(cc) BY

Солодянкина Наталья Александровна
магистрант
Фалеева Лия Владимировна
д-р пед. наук, доцент
ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет»
г. Киров, Кировская область

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация*: в данной статье отражены этапы появления и развития правил дорожного движения. С появлением первого автомобиля возросла необходимость обеспечения безопасности дорожного движения, что привело к созданию международных правовых документов в Вене 1968 год. В современном мире в системе правового регулирования и государственного управления за безопасностью дорожного движения в зарубежных странах имеются определенные различия, это и применяемые к нарушителям санкции, меры обеспечения безопасности на дорогах, которые могут быть обусловлены сложившимися традициями, финансовыми возможностями государства, социально-политическим устройством страны, национальными аспектами, особенностями административного и уголовного законодательства.*

Ключевые слова*: правила дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения, международные правовые документы, санкции.*

По мере развития транспорта в разных государствах мира возникла необходимость государственного регулирования дорожного движения.

За рубежом движение по улицам городов и дорогам до изобретения первого автомобиля регламентировалось различными правовыми нормами. В каждой стране на национальном уровне были приняты нормативные акты. Необходимо отметить, что многие способы обеспечения безопасности дорожного движения появились за рубежом еще до изобретения автомобиля.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Например, в средневековой Европе был принят правосторонний разъезд рыцарей, который действует в настоящее время в большинстве стран. Левостороннее движение, действующее в Великобритании, Индии, Японии, берёт начало из правил, регулирующих движение судов.

К началу XIX в., появляется первая дорожная разметка как эффективного средства правильного использования участниками дорожного движения проезжей части дороги. Примером такой разметки является исторический факт, который указывает, что в 1820 г. в английском городе Шрусбери в качестве разметки на узком мосту была выложена осевая линия из белых камней [1].

Первые смертельные случаи при дорожно-транспортном происшествии официально зафиксированы в 1896 году в Англии, тогда погибли два человека. С каждым годом количество травм, увечий и смертей в автомобильном движении, росло с огромной скоростью. Причинами стало отсутствие четких правил регламентации движения и системы управления его безопасностью.

В 1968 г. в Вене принимают важнейшие международные правовые документы в области обеспечения безопасности дорожного движения. Это Конвенция о дорожном движении и Конвенция о дорожных знаках и сигналах, а также Европейские соглашения 1971 г. Принятие данных конвенций и соглашений показывает стремление различных стран облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность путем установления единообразных правил движения [1].

В современном мире многие страны для обеспечения безопасности дорожного движения предпринимают множество мер, стратегий. Например, Британия имеет самый низкий в мире показатель смертности на дорогах – 5,3 погибших на 100 тысяч населения.

Такой низкий показатель дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом является следствием постоянно совершенствующейся стратегии и управления безопасного дорожного движения.

В недавнем времени были приняты запреты на разговоры за рулем по мобильному телефону, курению и употреблению пищи.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

В Бельгии одним из важных механизмов обеспечения безопасности на дорогах является четкая и отлаженная система по подготовке водителей и выдаче прав на управление транспортным средством. Кандидат в водители, достигший 17-летнего возраста, сначала должен сдать теоретический курс, после чего сразу получает временные водительские права. Однако ему необходимо сделать выбор – по желанию можно получить корочки, дающие право управления машиной лишь в сопровождении более опытного водителя (практические занятия не требуются), либо права «самостоятельного» водителя (необходим 20-часовой курс по практическому вождению). При этом на кандидатов в водители, имеющих временное водительское удостоверение, накладывается ряд ограничений: они не могут управлять машиной в вечернее время с 22:00 до 06:00 утра в выходные и праздничные дни, заниматься коммерческими перевозками и покидать на автомобиле территорию Бельгии.

Для того чтобы получить «постоянное» водительское удостоверение, лишенное всех ограничений, необходимо поездить минимум три месяца с временными корочками, а потом сдать серьезный практический экзамен по вождению автомобиля. После каждых двух неудачных попыток сдачи экзамена кандидат в водители обязан пройти дополнительный 6 – часовой теоретический курс. В целом вся процедура по получению водительских прав обходится кандидату в водители примерно в 1500 евро [3].

Согласно мировой практике, основными направлениями государственного регулирования и управления безопасностью дорожного движения выступают:

– формирование органов, управляющих безопасностью дорожного движения, определение их компетенции и правового статуса, параметров взаимодействия;

– разработка и совершенствование правил дорожного движения;

– разработка государственных программ, направленных на развитие определенных обеспечения безопасности дорожного движения (качество дорожного строительства, инфраструктура, информационная поддержка, обеспечение

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

культуры поведения участников дорожного движения, снижение детского травматизма и т. д.);

– совершенствование системы оказания первой медицинской помощь пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествиях;

– четкое формирование системы санкций за нарушение правил дорожного движения.

Во многих государствах разработаны нормативно-правовые акты, устанавливающие нормы и санкции различных видов ответственности за нарушение правил дорожного движения.

В числе мер ответственности выделяются:

– предупреждения, которые выносятся за совершение мелких нарушений правил дорожного движения в письменной форме. Принцип такого наказания заключается в том, что повторное нарушение дает основания для более строгого привлечения к ответственности (в Германии это штраф-предупреждение, когда первое незначительное нарушение правил дорожного движения наказывается незначительным штрафом, взимаемым на месте);

– наиболее распространенной санкцией за нарушение правил дорожного движения является штраф, размеры и порядок наложения которых в значительной мере меняются в различных странах: фиксированные суммы, установление пределов, взимание на месте или только в судебном порядке.

Так незаконно припаркованный автомобиль в Великобритании имеет право открыть и отогнать на стоянку полицейский, даже если на момент совершения данных действий появился ее владелец, который должен будет заплатить штраф за нарушение правил парковки в размере 300 фунтов. В США и некоторых европейских странах проезд на красный сигнал светофора влечет за собой наложение штрафа, размер которого достигает 30–40% от уровня средней заработной платы. Практически во всех государствах мира предусматривается наложение штрафа за нарушение скоростного режима, не пристёгнутый ремень безопасности (в различных штатах США размер штрафа за не пристёгнутый ремень составляет от

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

20 до 80 долларов, а аналогичное нарушение по отношению к детям может составить от 50 до 500 долларов) [2]

– лишение права управления транспортным средством используется как наказание за совершение серьезного нарушения правил движения. В каждом государстве перечень правонарушений, совершение которых может повлечь применение данной санкции – во Франции, Германии, Великобритании такой список довольно большой, а в Дании, США, Швеции подобное наказание применяется только по отношению к водителям, совершившим правонарушения повышенной общественной опасности. В Японии эта санкция может быть применена на нарушение любой из норм законодательства, связанного с управлением транспортным средством;

– лишение свободы является наиболее строгим видом наказания за совершение правонарушений и преступлений в сфере безопасности дорожного движения и применяется за совершение тяжких преступлений. В целом ряде стран тюремное заключение назначается за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения [2].

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения в зарубежных странах свидетельствует о том, что ни конституционное устройство государства, ни его экономический уклад не снижает важности обеспечения безопасности дорожного движения. Однако особое внимание к формированию системы такого регулирования подтверждает важность и значимость государственного регулирования в области безопасности дорожного движения.

Система правового регулирования и государственного управления безопасностью дорожного движения в различных странах позволяет выявить определенные различия в системе управления безопасностью дорожного движения, применяемых к нарушителям санкциях, мерах обеспечения безопасности на дорогах, которые могут быть обусловлены сложившимися традициями, опытом, финансовыми возможностями государства, социально-политическим устройством страны, национальными аспектами, особенностями административного и уголовного законодательства.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Список литературы

1. Войтенко Е.А. Влияние международного опыта правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения на развитие отечественного законодательства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://superinf.ru/view_helpstud.php?id=5567

2. Епифанов Ю.А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/11–2-zarubezhnyy-opyt-organizatsii-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya

3. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://rg.ru/2012/10/01/voditeli-poln.html

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)