

мобилям запрещен», 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено», 4.6 «Ограничение минимальной скорости», 4.8.1–4.8.3 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами» и многие другие знаки).

Тем не менее, проведенный анализ представляется весьма полезным, поскольку позволяет выявить определенные недостатки в правовом регулировании статусов некоторых разновидностей транспортных средств, негативно влияющие на эффективность организации дорожного движения, что, в свою очередь, приводит к повышению уровня дорожно-транспортной аварийности.

Что касается основных направлений оптимизации указанного правового регулирования, то, по нашему убеждению, требуется провести серьезную работу, в рамках которой необходимо:

1) детально проанализировать критерии, позволяющие выделять те или иные разновидности транспортных средств, в том числе на предмет избыточности или недостаточности последних (в отношении избыточности это касается, например, тихоходных транспортных средств и транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или техническому состоянию имеет близкие по величине значения ограничений; в отношении недостаточности – междугородних троллейбусов);

2) тщательно разобраться с нормативными основаниями установки устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов (прежде всего, речь идет о транспортных средствах, участвующих в перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов) и ряда опознавательных знаков (в том числе «Ограничение скорости»);

3) максимально полно гармонизировать положения, устанавливающие наличие ограничений и преимуществ (многие из которых непосредственно взаимосвязаны) в дорожном движении (в частности, имеется в виду регламентация движения трамваев и безрельсовых транспортных средств по отношению друг к другу);

4) уточнить и откорректировать редакцию ряда норм, содержащихся в ПДД и Основных положениях (в качестве примера можно привести норму, предусматривающую пользование фарой-прожектором и фарой-искателем в населенных пунктах).

УДК 342.9

А.Д. Гордеева,
заместитель начальника отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Некоторые аспекты административно-правового регулирования административной ответственности иностранцев за нарушения в области дорожного движения

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) погибают более 20 тыс. и получают ранения около 200 тыс. человек. Из общего количества ДТП (4428), совершенных в России водителями-иностранцами за 2015 г., порядка 90% (3308) совершены водителями-гражданами стран СНГ, что обусловлено их географической близостью. За пять месяцев 2016 г. этой категорией граждан совершено 1247 ДТП, в которых 141 человек погиб и 1730 получили ранения различной степени тяжести. Соотношение количества ДТП, совершенных водителями-иностранцами и водителями стран СНГ, приведено в диаграмме. Наряду с этим наблюдается ежегодный рост (порядка 40%) административных правонарушений в области дорожного движения иностранными гражданами и лицами без гражданства¹. Вместе с

¹ По данным ГИАЦ МВД России (см. рис. 1)

тем, административный штраф оплачивается нарушителями только в каждом третьем случае, что свидетельствует об игнорировании иностранцами требований национального законодательства об административных правонарушениях.



Рис 1. Количество ДТП, совершенных в 2015 г.

Приведенные данные свидетельствуют о несовершенстве нормативных правовых актов в части отсутствия действенных механизмов исполнения административных наказаний в отношении рассматриваемой категории нарушителей. В свою очередь, это не обеспечивает реализацию принципа неотвратимости наказания.

По общему правилу иностранные граждане и лица без гражданства, находясь на территории Российской Федерации, обязаны соблюдать действующее российское законодательство, а также нести ответственность на общих основаниях¹.

Для решения задач обеспечения безопасности дорожного движения как на национальном, так и на международном уровне объективно необходимо исполнение решений, которые принимаются по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных гражданами государств-участников СНГ и иных иностранных государств на территории соответствующих стран, что является необходимым условием для реализации принципа неотвратимости наказания.

В настоящее время действуют следующие базовые международные соглашения, которые содержат нормы, касающиеся рассматриваемого вопроса:

1) Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968 г.);

2) Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Москва, 1997 г.).

Венская конвенция о дорожном движении, в частности, содержит общее правило приостановления действия водительских удостоверений. В ней сказано «Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое согласно их законодательству предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением»².

В 2008 г. Российская Федерация ратифицировала и стала участником Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 г. Кроме Российской Федерации Конвенция ратифицирована следующими странами:

– Республика Беларусь, с 17 октября 2000 г.;

– Республика Казахстан, с 17 октября 2000 г.;

¹ Часть 1 ст. 2.6 КоАП РФ.

² Статья 42 Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 г.).

- Республика Армения, с 17 октября 2000 г.;
- Республика Таджикистан, с 17 июля 2001 г.;
- Республика Киргизия, с 13 июля 2012 г.

Эти государства обязуются принимать и рассматривать дела об административных правонарушениях, а также признавать и исполнять решения, принятые по ним органами и должностными лицами, уполномоченными в соответствии с национальным законодательством государств, ратифицировавших Конвенцию, рассматривать дела об административных правонарушениях.

Указанная конвенция содержит исчерпывающий перечень нарушений правил дорожного движения, в рамках которого компетентные органы договаривающихся сторон уполномочены налагать взыскания за нарушения Правил дорожного движения (далее – ПДД) в соответствии со своим национальным законодательством в отношении лиц, проживающих на территории одной из договаривающихся сторон.

Нормы Конвенции в Российской Федерации применяются только при совершении следующих нарушений правил дорожного движения:

- нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие причинение легких телесных повреждений (ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ);
- нарушение водителем транспортного средства обязанности оставаться на месте дорожно-транспортного происшествия (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ);
- управление транспортным средством в состоянии опьянения или под воздействием наркотических, а равно иных веществ, оказывающих подобное воздействие (ч. 1,3 ст. 12.8 КоАП РФ);
- невыполнение законного требования работника милиции (полиции) об остановке транспортного средства (ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ);
- уклонение от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние опьянения (ч. 1 и 2 статьи 12.26 Кодекса);
- передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (часть 2 ст. 12.8 КоАП РФ).

Вместе с тем, не все нарушения ПДД, представляющие угрозу для безопасности дорожного движения, предусмотрены в Конвенции. Так, например, Конвенцией не регламентированы случаи привлечения водителей к ответственности за повторное нарушение ПДД, связанное с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ). В связи с этим направленные приговоры, вынесенные по результатам рассмотрения судами дел по ст. 264.1 УК РФ в государства, ратифицировавшие Конвенцию, также не предусмотрено.

Опыт работы подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, касающийся предупреждения ДТП иностранными гражданами, показывает свою эффективность. Так, например, для оперативного получения информации о лицах иностранного государства, допустивших административные правонарушения на территории России, Управлением ГИБДД МВД по Республике Дагестан с УФМС России по Республике Дагестан проработан вопрос о предоставлении доступа к их информационным ресурсам. Совместно с сотрудниками Федеральной таможенной службы Республики Дагестан на постоянной основе проводятся мероприятия по выявлению транспортных средств, эксплуатирующихся с нарушением таможенного законодательства. Так, только в 2015 г. задержано 45 единиц таких транспортных средств. Основными видами правонарушений, допускаемых иностранными гражданами, стали: выезд на полосу, предназначенную для встречного движения; превышение установленной скорости движения; управление транспортными средствами с нечитаемыми, нестандартными, установленными с нарушением требований государственными регистрационными знаками.

В целях установления и привлечения к административной ответственности по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ иностранных граждан, добровольно не уплативших административ-

ный штраф, УГИБДД Дагестана совместно с УФССП Республики на КПП Аэропорта города проводятся профилактические мероприятия, в рамках которых службой судебных приставов исполнено 70 производств на сумму 107 тыс. рублей, арестовано 14 транспортных средств.

В целях соблюдения ПДД водителями транспортных средств, участвующих в международном движении, а также соблюдения сроков вывоза с таможенной территории Таможенного Союза временно ввозимых транспортных средств, Управлением ГИБДД УМВД России по Калининградской области совместно с таможенными органами организованы мероприятия по противодействию незаконному ввозу и использованию на территории Таможенного Союза транспортных средств. В целях повышения эффективности и оперативности при выявлении и фиксации административных правонарушений в сфере таможенного законодательства УГИБДД Калининграда организовано круглосуточное получение информации по срокам временного ввоза, скоординированы действия должностных лиц таможенных органов и ГИБДД, касающиеся производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Несмотря на положительный опыт территориальных подразделений ГИБДД Российской Федерации, в настоящее время не до конца отработанным остается механизм исполнения решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных иностранными гражданами. В частности, отсутствует необходимое информационное взаимодействие компетентных органов, к которым относятся ФСБ России, ФССП России, МВД России, ФТС России. Нет четко скоординированных действий между компетентными органами иностранных государств. Кроме того остаются открытыми следующие проблемные вопросы:

- Конвенция ратифицирована не всеми участниками стран СНГ;
- непоступление или несвоевременное поступление из компетентных органов иностранных государств и стран СНГ информации о сроках начала и окончания лишения права управления транспортными средствами и взыскания административных штрафов;
- отсутствие единой информационной системы между правоохранительными органами России и иностранным государством;

В заключение необходимо отметить, что рассмотренные вопросы имеют как теоретическое, так и практическое значение. Их дальнейшая разработка позволит найти правильное решение в целях реализации принципа неотвратимости наказания и повышения эффективности защиты прав и законных интересов участников дорожного движения. Только совместные скоординированные действия в решении данной проблемы позволят снизить аварийность на дорогах нашей страны.

Литература

1. Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968 г.).
2. Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Москва, 1997 г.).
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2011 г. № 195-ФЗ.
4. Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».
5. Положение о Федеральной таможенной службе Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2006 г. № 459.

6. Приказ МВД России от 10 октября 2012 г. № 1024 «О порядке представления и рассмотрения в МВД России и его территориальных органах материалов для принятия решения о нежелательности пребывания (проживания) иностранного гражданина или лица без гражданства в Российской Федерации.
-

УДК 614.8.01

М.Н. Порватов,
начальник Управления методологии страхования
Российского Союза Автостраховщиков

Р.К. Савинский,
начальник отдела Управления методологии страхования
Российского Союза Автостраховщиков

А.Ю. Якимов,
советник Президента по вопросам безопасности
дорожного движения Российского Союза Автостраховщиков,
доктор юридических наук, профессор

Участие Российского Союза Автостраховщиков в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и пропаганде безопасности дорожного движения

Аннотация

Настоящая статья посвящена рассмотрению вопросов участия Российского Союза Автостраховщиков в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и пропаганде безопасности дорожного движения. Анализируются пропагандистские кампании, касающиеся различных поведенческих аспектов водителей автотранспортных средств и других участников дорожного движения. Особое внимание уделяется проблеме повышения эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Ключевые слова: детский дорожно-транспортный травматизм, заседание президиума Государственного совета Российской Федерации, профилактика дорожно-транспортных происшествий, пропаганда безопасности дорожного движения, пропагандистская кампания, Российский Союз Автостраховщиков, Сводная резолюция о дорожном движении.

На прошедшем 14 марта 2016 г. заседании президиума Государственного совета Российской Федерации, посвященного обеспечению безопасности дорожного движения, значительное внимание было уделено вопросам совершенствования деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий, которая включает в себя предупреждение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

Комплексный подход к решению данной проблемы обуславливает необходимость воздействия на различные категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, велосипедистов, пешеходов) на основе сочетания методов убеждения и принуждения.

В настоящей статье рассматриваются основные направления деятельности Российского Союза Автостраховщиков (далее – РСА) в части, касающейся участия в указанной работе, которая осуществляется путем обучения и воспитания участников дорожного движения.