

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

## **Правовые основы трансграничных отношений компетентных органов иностранных государств по вопросам привлечения к ответственности за нарушения правил дорожного движения**

### *Аннотация:*

В статье рассматриваются вопросы трансграничного правоприменения санкций к гражданам иностранных государств за нарушения ими законодательства в области безопасности дорожного движения.

*Ключевые слова:* административная ответственность за нарушения в области дорожного движения, иностранный гражданин, административное правонарушение, трансграничное правоприменение.

По статистическим данным Госавтоинспекции МВД России в 2016 году произошло 173694 дорожно-транспортных происшествия (далее – ДТП) (20 308 человек погибло и 221140 получили ранения), из них 5216 (704 человека погибли и 7280 получили ранения) ДТП совершено гражданами иностранных государств, из них 4 092 – гражданами из стран СНГ.

В первом полугодии 2017 года из 70760 совершенных ДТП, в которых 7 526 погибло и 90552 получили ранения, 2 223 происшествия явились результатом нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации со стороны иностранных граждан (погибло – 224, ранено 3 111)<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 20.08.2017).

Более 90 % из них (1 783, погибло – 179, ранено – 2 507) совершено водителями из стран-участников СНГ, что обусловлено географической близостью данных стран.

В настоящее время применение правовых санкций к гражданам иностранных государств за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации вызывает ряд затруднений. Более половины таких нарушителей игнорируют требования законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях в части неисполнения наложенного взыскания, пытаются таким образом избежать наказания. Имеющиеся возможности ухода от ответственности приводят к совершению все большего количества нарушений. Россия не единственная страна, сталкивающаяся с подобными трудностями.

Вопросы трансграничного правоприменения в области безопасности дорожного движения решаются на основе существующих двухсторонних и многосторонних инициатив заинтересованных государств-участников, но, к сожалению, не всегда являются оптимально эффективными в части недостаточного применения национального законодательства и охватывают не все составы административных правонарушений в области дорожного движения.

Российская Федерация является участником ограниченного количества международных соглашений. Основопологающим документом в сфере безопасности дорожного движения, в том числе и в части, касающейся вопросов трансграничного взаимодействия в правоприменительной деятельности, является Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968 год), которая подписана и ратифицирована Российской Федерацией. Указанная Конвенция содержит норму в части исполнения наказания за нарушение правил дорожного движения, влекущее лишение права управления транспортным средством. В Российской Фе-

дерации действие данной нормы предусмотрено как административным, так и уголовным законодательством.

Другой документ – Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения<sup>3</sup>, ратифицированная шестью государствами-участниками СНГ (республиками Армения, Беларусь, Казахстан, Таджикистан, Кыргызстан и Российской Федерацией), Перечень к которой содержит лишь 6 составов правонарушений, эквивалентных Кодексу Российской Федерации об административных нарушениях, закрепленных в ч. 1 ст. 12.24, ч. 2 ст. 12.27, ч. 1, 3 ст. 12.8, ч. 2 ст. 12.25, ст. 12.26 и ч. 2 ст. 12.8.

Государства Европейского союза в настоящее время обладают определенным опытом правового регулирования трансграничных отношений в области ответственности за нарушения правил дорожного движения, целью которого является обеспечение гарантий эффективности расследования правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Тем не менее, ввиду отсутствия соответствующих процедур и несмотря на имеющиеся возможности Евросоюза и Совета Европы, меры наказания, в том числе в виде денежных штрафов за определенные нарушения правил дорожного движения, часто не исполняются, если данные правонарушения совершены с использованием транспортного средства, зарегистрированного в ином государстве-члене ЕС, нежели в том, где было совершено правонарушение.

Несмотря на то что некоторые соглашения приводят к улучшению трансграничного правоприменения между отдельными странами или организациями, большая часть из них не представляет какой-либо практической пользы.

<sup>3</sup> Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Вместе с «Перечнем нарушений правил дорожного движения») (Заключена в г. Москве 28.03.1997) // Бюллетень международных договоров. 2009. № 6 С. 18 – 22.

Европейская конвенция о наказании за нарушения правил дорожного движения (далее – Конвенция № 52) также содержит незначительный перечень составов – всего 7<sup>4</sup>. Ее содержание касается положений исполнительного производства, а Договаривающимися странами являются 15 государств Европы – Австрия, Бельгия, Германия (ФРГ), Греция, Грузия, Дания, Италия, Кипр, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Румыния, Турция, Франция, Швеция. Однако внутригосударственные процедуры по ратификации Конвенции осуществили лишь Кипр, Дания, Франция, Румыния, Швеция. Незначительное количество государств, ратифицировавших Конвенцию № 52, говорит о том, что данный документ не востребован. Возможное присоединение России к Конвенции № 52 не приведет к устранению существующих проблем и не обеспечит эффективное сотрудничество в области правоприменения.

Еще одним международным документом, на котором хотелось бы остановить внимание, является Европейская Конвенция Совета Европы о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами<sup>5</sup>. Указанный документ содержит общий перечень правонарушений в области дорожного движения аналогичный перечню правонарушений, предусмотренных Конвенцией № 52.

В Страсбурге 11 марта 2015 года принята Директива Европейского парламента и совета Евросоюза о содействии трансграничному обмену информацией о правонарушениях,

<sup>4</sup> Европейская конвенция о наказании за нарушения правил дорожного движения (ETS № 52) [рус. англ.] (Вместе с «Общим списком нарушений правил дорожного движения») (Заключена в г. Страсбурге 30.11.1964) // Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. - М.: СПАРК, 1998. С. 126 – 135.

<sup>5</sup> Европейская Конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88) (Брюссель, 3 июня 1976 года) // «Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью» М. «Спарк», 1998 год.

связанных с безопасностью дорожного движения<sup>6</sup>. Настоящая Директива применима к таким правонарушениям, как превышение установленной скорости, неиспользование ремней безопасности, проезд на красный сигнал светофора, управление транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического), неиспользование защитного шлема, использование запрещенной полосы движения, использование мобильного телефона или другого устройства связи во время управления транспортным средством.

Предусмотренная в рамках данного международного документа процедура обмена информацией предполагает предоставлять доступ национальным контактным пунктам государств-членов ЕС к национальным базам данных о регистрации транспортных средств с полномочиями по проведению автоматизированного поиска, в соответствии с принятыми процедурами, по данным о транспортных средствах, а также о собственниках или владельцах ТС. При этом государства-члены ЕС должны гарантировать, что такой информационный обмен данными проводится экономически эффективным и безопасным способом. Стоит сказать, что в России этот вопрос до сих пор не решен, так как установлен запрет на трансграничную передачу персональных данных.

В заключение хотелось бы отметить – несмотря на уже существующие и действующие международные документы, касающиеся трансграничной правоприменительной практики в области безопасности дорожного движения, до настоящего времени в странах Евросоюза, Совета Европы, государств-участников СНГ неурегулированными остаются многие вопросы, что не позволяет в полной мере обеспечивать гарантии

<sup>6</sup> Директива (ЕС) № 2015/413 Европейского парламента и совета ЕС о содействии трансграничному обмену информацией о правонарушениях, связанных с безопасностью дорожного движения (Страсбург, 11 марта 2015 года) (действие Директивы распространяется на Европейское экономическое пространство) // Официальный журнал L68, С. 9.

эффективности расследования правонарушений в области безопасности дорожного движения, совершаемых иностранными гражданами. Главной проблемой реализации принципа неотвратимости наказания иностранных правонарушителей является узкий перечень санкций, предусмотренный рассмотренными документами и небольшое число стран-участников, их использующих.

Направлением развития международной правовой основы в области реализации принципа взаимного признания и исполнения решений по делам о нарушениях в сфере безопасности дорожного движения видится в совместно проводимых заинтересованными государствами мероприятиях, позволяющих обсуждать и принимать наиболее актуальные решения по данному вопросу, перенимать уже имеющийся положительный опыт. Причем, как отмечают некоторые авторы, такое заимствование должно осуществляться с учетом складывающихся общественных отношений и национальной правовой системы<sup>7</sup>.

## Литература

1. Европейская конвенция о наказании за нарушения правил дорожного движения (ETS № 52) [рус. англ.] (Вместе с «Общим списком нарушений правил дорожного движения») (Заклучена в г. Страсбурге 30.11.1964) // Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. - М.: СПАРК, 1998. С. 126 – 135.
2. Европейская Конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88) (Брюссель, 3 июня 1976 года) // «Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью» М. «Спарк», 1998 год.
3. Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Вместе с

<sup>7</sup> Баканов К.С. «Европейский опыт пресечения управления транспортным средством в состоянии опьянения» /Баканов К.С./ В сборнике: управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) 2017. С. 43-48.

«Перечнем нарушений правил дорожного движения») (Заключена в г. Москве 28.03.1997) // Бюллетень международных договоров. 2009. № 6 С. 18 – 22.

4. Директива (ЕС) № 2015/413 Европейского парламента и совета ЕС о содействии трансграничному обмену информацией о правонарушениях, связанных с безопасностью дорожного движения (Страсбург, 11 марта 2015 года) (действие Директивы распространяется на Европейское экономическое пространство) // Официальный журнал L68, С. 9.

5. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 20.08.2017).

6. Баканов К.С. «Европейский опыт пресечения управления транспортным средством в состоянии опьянения» / Баканов К.С./ В сборнике: управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) 2017. С. 43-48.

УДК 351.81

*А.В. Севостьянов,*  
научный сотрудник  
ФКУ НИЦ БДД МВД России

## **Правовая характеристика опасного вождения**

### *Аннотация*

В статье рассматривается понятие «опасное вождение», его составные части, условия, при которых действия водителя являются нарушением установленного Правилами дорожного движения Российской Федерации запрета на опасное вождение.

*Ключевые слова:* полиция, опасное вождение, правила дорожного движения, административная ответственность, стиль вождения, действия водителя.

При анализе стиля вождения лиц, управляющих транспортными средствами, выделяется отдельный тип поведения водителей, выражающийся в пренебрежении безопасностью, совершении опасных действий на дорогах, являющийся причиной многих дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с тяжкими последствиями, который можно охарактеризовать как опасное вождение.

С целью снижения смертности на дорогах Российской Федерации Госавтоинспекцией МВД России были внесены поправки в Правила дорожного движения Российской Федерации (далее – Правила), запрещающие водителям опасное поведение на дороге.

Введению в Правила понятия «опасное вождение» предшествовала большая работа Госавтоинспекции. В связи с тем, что