

**Степанов Игорь Валерьевич**

канд. юрид. наук, доцент, полковник полиции

**Никишкин Александр Владимирович**

канд. юрид. наук, член-корреспондент РАЕН,  
старший преподаватель, подполковник полиции

**Степановских Виталий Владимирович**

преподаватель, майор полиции

ФГКОУ ВО «Санкт-Петербургский университет МВД России»

г. Санкт-Петербург

## **ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ИСПОЛНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

***Аннотация:** в статье рассмотрены основные аспекты применения опыта зарубежных стран по исполнению законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Освещены вопросы о возможности применения данного опыта в России.*

***Ключевые слова:** правила дорожного движения, участники дорожного движения, законодательство, зарубежный опыт обеспечения безопасности дорожного движения, безопасность на дороге.*

На сегодняшний день изучение зарубежного опыта предотвращения уровня дорожно-транспортных происшествий и правонарушений в области дорожного движения является актуальным аспектом функционирования российской концепции.

В зарубежных странах, как правило, вопросы гарантирования безопасности дорожного движения находят решение путем утверждения всевозможных нормативно-правовых актов, регламентирующих правила дорожного движения с помощью определения ответственности за нарушения, в том числе исследованием и реализацией совокупных стандартов в данной области.

Бесспорно, существенность транспортных средств в инновационном обществе сложно пересмотреть, они обладают колоссальной значимостью с целью ублажения не только лишь экономических, однако также и социальных нужд жителей. В большинстве случаев, в отсутствие различных транспортных средств, неосуществима деятельность индустриальных предприятий, торговая деятельность, медицинская и другие разновидности обслуживания. Это непосредственно связано с тем, что без них невозможны транспортировка, отдых, а также взаимодействие людей. Развитие транспорта в абсолютно всех государствах всемирного сообщества стало толчком формирования экономики в целом.

Вместе с тем процедура автомобилизации обладает также и негативными сторонами. Основным и, на наш взгляд, главным отрицательным результатом автомобилизации считается высокая аварийность на дорогах. Безопасность дорожного движения не прекращает быть первостепенно важным государственным вопросом, обладающим общественной значимостью. Перспективный опыт интернационального сообщества показывает, что вышеуказанный вопрос способен быть разрешен в комплексе только лишь на уровне государства.

Большинство государств сводят проблему координации безопасности дорожного движения к общепризнанным нормам. К числу позитивных примеров можно привести Болгарию, Испанию, Данию, Финляндию и многие другие страны. Особенную заинтересованность демонстрирует опыт Франции, в которой основополагающим документом считаются Правила дорожного движения, включающие 5 томов, ведомственная инструкция по дорожным знакам и сигналам, Правила содержания и технического обслуживания автодорог, Уголовный кодекс. Пять томов французских Правил дорожного движения делятся на законодательную и регламентирующую части, в которых содержится совокупность положений, стабилизирующих все без исключения вопросы, сопряженные с обстановкой на дороге.

Обратим внимание, что в Эстонии установлены законы в отношении любого вида транспорта, а также непосредственно закон о дорогах. В то же время отдельными законами, кроме того, регулируются нарушения норм в области

административного права; ответственность владельцев либо администраторов дорог, а также участников дорожного движения за содержание, эксплуатацию и охрану дорог, в том числе также стоянку транспортных средств и страхование на транспорте. Определенные страны ограничились утверждением лишь правил дорожного движения, при этом, как правило, они не составляют общего правового акта.

Напротив, в Германии в отдельности функционирует, помимо главного закона – «О безопасности дорожного движения», – «Закон о нарушениях правил дорожного движения», Кодекс положений о допуске к дорожному движению, который регулирует проблемы, затрагивающие права и интересы водителя. Кодекс содержит сведения о водительском удостоверении, а также в нем содержится Центральный банк данных о зарегистрированных нарушениях и транспортных средствах, а именно основные условия к экологии, регистрация, официальное утверждение. Кроме этого, в нем достаточно полно изложена система штрафов за нарушение правил дорожного движения, так называемая Каталог штрафов.

По данным Министерства иностранных дел России, в определенных странах, таких как Италия, Китай, Азербайджан Турция, Япония, правила дорожного движения выступают составной частью закона о дорожном движении либо приняты на законодательном уровне.

Особо следует выделить, что в Финляндии для повышения качества условий непосредственно в дорожных учреждениях применяется созданная Техническим научно-исследовательским центром Финляндии особая компьютерная программа «TARVA». Такая программа позволяет определить текущую степень безопасности на дороге, благодаря различного рода поступающим данным об участке дороги, а также интенсивности движения и показателях аварийности.

Мы считаем, что ужесточение штрафных санкций за нарушение Правил дорожного движения представляет интерес во многих странах мира. Исследование различной литературы свидетельствует о том, что там, где строже Правила

дорожного движения и основательнее санкции за их несоблюдение, показатели аварийности, в том числе травматизма, значительно меньше.

В качестве примера можно привести Великобританию, где полицейский имеет возможность открыть не по правилам припаркованный автомобиль и перевезти его на штрафную стоянку, в том числе если в данный период времени появится владелец транспортного средства. В противном случае, при невозможности произвести вышеуказанные действия, вызывается эвакуатор, а на владельца взыскивается штраф в размере 300 фунтов (24.610 руб.).

Отметим, что в настоящее время в Норвегии функционирует Национальный форум в области безопасности дорожного движения, предоставляющий всем заинтересованным лицам право результативно применять компетентность и положительный опыт друг друга через взаимодействие, посредством распространения сведений.

Вышеперечисленное позволяет сделать некоторые выводы:

1) большинство стран мира отказались от возможности применения разрозненных актов, регулирующих проблемы обеспечения безопасности на дорогах, и провели кодификацию действующего законодательства. В России надлежащие нормативные правовые акты, наоборот, не систематизированы, а их разработка недостаточно регулируется. В уже имеющихся правовых актах в этой области содержится достаточно разногласий и правовых недостатков;

2) в Российской Федерации сфера дорожного движения регламентируется, как правило, нормативными правовыми актами, касающимися различных отраслей права или разных отраслей законодательства, которые в определенных случаях различаются подходами к регулированию общественных отношений, а также и оперируют несхожей терминологией;

3) кроме того, нормативные правовые акты включают в свое содержание большой объем непростых терминов и юридических конструкций, применяемых в законодательных, подзаконных и ведомственных актах, координирующих область дорожного движения;

4) далеко не всегда имеющаяся нормативно-правовая база в сфере дорожного движения отражает те политические, социальные и экономические условия, которые существуют в стране в данный период времени, и, как следствие, оказывается малоэффективной;

5) существует много случаев, когда права и свободы участников дорожного движения ограничиваются различного рода подзаконными и отраслевыми нормативными правовыми актами, регулирующими общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения. Иными словами, нарушается положение части 3 ст. 55 Конституции Российской Федерации, где говорится о том, что права и свободы гражданина могут быть ограничены только федеральным законом и только в той мере, в какой это необходимо с целью защиты здоровья, прав, свобод и законных интересов.

В заключение следует сказать о том, что практическая деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения как в дальнем, так и в ближнем зарубежье подтверждает, что основной акцент в зарубежном законодательстве ставится на материальную ответственность правонарушителей. Учитывая уровень социального-экономического развития государства и другие немаловажные показатели, предлагаем применить положительный европейский опыт законодательства и использовать в России смешанную модель управленческой деятельности государственных органов, направленную на обеспечение безопасности дорожного движения.

### *Список литературы*

1. Алехин А.П. Административное право России / А.П. Алехин, А.А. Кармолицкий. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: Зерцало, 2012. – С. 154.
2. Серков П.П. Судебная практика по делам об административных правонарушениях / П.П. Серков, Н.В. Михалева. – М.: Норма, 2008. – С. 132.
3. Капустина Е.Г. Совершенствование системы профилактики безопасности дорожного движения: отечественный и зарубежный опыт / Е.Г. Капустина // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2016. – №3 (68).

4. Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций Норвегии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.regjeringen.no/en/dep/sd/id791/> (дата обращения: 03.02.2020).

5. Никишкин А.В. Сравнительный анализ полиции России и Великобритании в контексте культурно-исторической связи двух стран / А.В. Никишкин // Русское наследие в современном мире: сборник статей по материалам Первой международной научно-практической конференции / Фонд научных исследований в области гуманитарных наук «Знание – сила». – 2016. – С. 162–166.

6. Степанов И.В. Участие понятых в мероприятиях по применению сотрудниками дорожно-патрульной службы мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях / И.В. Степанов, А.В. Никишкин // Актуальные проблемы управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции. – 2018. – С. 116–120.