с другими изменениями было внесено в текст ПДД постановлением Правительства РФ № 67 от 24.01.01, которые введены в действие с 1 апреля 2001 г.

До недавнего времени не был окончательно решен вопрос, можно ли привлекать водителей ТС к ответственности за совершенное деяние в таких местах, как двор, поле, лес и др. Этот вопрос возникал в связи с тем, что в ПДД 1964 г. было прямо указано, что они действуют лишь на “улицах городов, других населенных пунктах и дорогах СССР”. Однако большинство судов в то время решало этот вопрос, расширительно толкуя правила,

<sup>3</sup> Собрание постановлений РСФСР. 1964. № 12. Ст. 87.

<sup>4</sup> Собрание актов президента и правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

привлекая водителей к ответственности за совершение ДТП с последствиями, указанными в ст. 211 и 212 УК РСФСР редакции 1960 г., как в городах, населенных пунктах и дорогах СССР, так и в любом другом месте [Куринов 1976].

Такой подход судов к решению данного вопроса нашел закрепление в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 09.04.1965, где со всей определенностью указано, что «ответственность...наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств: на дороге, улице, железнодорожном переезде, во дворе на полевых дорогах, при движении по территории предприятий и т.п.»<sup>5</sup>.

На данное обстоятельство так же было обращено внимание в постановлении Пленума Верховного суда СССР от 06.10.1970 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»<sup>6</sup>. Но в последнее время эта проблема вновь приобрела актуальность. Авторы ПДД 1994 г., комментируя новый термин «дорожно-транспортное происшествие», сначала указывали, что «с учетом комментария к термину «дорога», к ДТП относятся все события, возникшие в процессе дорожного движения независимо от места их совершения, т.е. во дворах, на закрытых территориях, в поле, лесу и т.п.» [Комментарий к Правилам ... 1997]. Но в последних комментариях к этому же термину утверждается, что «с учетом комментария к термину «Дорога» к ДТП не относятся события, возникшие в процессе движения вне дорог» [Комментарий к Правилам... 2007]. Таким образом, хотя само содержание термина «Дорога» в редакциях ПДД 1994 и 2001 г. остается неизменным, комментарии к ним отличаются.

В ряде европейских стран понятие ДТП более широкое. Оно может включать в себя не только столкновения с участием ТС, но и столкновения велосипедистов, столкновения велосипедистов и пешеходов и др. Поэтому данные о количестве всех ДТП и их последствий в разных странах трудно сопоставлять, если даже относить их к одинаковым удельным показателям.

## **СЛУЧАИ СМЕРТИ, НЕ УЧИТЫВАЕМЫЕ В СТАТИСТИКЕ ДТП**

Стоит отметить, что во многих странах мира учитываются только те ДТП, в которых пострадали люди. В России в постановлении Правительства РФ №647 от 29.06.1995 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» говорится, что учету подлежат все ДТП, но в государственную статистическую отчетность по ДТП включаются сведения только о тех, в которых погибли или были ранены люди<sup>7</sup>. Учет ДТП без пострадавших в России не ведется.

---

<sup>5</sup> Бюллетень Верховного Суда СССР. № 3.1965.

<sup>6</sup> Бюллетень Верховного Суда СССР. № 6.1970.

<sup>7</sup> Постановление Правительства РФ №647 от 29.06.1995 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» (ред. 04.09.2012).



Учет погибших и раненых в ДТП в России возложен на медицинские организации. В статистику не попадают ДТП, возникшие в следующих случаях<sup>8</sup>:

- во время проведения мероприятий по автомобильному или мотоциклетному спорту (соревнования, тренировки и др.), когда пострадали зрители, участники и персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;
- при выполнении ТС технологических производственных операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (прокладка траншей, производство сельскохозяйственных работ, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, установка мачт, опор и др.);
- в результате стихийных бедствий;
- вследствие нарушения правил техники безопасности и эксплуатации ТС (запуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений и др.);
- в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством или действиями, совершенными в состоянии невменяемости;
- в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного ущерба.

Наиболее широко применяемое сегодня в мире определение случая смерти в результате ДТП следующее: «Любой человек, погибший мгновенно или умерший в течение 30 дней в результате причинившей травму аварии» [Working Party ... 2003]. Сегодня этого определения придерживаются почти все европейские страны. В России с 1 января 2009 г. также установлен 30-дневный период (до этого погибшими в ДТП считались лица, скончавшиеся в течение 7 суток с момента ДТП). Однако вопрос недоучета спровоцированных ДТП случаев смерти после 30 дней остается открытым для всех стран.

Если говорить о погибших в ДТП, не включенных в официальную российскую статистику по перечисленным выше причинам, то можно дать достаточно точную оценку «недоучета» этих случаев (таблица 4). Так, во всех несчастных случаях, связанных с ДТП или дорожной инфраструктурой, но классифицируемых медиками не как ДТП, в 2000 г. погибло 3023 человека, а в 2012 г. - почти 1500, т.е. около 10% в 2000 г. и около 5% от общего числа погибших в ДТП в 2012 г.

Существуют также проблемы определения категорий лиц, переживших ДТП, например, проблема точного определения понятия тяжелой травмы и его толкования. Не менее важен вопрос о том, обладают ли служащие полиции, фиксирующие основную часть информации, достаточной подготовкой, чтобы установить и правильно определить степень серьезности травмы. В Финляндии, например, тяжелой дорожно-транспортной считается травма, которая требует госпитализации или трехдневного освобождения от работы; в Швеции тяжелая травма - это травма, требующая госпитализации, а также переломы независимо от того, помещен ли пациент в стационар; во Франции тяжелой считается

<sup>8</sup> Там же.

травма, требующая госпитализации по меньшей мере на 6 дней [Маскау 2003]. В России тяжесть последствий дорожно-транспортных травм не фиксируется.

**Таблица 4. Число смертей в России, связанных с дорожно-транспортной инфраструктурой и техникой, но не учитываемые в статистике ДТП**

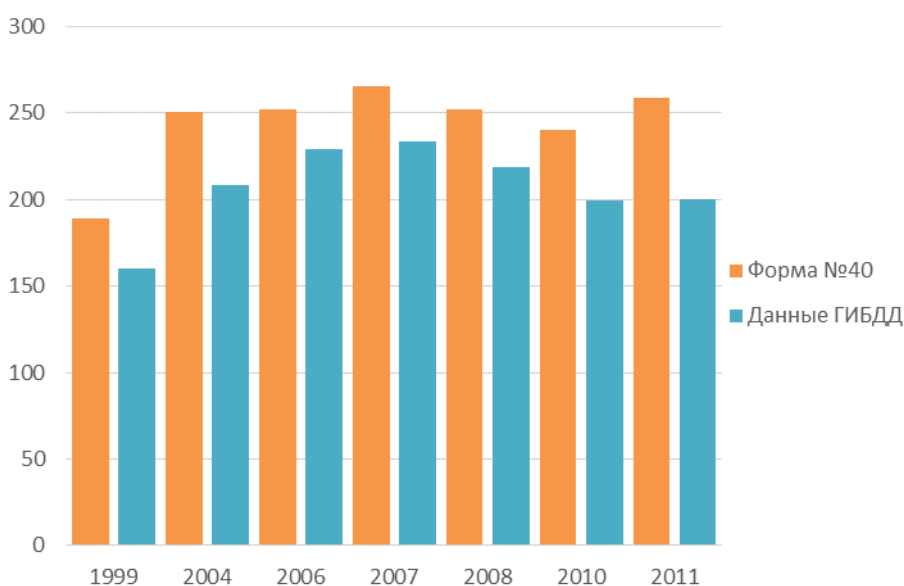
Причина смерти по МКБ-10	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
X81 Преднамеренное самоповреждение путем прыжка под движущийся объект или лежания перед ним	128	73	75	72	80	53	68	49	43
X82 Преднамеренное самоповреждение посредством аварии моторного ТС	21	11	17	12	14	13	5	8	3
Y02 Нападение путем толкания под движущийся объект или укладывания жертвы перед ним	15	8	11	13	9	10	4	5	2
Y03 Нападение путем наезда моторным ТС	293	267	219	189	186	177	128	80	38
Y31 Падение, лежание или бег перед движущимся объектом или на него с неопределенными намерениями	153	206	176	202	229	194	164	141	140
Y32 Авария моторного ТС с неопределенными намерениями	326	312	355	408	382	353	376	316	301
Y85 Последствия транспортного несчастного случая	14	32	22	24	14	25	16	18	24
V01 Пешеход, пострадавший при столкновении с велосипедом	242	99	69	96	66	23	30	18	23
V06 Пешеход, пострадавший при столкновении с другим немоторным ТС (повозка, запряженное животное, трамвай)	83	39	25	14	25	29	16	24	27
Велосипедисты, погибшие на проезжей части:									
• V10 велосипедист, пострадавший при столкновении с пешеходом или животным									
• V11 велосипедист, пострадавший при столкновении с другим велосипедистом									
• V16 велосипедист, пострадавший при столкновении с закрепленным или стационарным объектом	239	167	154	196	181	213	137	113	120
• V18 велосипедист, пострадавший в результате транспортного несчастного случая без столкновения									
• V19 велосипедист, пострадавший в результате других и неуточненных транспортных несчастных случаев									
V80 Всадник или лицо, находившееся в гужевом ТС, пострадавшие в результате транспортного несчастного случая	166	128	77	83	84	71	57	59	41
V88 Недорожный несчастный случай уточненного характера, но с неизвестным способом передвижения пострадавшего	78	54	44	36	30	36	46	37	27
V99 Транспортный несчастный случай неуточненный	1265	1214	651	612	539	413	427	546	702
Всего	3023	2610	1895	1957	1839	1610	1474	1414	1491

*Источник: Расчеты автора на основе неперсонифицированных данных Росстата (2006-2012).*

## НЕДОУЧЕТ ДТП И ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ

Во всех странах существует проблема недоучета ДТП с пострадавшими. В скандинавских странах, где система учета находится на высоком уровне, фиксируется в среднем около 50% ДТП с травматизмом. В Великобритании фиксируется всего 60% ДТП, в которых получили травмы водители или пассажиры автотранспорта, в Австралии - около 70%, в Новой Зеландии и Испании - 67% [Сильянов 2001; Harry, Peter 2007]. В России также существует недоучет ДТП с пострадавшими. Этот вывод следует из сравнения медицинской статистики и данных ГИБДД.

На рисунке 1 видно, что данные ГИБДД недоучитывают от 10 до 200% ДТП с пострадавшими. Есть исследования, свидетельствующие, что по детскому дорожно-транспортному травматизму региональный недоучет пострадавших в ДТП (как раненых, так и погибших) составляет от 15 до 20% [Суворов, Лекманов, Розинов 2010]. А если учесть тот факт, что медицинские учреждения также недоучитывают по разным причинам ДТП с травматизмом, так что данные медицинской статистики тоже не безупречны и, скорее всего, занижены, то общий показатель неучтенных случаев в России может возрасти до уровня развитых стран и даже и превзойти их.



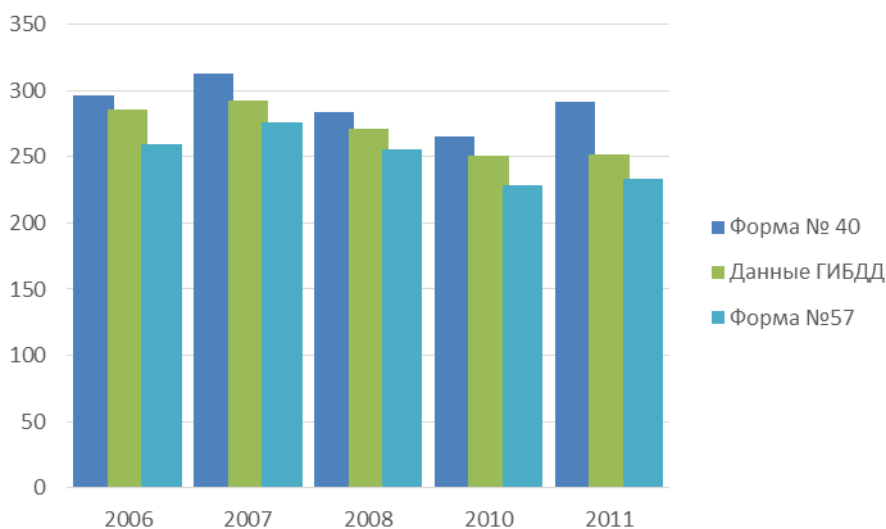
**Рисунок 1. Число зарегистрированных ДТП по данным ГИБДД и медицинской отчетности, тыс.**

*Источник: [Минздрав 1999, 2004, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011], данные ГИБДД.*

В медицинской форме отчетности №57 «Сведения о травмах, отравлениях и других последствиях воздействия внешних причин», которая упоминалась выше, выделяют две категории пострадавших: пострадавшие от транспортных несчастных случаев и пострадавшие на автодороге. Ни те, ни другие не являются ранеными в ДТП в полном смысле этого слова, но сопоставление данных все равно представляется интересным.

Бросается в глаза факт, что число раненых во всех транспортных несчастных случаях по форме №57 меньше, чем число раненых в ДТП по данным статистической формы №40 и данным ГИБДД (рисунок 2). Существующая разница между цифрами ГИБДД и Росстата

может возникать вследствие обращений граждан с травмами в медицинские организации, где со слов пострадавшего фиксируются сведения о ранении в ДТП, о которых не сообщается в ГИБДД, ГИБДД может не фиксировать некоторые травмы, а также может дублировать информацию по одному пострадавшему из разных медицинских организаций (например, при переводе из одного стационара в другой каждый может подать данные о поступлении пациента). Но ввиду коммуникационных сложностей, которые существуют между ведомствами в России, эта разница остается неучтенной в ГИБДД.



**Рисунок 2. Число зарегистрированных ранений в ДТП, тыс.**

*Источник: [Минздрав 1999, 2004, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011; Минздрав 2006, 2007, 2008, 2010, 2011].*

Занижение показателей может происходить и по другим причинам: люди могут не сообщать о случаях ДТП; полиция может не фиксировать то, что ей сообщается; в больницах могут не заносить данные о поступающих пациентах; некоторые учреждения, например, военные, освобождены от необходимости информировать непосредственно полицию.

Проблема занижения показателей привлекает особое внимание к некоторым структурным, методологическим и практическим вопросам, связанным с качеством собранной информации по дорожно-транспортному травматизму, в том числе к координации и увязке данных, поступивших из разных источников; гармонизации и применению согласованных определений и терминов; процессу заполнения информационных бланков. Эти проблемы затрудняют получение достоверной информации о смертности и травматизме в результате ДТП.

## **МЕЖДУНАРОДНЫЕ БАЗЫ ДАННЫХ**

Можно попытаться облегчить гармонизацию и полноту учета на национальном уровне, если принять международные определения терминов. Например, для несмертельных травм в результате ДТП можно воспользоваться МКБ 10 [International statistical... 1994], которую использует медики, и совместить ее с данными ГИБДД, можно также использовать

Сокращенную шкалу травматизма (AIS) [Joint Committee... 1990].

Несмотря на все сложности, связанные с определениями и терминами, в большинстве высокоразвитых стран существует хорошо налаженная система сбора данных о ДТП и их последствиях. Более чем в 90% стран основным источником информации о ДТП и их последствиях являются протоколы полиции [Harry, Peter, 2007]. Иногда информация дополняется больничной отчетностью.

Кроме национальных информационных систем, действующих в рамках конкретных стран, существуют некоторые региональные системы. Страны, входящие в ОЭСР, поддерживают Международную базу данных по транспорту и авариям (IRTAD). Данная база содержит в стандартной форме данные по авариям, травмам, а также основные данные транспортной статистики и другую информацию по вопросам безопасности<sup>9</sup> [International Road... 2014].

ООН для Азии и Тихого океана разработала региональную базу данных по ДТП, известную как Азиатско-Тихоокеанская база данных по ДТП, которая, как и IRTAD, требует от стран региона предоставления данных в стандартном формате<sup>10</sup> [Asia Pacific... 2014].

В Европе имеется собственная региональная система, известная как CARE (База данных Сообщества по ДТП и авариям в Европе), которая отличается от вышеупомянутых систем тем, что представление данных странами является обязательным. Но при этом система позволяет странам представлять данные в их собственном национальном формате и включает соответственно в себя разрозненную информацию о ДТП. После приема в данные вносятся поправки на различия в терминах. Для этого был разработан ряд факторов коррекции<sup>11</sup> [Community Road... 2014].

Во всех перечисленных международных организациях существуют нормы по системам информации о ДТП и травматизме, помогающие странам определить, какие данные необходимо собирать на национальном уровне. Например, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии разработала в транспортной отрасли рамочные нормы дорожно-транспортной безопасности, включающие рекомендации о том, какая требуется информация [Road safety... 1997]. Нормы ВОЗ по разработке и введению в действие систем отслеживания дорожно-транспортного травматизма содержат рекомендации об основном минимальном наборе данных и дополнительной информации, которую необходимо собирать в отношении всех пострадавших в ДТП [Доклад ВОЗ 2010].

В мире осуществлялось несколько пилотных проектов по созданию единой информационной системы, например, проект в Шотландии, сочетавший полицейские данные о погибших в ДТП с базой данных по стационарным лечебно-профилактическим учреждениям [Hardy1997]. Взаимосвязанные системы на постоянной основе были созданы

---

<sup>9</sup>International Road Traffic Accident Database (IRTAD). URL: <http://internationaltransportforum.org> (дата обращения 15.11.2014).

<sup>10</sup>Asia Pacific Road Accident Database. (дата обращения 15.11.2014).

<sup>11</sup>Community Road Accident Database (CARE). URL: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/) (дата обращения 15.11.2014).

лишь в немногих странах. В настоящее время в России имеются реальные предпосылки для создания единой межведомственной системы управления безопасностью дорожного движения путем интеграции в единое информационное пространство данных из различных ведомств [Куршев, Суворов, Иванов, Мордвичка 2010].

Для того, чтобы улучшать контроль за дорожно-транспортной безопасностью страны, необходимо также участвовать в международных исследовательских проектах и поддерживать региональные и глобальные информационные системы. Россия сегодня не является членом IRTAD, в базах данных ВОЗ информация о России ограничивается 1998 г., а в Евростате и статистической базе ООН - 2004 г. Такая закрытость от мирового сообщества и ограниченное предоставление статистической информации внутри страны являются одним из основных факторов малой эффективности проводимых в России мероприятий в области безопасности дорожного движения.

## ЛИТЕРАТУРА

- Доклад ВОЗ (2010). Информационные системы, руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов: ВОЗ.
- Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (1997) / Под ред. В. А. Федорова. М.: За рулем.
- Комментарий к Правилам дорожного движения и основам расследования ДТП (2007). Под ред. Л.В. Суняева. [Электронный ресурс]. Доступ из системы ГАРАНТ.
- Куринов Б.А. (1976). Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М.: Юридическая литература.
- Куршев В.А., С.Г. Суворов, Д.А. Иванов, И.Ю. Мордвичка (2010). Новые информационные технологии в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Медицина катастроф. № 4: 44-46.
- Маландин И.Г. (1960). Расследование автотранспортных происшествий. Саратов: СГЮИ.
- Минздрав (1999, 2004, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011). Форма медицинской отчетности №40 «Отчет станции (отделения), больницы скорой медицинской помощи».
- Минздрав (2006, 2007, 2008, 2010, 2011). Форма медицинской отчетности №57 - «Сведения о травмах, отравлениях и некоторых других последствиях воздействия внешних причин».
- Росстат (2006-2012). Демографический ежегодник России. Статистический сборник. М.: Росстат.
- Справочник по безопасности дорожного движения (2001) / Под ред. В.В. Сильянова. М.: МАДИ (ГТУ).
- Суворов С.Г., А.У. Лекманов, В.М. Розин (2010). Эпидемиология детского дорожно-транспортного травматизма в России // Медицинский алфавит, Т. 17. № 4: 5-11.
- Hardy VJ. (1997). Analysis of pedestrian accidents, using police fatal accident files and SHIPS data. Crowthorne Transport Research Laboratory, (TRL Report No.282).

- Harry M. Derriks, Peter M. Mak (2007). IRTAD special report, underreporting of road traffic casualties, Ministry of Transport, Public Works and Water management. The Netherlands.
- International statistical classification of diseases and related health problems (1994). Tenth revision. Volume 1: Tabular list; Volume 2: Instruction manual; Volume 3: Index. Geneva, World Health Organization.
- IRTAD (2014). Road Safety Annual Report: ITF.
- Joint Committee on Injury Scaling (1990). The Abbreviated Injury Scale: 1990 revision. Chicago, IL, Association for the Advancement of Automotive Medicine.
- Mackay M. (2003). National differences in European mass accident databases // Proceedings of the Joint Session on Injury Scaling Issues, IRCO BI Annual Conference. Lisbon.
- Road safety guidelines for the Asian and Pacific region (1997). Manila: Asian Development Bank.
- Working Party on Passive Safety (2003). Preliminary report on the development of a global technical regulation concerning pedestrian safety. Brussels: United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee.

# **SOURCES OF INFORMATION ABOUT ROAD TRAFFIC ACCIDENTS AND RECORDING ROAD TRAFFIC INJURIES IN RUSSIA \***

TIMUR FATTAKHOV

**TIMUR FATTAKHOV.** INSTITUTE OF DEMOGRAPHY, NATIONAL RESEARCH UNIVERSITY HIGHER SCHOOL OF ECONOMICS.  
E-MAIL: tfattahov@hse.ru.

DATE RECEIVED: FEBRUARY 2014.

*The problem of motor vehicle injuries in Russia nowadays is a common topic of discussion. Motor vehicle accidents as a cause of death are among the most significant causes of premature mortality in Russia. Motor vehicle accidents, the cause of 26,977 deaths in 2013, are an important public health problem, the leading cause of death among young working-age people. In addition to these deaths, annually about 250 thousand people are seriously injured and need hospital treatment. This puts a serious burden on the healthcare system, which must provide medical care for injuries while at the same time solving other priority problems.*

*This paper is devoted to an analysis of the statistical sources of information about road traffic accidents in Russia. The author analyzes Russian and international approaches to the organization of statistics about road traffic accidents. An evaluation is presented of the undercounting of road traffic accidents with injured people and the underestimation of its impact in Russia. Recommendations are made on how to record and compare information from different sources about road traffic accidents.*

**Key words:** road traffic accidents, killed in road traffic accidents, road transport safety, accounting, undercount, registration, data sources.

\* THIS STUDY WAS CARRIED OUT WITHIN «THE NATIONAL RESEARCH UNIVERSITY HIGHER SCHOOL OF ECONOMICS ACADEMIC FUND» PROGRAM, RESEARCH GRANT № 05-0029 «EXTERNAL CAUSES OF DEATH IN THE SYSTEM OF PRIORITIES IN THE FIGHT FOR THE LIFE EXPECTANCY INCREASE IN RUSSIA».

## **REFERENCES**

- Doklad VOZ (2010). Informacionnye sistemy, rukovodstvo po bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija dlja rukovoditelej i specialistov [Information systems, the guide to traffic safety for heads and experts].
- Fedorova V.A., ed. (1996). Kommentarij k Pravilam dorozhnogo dvizhenija RF [The comment to Traffic regulations of the Russian Federation]. M.
- Fedorova V.A., ed. (2001). Kommentarij k Pravilam dorozhnogo dvizhenija RF [The comment to Traffic regulations of the Russian Federation] M.
- Hardy BJ. (1997). Analysis of pedestrian accidents, using police fatal accident files and SHIPS data. Crow thorne, Transport Research Laboratory, (TRL Report No.282).
- Harry M. Derriks, Peter M. Mak, (2007). IRTAD special report, underreporting of road traffic casualties, Ministry of Transport, Public Works and Water management, The Netherlands.
- International statistical classification of diseases and related health problems, tenth revision (1994). Volume 1: Tabular list; Volume 2: Instruction manual; Volume 3: Index. Geneva, World Health Organization.



- IRTAD (2014). Road Safety Annual Report.
- Joint Committee on Injury Scaling (1990). The Abbreviated Injury Scale: 1990 revision. Chicago, IL, Association for the Advancement of Automotive Medicine.
- Kurinov B.A. (1976). Avtotransportnye prestuplenija. Kvalifikacija i otvetstvennost [Motor transportation crimes. Qualification and responsibility]. M.
- Kurshev V.A., S.G.Suvorov, D.A. Ivanov, I.J. Mordvickaja (2010). Novye informacionnye tehnologii v sfere obespechenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija [New information technologies in the sphere of safety of traffic] // Medicina katastrof [medicine of accidents]. № 4: 44-46.
- Mackay M. (2003). National differences in European mass accident databases // Proceedings of the Joint Session on Injury Scaling Issues, IRCO BI Annual Conference. Lisbon.
- Malandin I.G. (1960). Rassledovanie avtotransportnyh proisshestvij [Investigation of motor transportation incidents]. Saratov.
- Minzdrav [Ministry of Health] (1999, 2004, 2006, 2007, 2008, 2010, 2011). Forma medicinskoj otchetnosti №40 «Otchet stancii (otdelenija), bol'nicy skorojmedicinskoj pomoshhi» [Form of the medical reporting No. 40 "Report of station (office), hospital of an emergency medical service"]].
- Minzdrav [Ministry of Health] (2006, 2007, 2008, 2010, 2011). Forma medicinskoj otchetnosti №57 - «Svedenija o travmah, otravlenijah i nekotoryh drugih posledstvijah vozdejstvija vneshnih prichin» [A form of the medical reporting No. 57 - "Data on injuries, poisonings and some other consequences of influence of the external reasons"]].
- Road safety guidelines for the Asian and Pacific region (1997). Manila: Asian Development Bank.
- Rosstat [Federal State Statistics Service] (2006-2012). Demograficheskiy ezhegodnik Rossii. Statisticheskij sbornik [Demographic yearbook of Russia. Statistical collection].
- Sil'janova V.V., ed. (2001). Spravochnik po bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija [Reference book on traffic safety].
- Suvorov S.G., A.U. Lekmanov, V.M. Rozinov (2010). Jependemiologija detskogo dorozhno-transportnogo travmatizma v Rossii [Epidemiology of children's road and transport traumatism in Russia] // Medicinskij alfavit [Medical alphabet], T. 17. № 4: 5-11.
- Working Party on Passive Safety (2003). Preliminary report on the development of a global technical regulation concerning pedestrian safety. Brussels: United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee.