

Смоляков Андрей Иванович

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ: СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ

В статье рассматриваются вопросы снижения количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий путем обеспечения соблюдения требований Правил дорожного движения в части ограничения максимальной скорости движения транспортного средства. Проводится анализ существующих на сегодняшний день в зарубежных странах ограничений скоростного режима, а также способов обеспечения установленных ограничений. Поднимается проблема роста числа правонарушений, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств, исследуются возможные причины данного роста, а также предлагаются способы решения рассматриваемой проблемы.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/5-2/48.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 5 (43): в 3-х ч. Ч. II. С. 180-182. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.htm

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/5-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 351.811.12

Юридические науки

В статье рассматриваются вопросы снижения количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий путем обеспечения соблюдения требований Правил дорожного движения в части ограничения максимальной скорости движения транспортного средства. Проводится анализ существующих на сегодняшний день в зарубежных странах ограничений скоростного режима, а также способов обеспечения установленных ограничений. Поднимается проблема роста числа правонарушений, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств, исследуются возможные причины данного роста, а также предлагаются способы решения рассматриваемой проблемы.

Ключевые слова и фразы: обеспечение безопасности дорожного движения; ограничение скорости движения; зарубежный опыт; профилактика дорожно-транспортных происшествий; административная ответственность.

Смоляков Андрей Иванович

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова

SAI.611@yandex.ru

**ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ:
СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ[©]**

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач, стоящих перед подавляющим большинством государств. В этой связи резолюцией Генеральной ассамблеи Организации Объединенных Наций № 64/255 от 10 мая 2010 года период с 2011 по 2020 годы объявлен «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». Не является исключением в данном вопросе и Российская Федерация, в которой в истекшем году была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.». Как отмечается в Постановлении Правительства Российской Федерации, утвердившего данную программу, «задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий *согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации* в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создания условий для роста его численности» [9].

С целью реализации поставленных задач государством был принят ряд нормативно-правовых актов, одним из которых стал Федеральный закон от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»», существенно ужесточивший санкции за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. Однако, вопреки ожиданиям, после вступления в силу указанного закона количество дорожно-транспортных происшествий и лиц в них погибших не только не снизилось, но даже начало увеличиваться. Основной причиной данного несоответствия явилось одновременное признание утратившими силу положений части 1 ст. 12.9 КоАП РФ, предусматривавших ответственность за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10, но не более 20 километров в час. В результате на сегодняшний день Российская Федерация стала одной из немногих стран, в которых ответственность за нарушение установленного ограничения скорости движения транспортных средств на величину до 20 километров в час не предусмотрена совсем.

В то же время Европейской Экономической Комиссией ООН в докладе «Повышение глобальной безопасности дорожного движения» было отмечено, что одной из основных причин тяжких последствий дорожно-транспортных происшествий является воздействие на участников дорожного движения ударной энергии, достаточной для причинения смерти или серьезной травмы. В соответствии с этим большинству стран было рекомендовано обеспечить «сокращение скорости дорожного движения для лучшего управления энергией при столкновении и снижения риска получения травм, особенно незащищенными участниками дорожного движения» [10, с. 14]. Прямую взаимосвязь скорости движения транспортного средства и риска получения тяжелых телесных повреждений (гибели) участниками дорожного движения отмечают как отечественные [1], так и зарубежные [11] исследователи. При этом австралийские ученые *Craig Kloeden* и *A. J. McLean* пришли к выводу, что риск стать участником дорожно-транспортного происшествия при превышении скорости движения в населенном пункте свыше 60 км/ч удваивается через каждые 5 км/ч [12]. Более того, ими было отмечено, что использование мер, направленных на снижение скорости движения, обеспечивает даже больший профилактический эффект, чем применение мер, направленных на снижение количества случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения [13]. Это обусловлено тем, что даже если превышение

установленной скорости движения и не явилось основной причиной дорожно-транспортного происшествия, то данное обстоятельство могло косвенно повлиять на его возникновение, не позволив избежать столкновения. Кроме того, превышение скорости может значительно усилить тяжесть наступивших последствий.

Исходя из этих данных, в Австралии и Новой Зеландии максимальная скорость движения в населенных пунктах была снижена и в настоящее время составляет 50 км/ч, при этом превышение установленных ограничений даже на 4 км/ч является административным правонарушением и предусматривает ответственность в виде штрафа [14]. Аналогичные ограничения скорости, то есть 50 км/ч, действуют при движении по населенным пунктам и во всех странах Европейского союза, а в Албании и Андорре эта величина составляет даже 40 км/ч. При этом показательным является тот факт, что в Албании, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Италии, Литве, Польше, Швеции и ряде других стран предусмотрена ответственность за превышение скорости даже на величину менее 10 км/ч. В Норвегии минимальная санкция в виде штрафа предусмотрена уже за превышение скорости на величину менее 5 км/ч, а в Нидерландах – менее 4 км/ч.

Одновременно можно отметить, что в Бельгии, Германии, Израиле, Норвегии, Франции, Чехии, Швеции и ряде других стран штрафы за превышение скорости при движении в населенном пункте значительно выше, чем за аналогичное правонарушение, совершенное вне населенного пункта. В Австрии же размер штрафа за превышение скорости увеличивается, если правонарушение зафиксировано не полицейским, а с помощью средств автоматической видеофиксации.

В отличие от вышеназванных государств, в большинстве стран, ранее входивших в состав Советского Союза, включая Российскую Федерацию, движение по территории населенного пункта разрешено со скоростью не более 60 км/ч, а в Республике Узбекистан – не более 70 км/ч. Вместе с тем достаточно высокий уровень максимально разрешенной скорости движения в Республике Узбекистан компенсируется очень жесткими санкциями за его нарушение. Так, в соответствии со статьей 128-3 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности [8], любое превышение скорости на величину не более 20 км/ч влечет наложение штрафа в размере одного минимального размера заработной платы (что по состоянию на 01 января 2014 года было эквивалентно сумме около полутора тысяч российских рублей). Если данное правонарушение будет совершено в течение года повторно, либо превышение допустимой скорости составит от 20 до 40 км/ч, то размер налагаемой на водителя санкции увеличится сразу в пять раз. В случае же превышения водителем транспортного средства установленной скорости движения на величину более 40 км/ч на правонарушителя будет наложен штраф в размере 10 минимальных размеров заработной платы. Аналогичная санкция предусмотрена Кодексом Республики Узбекистан об административной ответственности также и при повторном превышении скорости от 20 до 40 км/ч, либо превышении до 20 км/ч, но совершенном в третий раз в течение года. Систематическое нарушение установленных в Республике Узбекистан ограничений скорости движения и вовсе влечет наказание в виде лишения права управления транспортным средством на срок два года. При этом систематическим будет признано превышение скорости до 20 км/ч, совершенное в течение года в четвертый раз, либо превышение скорости от 20 до 40 км/ч, совершенное за аналогичный период в третий раз, либо повторно совершенное превышение скорости на величину более 40 км/ч.

Ответственность за любое превышение установленных ограничений скорости движения транспортных средств предусмотрена также и статьей 214 Кодекса Туркменистана об административных правонарушениях [3]. И хотя превышение установленной скорости движения водителями транспортных средств не более чем на 10 км/ч предусматривает единственно возможное наказание в виде предупреждения, однако оно будет учтено при определении вида и размера наказания в случае последующего совершения более грубого правонарушения, связанного с нарушением требования об ограничении скорости движения. Максимальное же наказание предусмотрено за превышение водителем транспортного средства установленной скорости более чем на 50 километров в час. В этом случае на правонарушителя будет наложен штраф в размере от 3 до 5 базовых величин (что по состоянию на 01 января 2014 года было эквивалентно сумме от 11 до 18 тысяч российских рублей) или установлено ограничение права управления транспортным средством на срок от трех до шести месяцев.

В свою очередь, за превышение скорости более чем на 10 км/ч административная ответственность предусмотрена также Кодексом Азербайджанской Республики об административных проступках (статья 151-1), Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях (ст. 18.13) [4, с. 231-232], Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях (ст. 462) [5, с. 233-234], Кодексом Кыргызской Республики об административной ответственности (ст. 232) [2], Кодексом Республики Молдова о правонарушениях (ст. 236) [6] и Кодексом Республики Таджикистан об административных правонарушениях (ст. 325) [7].

Несмотря на все вышеизложенное, как было отмечено выше, Федеральным законом от 23 июля 2013 года № 196-ФЗ ч. 1 ст. 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, предусматривавшая санкции за превышение установленной скорости на величину не менее 10 км/ч, была признана утратившей силу. В результате на сегодняшний день Российская Федерация является одной из немногих стран, в которых ответственность за нарушение установленного ограничения скорости движения транспортных средств на величину до 20 километров в час не предусмотрена совсем. Подобный подход в совокупности с незначительными штрафными санкциями за более грубые нарушения скоростного режима не позволяет государству надлежащим образом обеспечивать соблюдение требований Правил дорожного движения о том, что «водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения». Согласно статистическим данным, даже после введения знака дополнительной информации (таблички) 8.23 «Фотовидеофиксация» и при отсутствии запрета на использование радар-детекторов

в 2013 году было выявлено более 38 млн административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена статьей 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях – «превышение установленной скорости движения». Более того, после отмены ч. 1 указанной статьи количество совершенных правонарушений, предусмотренных ч. 2, то есть превышение установленной скорости движения на величину более 20 км/ч, но менее 40 км/ч, возросло более чем на треть. А это, в свою очередь, не позволяет добиться существенного снижения как общего количества дорожно-транспортных происшествий, так и тяжести их последствий.

Соответственно, решение сложившейся проблемы видится в скорейшем возврате в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях нормы, предусматривавшей наступление ответственности за превышение скорости на величину от 10 до 20 км/ч. В перспективе же возможно рассмотрение вопроса о снижении минимального порога превышения скорости, достаточного для привлечения к административной ответственности, до величины 5 км/ч, а также увеличения размера санкции в случае совершения данных правонарушений в пределах населенного пункта.

Список литературы

1. **Влияние скорости на режим и безопасность движения:** сб. науч. тр. / под ред. Н. Н. Юмашева. М.: ВНИИ БДД, 1980. 129 с.
2. **Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности** [Электронный ресурс] // *СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ*. URL: http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=150 (дата обращения: 15.02.2014).
3. **Кодекс об административных правонарушениях Туркменистана** [Электронный ресурс] // *СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ*. URL: http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=62468 (дата обращения: 15.02.2014).
4. **Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях**. Минск: Амалфея, 2012. 348 с.
5. **Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях**. Алматы: ЮРИСТ, 2013. 400 с.
6. **Кодекс Республики Молдова о правонарушениях** [Электронный ресурс] // *СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ*. URL: http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=25958 (дата обращения: 15.02.2014).
7. **Кодекс Республики Таджикистан об административных правонарушениях** [Электронный ресурс] // *СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ*. URL: http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=26352 (дата обращения: 15.02.2014).
8. **Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности** [Электронный ресурс] // *СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ*. URL: http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=751 (дата обращения: 15.02.2014).
9. **О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»** [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 года № 864. Доступ из справ.-правов. системы «КонсультантПлюс».
10. **Повышение глобальной безопасности дорожного движения: определение региональных и государственных целей в области сокращения количества жертв дорожно-транспортных происшествий:** доклад и рекомендации Европейской Экономической Комиссии ООН. Женева: ООН, 2010. 134 с.
11. **Руно Эльвик, Анне Боргер Мюсен, Труле Ваа.** Справочник по безопасности дорожного движения / пер. с норвежского; под ред. проф. В. В. Сильянова. М.: МАДИ, 2001. 754 с.
12. **Kloeden C. N., McLean A. J., Glonek G.** Reanalysis of Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement in Adelaide South Australia [Электронный ресурс]. URL: http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2002/pdf/Speed_Risk_3.pdf (дата обращения: 15.02.2014).
13. **McLean A. J., Kloeden C. N.** Alcohol, Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement [Электронный ресурс] // *Société de l'assurance automobile du Québec*. URL: <http://www.saaq.gouv.qc.ca/t2002/actes/pdf/%2807a%29.pdf> (дата обращения: 15.02.2014).
14. **Speed Limits and Enforcement** [Электронный ресурс] // *New Zealand Police*. URL: <http://www.police.govt.nz/advice/driving-and-road-safety/speed-limits-and-enforcement> (дата обращения: 15.02.2014).

VEHICLES SPEED LIMIT IN THE RUSSIAN FEDERATION AND FOREIGN COUNTRIES: COMPARATIVE-LEGAL ANALYSIS

Smolyakov Andrei Ivanovich

Orel Juridical Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Luk'yanov
SAI.611@yandex.ru

The issues of traffic accidents quantity and their consequences heaviness reduction by means of providing the observance of the Road Rules requirements concerning the vehicle maximal speed limit are considered in the article. The analysis of the speed limits existing in foreign countries as of today, and also the ways of the determined limits ensuring is conducted. The problem of the number increase of the offences connected with vehicles determined speed exceeding is raised, the possible reasons of this increase are researched, and also the ways of the considered problem solving are suggested.

Key words and phrases: traffic safety ensuring; speed limit; foreign experience; traffic accidents prevention; administrative responsibility.