

*Карпенко Анастасия Вячеславовна
студентка 3 курса магистратура
Юридический факультет
Российская академия народного хозяйства и государственной службы при
Президенте Российской Федерации
Россия, г. Новосибирск
e-mail: karpenko_anastasiya95@mail.ru*

**ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
НАКАЗАНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:
ВОЗМОЖНОСТЬ РЕЦЕПЦИИ**

Аннотация: В статье проанализированы отдельные примеры удачного зарубежного опыта применения административных наказаний за нарушения в области дорожного движения. Автор приходит к выводу, что обеспечение безопасности дорожного движения в России должно происходить с учетом национальных особенностей и возможностью заимствования зарубежного опыта

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, КоАП РФ, административное правонарушение.

*Karpenko Anastasia Vyacheslavovna
3 year master student
faculty of law
Russian academy of national economy and public administration under the
President of the Russian Federation
Russia, Novosibirsk*

**FOREIGN EXPERIENCE OF ADMINISTRATIVE PUNISHMENT IN THE
FIELD OF ROAD TRAFFIC: POSSIBILITY OF RECEPTION**

Abstract: The article analyzes some examples of successful foreign experience in applying administrative penalties for violations in the field of traffic. The author concludes that ensuring road safety in Russia should take into account national characteristics and the possibility of borrowing foreign experience

Key words: traffic accident, vehicle, Administrative Code of the Russian Federation, administrative offense.

Вопросы ответственности в области дорожного движения остро стоят не только перед нашей страной, но и перед зарубежными правовыми порядками. Наряду

с такими стихийными бедствиями, как ураганы, землетрясения и наводнения, наибольшую опасность гражданскому населению любой и каждой страны мира несут в себе чреватые тяжелым травматизмом и смертельными исходами столкновения в ДТП. Они являются самым прямым, а потому и трудно устранимым по тяжести последствий, средством массового поражения людей, степень повреждения которых определяется уровнем цивилизации общества, а ежегодный урон по всему миру составляет несколько сотен тысяч человек.

Исходя из данных Национального Совета по безопасности движения США, ущерб от ДТП составляет в настоящее время 50 млрд долларов в год. В России, по подсчётам, потери от автомобильных аварий составляют более 3,5 трл. [3, с. 80] Учитывая, что в дорожном движении принимают участие большое количество людей и различных по опасности транспортных средств, неудивительно, что государства всего мира совершенствуют свой опыт в данной сфере. В различных государствах принимаются разнообразные меры по обеспечению дорожного движения.

В Великобритании безопасность дорожного движения находится на одной из самых высоких ступеней в мире. В первую очередь, автомобильные дороги в Великобритании находятся в отличном состоянии. Показатели смертности на английских дорогах составляет 5,4 погибших на 100 тысяч населения. С начала 70-х годов XX века показатели смертности участников дорожного движения в Великобритании неуклонно снижаются. За последние полвека показатели смертности среди пешеходов сократились на 78 процентов. Значительно уменьшилось и количество дорожно-транспортных происшествий в Великобритании. Так, в 1999 году – на 100 млн. автомобильного километража приходилось 199 пострадавших, в 2009 году этот показатель уменьшился до 48 человек. [3, с. 81-82] Налицо явно положительная динамика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Такие впечатляющие показатели в Британии достигнуты путем неустанного совершенствования стратегии и концепции обеспечения безопасности дорожного движения. Органы государственной власти постоянно проводят исследования и различные

профилактические мероприятия, совершенствуют механизм определения причин совершения дорожно-транспортных происшествий. Система наблюдения за дорожным движением в Великобритании автоматизирована, на дорогах практически невозможно встретить органы Автоинспекции. Все фиксаторы безопасности дорожного движения имеют специальные знаки, они не применяются втайне от водителя, а направлены на то, чтобы заставить его сбавить скорость на проблемном участке дороге. Штрафы к участникам дорожного движения применяются в исключительных случаях. Цель стратегии обеспечения безопасности дорожного движения состоит в том, чтобы лояльными методами добиться от участников дорожного движения соблюдения правил и законодательных требований.

В Германии также наблюдается значительное снижение уровня дорожно-транспортных происшествий. По мнению ряда авторов, причиной сокращения смертности на немецких автомобильных дорогах является внесение соответствующих изменений и поправок в действующее законодательство. [5, с. 46] Так, велосипедисты обязаны ездить в шлемах, а пешеходам следует позаботиться о светоотражающих элементах на своей одежде. Причина таких поправок в том, что большинство нарушений в сфере дорожного движения ранее фиксировалась в темное время суток, либо на неосвещенных улицах. Главной проблемой нарушений дорожного движения в Германии являются водители, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения. Самое суровое наказание обычно применяется в отношении них. Это может быть лишение прав или тюремное заключение. В последние несколько лет, в автомобилях таких нарушителей применяются алкозамки, которые блокируют работу транспортного средства, если показатели алкоголя водителя составляют максимум 0,2 промилле.

Среди европейских стран самый высокий показатель ДТП отмечается в Польше. Ежегодно здесь происходит около 50 тыс. транспортных происшествий, в которых гибнет более 5,5 тыс. человек. Правительство Польши, обеспокоенное такой статистикой, принимает комплексные меры по

улучшению ситуации на дорогах. Тем не менее, Европейский совет безопасности дорожного движения (ETSC) опубликовал список стран, в которых его участников подстерегают наибольшие опасности. В этом списке Польша находится в лидирующей тройке вместе с Россией и Словакией. В рамках профилактики дорожно-транспортных происшествий, Правительство Польши в 2013 году ужесточило ответственность за сознательное нарушение правил дорожного движения. При совершении правонарушения в состоянии алкогольного опьянения водитель теперь лишается водительских прав без права восстановления. [4, с. 212] Однако даже при этом штрафы за совершение ДТП в Польше остаются одними из самых низких во всем мире.

В Бельгии состояние опьянения не является отягчающим обстоятельством при совершении дорожно-транспортного происшествия. На сегодняшний день существует допустимый показатель алкоголя в крови водителя, который не способен вызвать какие-либо изменения в организме человека, а, следовательно, и привести к серьезным последствиям (0,8 г/л). Кроме того, в Бельгии принят специализированный Закон от 15 апреля 1958 года «О поведении в состоянии опьянения», согласно которому, наказанию подвергается водитель, показатель алкоголя в крови у которого составляет более чем 1,5 промилле. Также установлено, что способность к адекватному вождению у участника дорожного движения утрачивается при достижении 1 промилле алкоголя в крови. [1, с. 47-48]

В целом эффективность реализации программ безопасности дорожного движения оценивается комплексом факторов, определяющих возможность предотвращения ДТП. Так, на примере шести развивающихся стран мира рассмотрена эффективность реализации в период 2008-2023 гг. мероприятий программы безопасности дорожного движения международной организацией Bloomberg. Программа разработана исследовательской группой в 2004-2013 гг. по результатам анализа уровня смертности в ДТП. Она финансируется как из источников международной организации, так и национальных источников. Она направлена на повышение степени использования возможностей систем

активной и пассивной безопасности КТС, совершенствования дорожно-транспортной инфраструктуры и уровня соблюдения правил дорожного движения с ужесточением штрафных санкций. Первым шагом в реализации комплекса этих мероприятий стал пересмотр национальных законов о безопасности дорожного движения в Бразилии, Китае, Кении, Мексике, Турции и Вьетнаме. Изменение законов позволило сберечь в предотвращенных столкновениях в ДТП 2008- 2013 гг. около 19 000 человеческих жизней и способно в 2014-2023 гг. сберечь еще примерно 90 000 жизней. Национальными законами предусматривается, в том числе, 13%-е улучшение защитной экипировки мотоциклистов, а также увеличение на 2% размеров штрафов. Снижение затрат на материальные потери и компенсации в Китае прогнозируются в размере 56%, во Вьетнаме – 35%. [2, с. 40-42]

В заключение подведем итоги и сделаем обобщающий вывод о том, что обеспечение безопасности дорожного движения в России должно происходить с учетом национальных особенностей и возможностью заимствования зарубежного опыта. Ряд европейских государств в процессе обеспечения транспортной безопасности смогли на своем примере доказать, что постепенные изменения в законодательстве способны снизить показатели дорожно-транспортных происшествий, а правильный и взвешенный подход к участникам дорожного движения способен повысить их ответственность.

Список литературы:

1. Версель С.К. Некоторые вопросы борьбы с алкоголизмом в Бельгии // *Przegead Penitencjarny*. 2015. № 2(6). Р. 46 – 52.
2. Записная Т.В. К вопросу о содержании понятия «опасное вождение» в российском и зарубежном законодательстве // *Крымский научный вестник*. 2016. № 5 (11). С. 35 – 45.

3. Кохан М.С. Общая характеристика зарубежного законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Крымский Академический вестник. 2019. № 11. С. 79-88.

4. Труфанов М.Е. Иллюзии безопасности дорожного движения под эгидой Всемирного Банка и Глобального Фогда безопасности дорожного движения // Административно-правовая регуляция правоохранительной деятельности: теория и практика: Матери. Всероссийск. научно-практическ. конференции. Краснодар. 2019. С. 211-217.

5. Андрухов В.А. Организация профилактической работы полиции Германии в области обеспечения безопасности дорожного движения // Предупреждение преступлений и административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Краснодар: Изд-во Краснодар. ун-та МВД России. 2014. С. 44-51.