

**ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕР
АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Ефременкова Оксана Олеговна,

«Московский финансово-юридический университет МФЮА», Россия,

Бикалова Надежда Александровна,

Кандидат экономических наук, доцент кафедры

«Московского финансово-юридического университета МФЮА», Россия

Efremenkova Oksana Olegovna

"Moscow University of Finance and law MFUA", Russia

Bikalova Nadezhda Alexandrovna

Ph. D, Associate Professor of the Department of State-Legal and Financial-Legal

Disciplines of the "Moscow University of Finance and law MFUA", Russia,

***Аннотация.** В статье затрагиваются вопросы несовершенства мер государственного контроля в части дорожного движения, особое внимание обращается на положительную динамику ДТП, предлагаются меры по сокращению количества ДТП, и смягчению последствий.*

***Ключевые слова:** нормативно-правовые основы, автомобильный транспорт, безопасность дорожного движения, административное право.*

**Ways to improve the effectiveness of administrative responsibility measures
in order to ensure road safety**

***Abstract:** The article touches upon the imperfection of state control measures in terms of road traffic, pays special attention to the positive dynamics of road accidents, suggests measures to reduce the number of road accidents and mitigate the consequences.*

***Key words:** regulatory framework, road transport, road safety, administrative law.*

Обеспечение безопасности дорожного движения в современный период является одной из важнейших задач государства, влияющих на социально-экономическое развитие и демографию. Главная задача - сокращение числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях (ежегодно гибнет около 25 тысяч граждан). Задача состоит в снижении потенциальной опасности рисков в дорожном движении, создании более безопасной среды, обеспечении соблюдения правил дорожного движения.

Для достижения этих целей предусмотрены меры государственного контроля, которые осуществляются в соответствии с законами и иными нормативными актами, регулирующими отношения в сфере безопасности. Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ включают такие нормативно-правовые акты, как КоАП РФ, законы Российской Федерации, постановления Правительства, приказы министерств и других ведомств, регулирующих данную деятельность. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.04.2013) «О безопасности дорожного движения» (далее — ФЗ о безопасности дорожного движения). [1], [2]

Обсуждая возможные меры по улучшению дорожной ситуации, ряд экспертов выделяют два основных направления: необходимость скорейшего развития дорожной инфраструктуры и совершенствование организации дорожного движения, а также повышение культуры на дорогах и создание в обществе атмосферы неприятия нарушений ПДД. Результаты мониторинга законодательства свидетельствуют о том, что процесс усиления административной ответственности за нарушения правил дорожного движения по отдельным составам правонарушений в области дорожного движения уже перешел границу, за которой сдерживающий эффект административного наказания начинает снижаться.

В условиях роста спроса на услуги автомобильного транспорта, указанные тенденции, создают определенную угрозу для жизни и здоровья людей.

К рассматриваемым и решаемым проблемам активной и пассивной безопасности конструкции автомобиля, влияющим на уровень ДТП и тяжесть их последствий, необходимо добавить, что в последнее десятилетие стали обращать внимание на рост числа ДТП из-за отвлечения водителя от управления автомобилем, особенно в условиях плотного городского или скоростного движения, так же участились случаи ДТП с участием водителей, предпочитающих «агрессивный» стиль вождения. Нередки случаи ДТП со смертельным исходом, по причине того, что проезжающие мимо водители не оказали своевременно помощь пострадавшим.

В этой связи требуется модернизация и улучшение эффективности процесса административного принуждения многочисленных субъектов, участвующих в дорожном движении за нарушение правил дорожного движения на основе совершенствования законодательства, в первую очередь административного (несущего превентивный характер), в части касающейся административной ответственности, с последующей оценкой эффективности мер наказания.

В последние годы были изменены материальные и процессуальные нормы, усилена административная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств.

Большинство сотрудников ГИБДД, опрошенных в ходе настоящего исследования, считают, что существующего административно-правового регулирования достаточно для поддержания безопасности дорожного движения (75%). Ответившие отрицательно, считают необходимым усиление ответственности и увеличение размеров административных штрафов за совершение административных правонарушений в области дорожного движения.

Нельзя отрицать, что сведения об аварийности на российских дорогах имеют положительную динамику в последние несколько лет: так, за 2017 г. было зарегистрировано 202 618 ДТП с погибшими или пострадавшими, за 2018 – 199 431, за 2019 – 199 868, за 2020 – 177 504. В 2013 г. За пять лет количество ДТП, в которых погибли или были ранены люди, сократилось примерно на 12%.

В связи с этим обоснованным выглядит положительное решение вопроса об установлении административной ответственности в рамках ст. 12.34 КоАП РФ в тех случаях, когда неисполнение обязанностей по ремонту или содержанию дорог привело к дорожно-транспортному происшествию. При этом оптимальным представляется ее установление независимо от наличия или отсутствия вины водителя (обоюдной вины водителей). Дорожное движение осуществляется с использованием источников повышенной опасности, поэтому необходима разработка процедур страхования рисков, возникающих при эксплуатации дорог.

В этой связи вносятся следующие предложения:

Во-первых, часть 1 статьи 3.5 КоАП РФ после слов «в случаях, предусмотренных статьями 6.19, 6.20, частью 1 статьи 7.13, статьями 7.14.2, 11.20.1» дополнить словами «частью второй статьи 12.34»;

Во-вторых, статью 12.34 КоАП РФ дополнить частью второй следующего содержания: «2. То же деяние, повлекшее дорожно-транспортное происшествие, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, в размере от двухсот до трехсот тысяч рублей, на юридических лиц от трех до пяти миллионов рублей»;

Во-третьих, необходимо разработать и принять Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности юридических лиц, осуществляющих деятельность в сфере ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений», в котором предусмотреть обязательную компенсацию участникам ДТП, происшедшего на дороге, неудовлетворительное содержание которой было доказано в ходе производства по делу об административном правонарушении, стоимости восстановительного ремонта автомобиля, утраты его товарного вида и морального вреда.

Для создания эффективного контроля в сфере налогообложения необходимо взаимодействие административной и налоговой ответственности, устранение пробелов и противоречий в нормативно-правовой базе, регулирующей данные правоотношения, а также принятие мер по предотвращению и пресечению таких правонарушений. [4, с.16]

Со стремительным распространением мобильных телефонов главу российских ПДД об общих обязанностях водителя дополнили пунктом, запрещающим «пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным

техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук». Санкция за нарушение прописана в ст. 12.36.1 КоАП РФ — штраф в размере 1500 рублей.

Вольной трактовки закон не допускает, а в нем написано — «вести переговоры». Значит, строго говоря, наказать могут только за разговор по телефону и ни за что более. Факта разговора нет, гаджета в руке нет — нет и наказания. Однако есть и другая оговорка — «без помощи рук». Она теоретически допускает применение санкции за то, что вы пишете сообщения, сидите в соцсетях или интернете (иными словами, руки у вас при этом заняты). Теоретически, потому что этот довесок по смыслу неотделим от словосочетания «вести переговоры».

А вот если водитель говорит по громкой связи, но смартфон при этом держит в руке. Использование «технического устройства» не избавляет вас от телефона в руке, а это помеха управлению машиной. В данном случае вероятность штрафа — 100%.

Поэтому существует некоторая юридическая коллизия по данному вопросу. Разногласия и «лазейки» для споров с автоинспектором или судьей все же есть. Это недоработки законодательства, которые необходимо устранять. Здравый смысл подсказывает, что отвлекаться на телефон опасно. Причем, непосредственно разговор, которого и касается запрет в ПДД, представляется наименее опасным видом общения. Ведь водитель при этом смотрит на дорогу и в зеркала, а не на экран гаджета.

Таким образом, предлагаемые нами изменения в КоАП РФ [1], [3] в части внесения нового пункта, где будет указан запрет на любое использование мобильных устройств водителями, повысят эффективность привлечения к административной ответственности за счет устранения правовых коллизий, создания более рационального механизма правоприменения, повышения оперативности процессов в данной сфере и формирования более адекватных санкций правовых норм ответственности.

Литература:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собрание законодательства РФ. – 2002. - N 1 (ч. 1), ст. 1.
2. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 года № 196-ФЗ (в редакции от 26.07.2017).
3. Концепция нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. – СПС «Гарант».
4. Ерохина Е. В., Бикалова Н. А. Юридическая ответственность за налоговые правонарушения — Исследования молодых ученых: материалы XXIII Междунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь 2021 г.). — Казань : Молодой ученый, 2021. — С. 13-16. — URL: <https://moluch.ru/conf/stud/archive/400/16666/> (дата обращения: 19.12.2022).

© Ефременкова О.О., Бикалова Н.А., 2021.