ний, вынесенных по делам, возбужденным органами прокуратуры.

По постановлениям прокуроров за неуплату штрафа в 2006 г. привлечено к административной ответственности более 50 лиц. Такая проблема реального исполнения административных наказаний действительно имеет место. Зачастую суммы административных штрафов в области дорожного движения невелики. Правонарушитель не заинтересован в его уплате. Более 50 % таких наказаний остаются неисполненными. Причинами такого положения дел на практике являются: большая загруженность судебных приставов-исполнителей (у одного пристава одновременно может находиться до 200-300 исполнительных производств); несвоевременная подготовка и направление материалов в ССП для принудительного взыскания; ограниченный круг лиц, имеющих право возбуждать дело об административном правонарушении (ОВД или прокурор); низкая правовая культура граждан.

Другой проблемой практического применения КоАП является невозможность составления про-

токола и тем самым возбуждение дела об АП в отношении неустановленного лица (или по факту). Да, имеется возможность вынесения определения о возбуждении дела об АП и проведении административного расследования в определенных законом случаях, но конечным результатом является все равно составление протокола в отношении конкретного лица, а зачастую сроки административного расследования не позволяют установить причастное лицо.

Анализ результатов проводимой работы показывает, что количество нарушений закона, допускаемых по делам рассматриваемой категории и влекущих освобождение виновных лиц от установленной законом ответственности за совершение грубых правонарушений, остается высоким. Данное обстоятельство требует постоянного внимания прокуроров и принятия принципиальных мер по устранению допускаемых нарушений и недопущению их впредь в целях снижения рецидива совершения правонарушений рассматриваемой категории.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ - ГРАЖДАН ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В. В. Головкин, старший научный сотрудник организационно-научного и редакционно-издательского отдела Омской академии МВД России, кандидат юридических наук, доцент

В комплексе мер, направленных на улучшение экономического и социального уровня жизни нашего общества, важное место отводится мероприятиям по обеспечению безопасности дорожного движения, которые составляют одно из главных направлений в деятельности российского государства. Главная роль здесь принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения, направленной на защиту жизни, здоровья и спокойствия граждан. Как и любой тесно связан-

ный с жизнью страны государственный орган, Госавтоинспекция России выполняет свои задачи в крайне неблагоприятных, критических условиях. Форсированная экономическая реформа, проводящаяся на грани пределов поддержки населением, сопровождающаяся забастовочным движением и ростом правонарушений, стала серьезным фактором дестабилизации социально-политической обстановки в стране¹. Эти выводы, сделанные более 10 лет назад, актуальны и сегодня. Социаль-

¹ См.: Соловей Ю. П. Правовое регулирование в деятельности милиции Российской Федерации. - Омск, 1993. - С. 3.

но-экономический, идейно-нравственный и духовный кризис, который переживает российское общество, неблагоприятным образом влияет на состояние правопорядка и общественной безопасности². Одной из самых серьезных остается проблема обеспечения безопасности дорожного движения, имеющая огромное социальное и политическое значение³. Аварийность на дорогах во многих странах, в том числе и в России, расценивается как национальное бедствие.

По количеству ДТП Россия занимает одно из первых мест в мире: ежегодно на дорогах гибнет свыше 36 тыс. человек и 240 тыс. раненых, среди пострадавших основную часть составляют водители и пассажиры - от общего числа погибших - 61 % и раненых - 62 %; на долю пешеходов приходится 39% и 38 % соответственно. Причем эти люди преимущественно 26-40 лет. За последние 10 лет в Российской Федерации зарегистрировано около 2 млн дорожно-транспортных происшествий, вследствие чего более 300 тыс. человек погибли и почти 2,2 млн получили телесные повреждения⁴.

Дорожно-транспортная аварийность наносит значительный ущерб экономике России. По оценкам специалистов, ежегодные потери от ДТП в последнее время составляют 2,4-2,6 % ВВП страны, т. е. около 3 млрд рублей, а темп прироста экономического ущерба - 5-7 % в год. Таким образом, низкий уровень безопасности дорожного движения заметно влияет на внутреннюю составляющую национальной безопасности страны, затрагивает конституционные права и свободы граждан, является фактором, оказывающим негативное воздействие на обеспечение общественной безопасности в Российской Федерации, и фактически представляет собой государственную проблему, что в итоге придает задаче обеспечения безопасности дорожного движения государственную значимость⁵.

На количество дорожно-транспортных происшествий влияют различные обстоятельства: дисциплина участников дорожного движения, качество

подготовки и воспитания водительских кадров, конструкция и техническое состояние транспортных средств, содержание улиц и дорог, их обустройство. Но как бы ни были совершенны улицы и дороги, технические средства организации и регулирования дорожного движения, а также транспортные средства, безопасность общественных отношений в области дорожного движения во многом зависит от эффективности действующего административного законодательства, строгого соблюдения Правил дорожного движения.

Абсолютное большинство ДТП - это следствие административных проступков, допущенных участниками дорожного движения. В сферу административной юрисдикции Госавтоинспекции ежегодно вовлекаются почти 40 млн человек, из них штрафным санкциям подвергается более 6 млн граждан, а лишению прав на управление транспортным средством - около 450 тыс. водителей⁶. Решение этой проблемы требует укрепления дисциплины водителей, пешеходов и других участников дорожного движения и, следовательно, повышения эффективности правового воздействия на них.

Особое внимание следует уделить проблеме привлечения к административной ответственности такой категории участников дорожного движения, как иностранные граждане, граждане, проживающие на территории другого государства или имеющие временную регистрацию на территории Российской Федерации, срок которой может истекать к моменту рассмотрения дела об административном правонарушении, а также водители - граждане России, совершившие нарушение дорожных Правил на территории иностранного государства. Привлечение указанной категории лиц к административной ответственности имеет определенные трудности при решении вопроса о применении норм права, о возможности, порядке и условиях передачи административных дел иностранному государству.

Несмотря на то, что Российская Федерация принимает определенные меры для устранения этих препятствий⁷, механизм административного

² См.: Каплунов А. И. Административное принуждение, применяемое органами внутренних дел: теория и практика: монография. - СПб., 2004. - С. 3; Данные ГИЦ МВД России за 2006 г.

³ См.: Россинский Б. В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. - М., 1993. - С. 3; Якубенко Н. В. Политика безопасности и сущность антропо-технической системы «дорожное движение»: (социально-правовые и технические аспекты). - Тюмень, 2000. - С. 3.

⁴ См.: Кашницкий С. Как летать такими самолетами // Аргументы и факты. - 2006. - 5 сент.; Кирьянов В. Как победить ухабы, пробки и аварии // Аргументы и факты. - 2006. - 17 сент.; Материалы заседания президиума Госсовета Российской Федерации по проблемам безопасности дорожного движения // www.strana.ru. - 2006.

⁵ Там же.

⁶ См.: Данные НИЦ ГИБДД, ДОБДД МВД России за 2003-2006 гг.

⁷ Россией ратифицирована Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по административным делам в области дорожного движения СНГ от 28 марта 1997 г. В соответствии со ст. 3 Конвенции страны могут передавать дело об административном правонарушении уполномоченным на то органам для вынесения решения о привлечении к административной ответственности, которое имеет одинаковую юридическую силу для сторон договора // Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств в СНГ «Содружество». - 1997. - № 2.

правового регулирования общественных отношений в сфере дорожного движения до конца не отработан. Несмотря на подписание международных соглашений странами СНГ⁸ до настоящего времени не решены вопросы, право какого государства и какой вид административного наказания следует применять при вынесении решения, если они различны по законодательству иностранных государств. Полагаем, что для решения этой проблемы орган, получивший материалы дела и уполномоченный рассматривать дела данной категории, должен принимать окончательное постановление по действующему законодательству субъекта договора, на территории которого он расположен.

К сожалению, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ) не содержит необходимых норм, регламентирующих порядок привлечения к административной ответственности иностранных водителей и направление дел по месту их жительства, а также процедуру принятия и рассмотрения дел в случае совершения правонарушения российским водителем на территории иностранного государства. В соответствии со ст. 29.5 КоАП РФ иностранный гражданин вправе заявить ходатайство о направлении дела об административном правонарушении по месту жительства. Однако сделать это в соответ-

ствии с упомянутым законом сложно. Российская Федерация до настоящего времени не ратифицировала Европейскую конвенцию о мерах наказания за нарушение правил дорожного движения от 30 ноября 1964 г.⁹

Если все же предположить, что российский правоприменитель такие документы передаст заинтересованной стороне СНГ, не говоря о других государствах, с которыми подобные соглашения не подписаны, возникает вопрос об исполнении принятого решения, например наказания в виде штрафа в отношении водителя иностранного государства. В соответствии со ст. 32.2 КоАП РФ исполнение постановлений осуществляется судебными приставами. Если, как было отмечено, нет международного договора о применении наказаний за нарушение правил дорожного движения, то взыскивать штраф уполномоченный на то орган иностранного государства не будет. КоАП РФ не дает ответа, кому и какие документы направлять в отношении виновного лица. Правонарушитель уходит от ответственности, что, в свою очередь, порождает чувство безнаказанности. Полагаем, что совершенствование законодательства, устранение указанных пробелов и недочетов поможет усилить применение административной ответственности в области дорожного движения.

О СПОСОБАХ УСТАНОВЛЕНИЯ СУБЪЕКТАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ БЛАГОУСТРОЙСТВА

Е. Ф. Рашидов, аспирант кафедры конституционного и административного права Омского юридического института

Вопросы законодательного регулирования административной ответственности в субъектах Российской Федерации становились предметом иссле-

дования учеными как до принятия Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ), так и после вступления

⁸ См.: Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по административным делам в области дорожного движения СНГ от 28 марта 1997 г. // Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств в СНГ «Содружество». - 1997. - № 2.

⁹ См.: Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. - М., 1998. - С. 126-135.