

Основные проблемы установления и применения административной ответственности за нарушение правил дорожного движения*

Кудрявич Сергей Борисович, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

студент 2-го курса бакалавриата факультета государственного и муниципального управления; e-mail: kudryavich.sergei@yandex.ru.

Научный руководитель:

Гонтарь Нина Николаевна, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

доцент кафедры государственного и муниципального управления, кандидат юридических наук, доцент; e-mail: gontar-nn@ranepa.ru.

Аннотация

В данной статье представляется авторский взгляд на основные нормативные проблемы регулирования дорожного движения в Российской Федерации. Анализируются основные нормативно-правовые акты в данной сфере, рассматриваются статистические данные и наиболее резонансные происшествия. Изучается как национальный, так и зарубежный опыт, на наглядных примерах показываются наиболее характерные ситуации. Доказывается весомость недостатков и обосновывается необходимость их исправления. Отмечается недостаточность организационно-управленческих мер, применяемых в указанной сфере в настоящее время. Предлагается ряд рекомендаций для улучшения системы административной ответственности в вопросах дорожного движения.

Ключевые слова: административная ответственность, дорожное движение, Правила дорожного движения, Кодекс об административных правонарушениях, дорожно-транспортные происшествия, нормативно-правовые акты, нормативные проблемы, понятийный аппарат, превышение скорости, административный штраф.

The Main Problems of Establishing and Applying Administrative Responsibility for Violation of Traffic Rules**

Sergey B. Kudryavich, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation (Saint Petersburg, Russian Federation)

BA student of the Faculty of Public Administration; e-mail: kudryavich.sergei@yandex.ru.

* Статья представлена по результатам XII Апрельской научно-практической конференции молодых ученых, аспирантов и студентов Северо-Западного института управления РАНХиГС, в рамках секции «Трансформация ГМУ в современном мире», проведенной 20 апреля 2022 г. кафедрой государственного и муниципального управления факультета государственного и муниципального управления.

** The paper presents the results of the XII April Research Conference of the young scholars, the PhD, postgraduate and undergraduate students of the North-West Institute of Management, RANEPa, specifically focusing on the panel “Transformations of State and Municipal Management in Modern World” run by the Chair of the State and Municipal Administration, the Faculty of State and Municipal Administration.

Academic Supervisor:

Nina N. Gontar, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration Under the President of the Russian Federation (Saint Petersburg, Russian Federation)

Associate Professor of the Department of Public Administration, PhD in Jurisprudence, Associate Professor; e-mail: gontar-nn@ranepa.ru.

Abstract

This article presents the author's perspective on the main regulatory problems of road traffic regulation in the Russian Federation. The author analyses the major normative legal acts in this sphere, and considers the statistical data as well as the most resonant accidents. Both national and foreign experience is presented via illustrative examples featuring the most typical situations. The author substantiates the relevance of the shortcomings, and justifies the necessity to rectify them. The paper points out the insufficiency of organizational and managerial measures currently taken in this sphere. Some recommendations to improve the system of administrative responsibility in road traffic are suggested.

Keywords: administrative responsibility, traffic, Traffic rules, Code of Administrative Offences, traffic accidents, legal acts, regulatory problems, conceptual apparatus, speeding, administrative fine.

ВВЕДЕНИЕ

Согласно данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения¹ только за 2021 г. в Российской Федерации произошло 133,3 тыс. дорожно-транспортных происшествий. В результате 14 874 чел. погибло, еще 167 856 были ранены. При этом в последние годы наблюдается устойчивое снижение всех трех показателей: например, в 2020 г. на дорогах погибло более 16 тыс. чел.

Таким образом, ежегодно на улицах, проспектах, автомагистралях, путепроводах, проездах, эстакадах гибнет, по сути, население небольшого города, например Шлиссельбурга. Это полтора Суздаля, две Лахденпохьи, четыре с половиной Гдова или десять Курильсков, то есть более чем в 300 городах России из 1117 живет меньше людей², чем всего за 12 мес. умирает в результате ДТП.

При этом экономика теряет трудовые единицы. Дорожное движение — это перманентная, тихая, незаметная война, которая каждые полчаса сокращает человеческий капитал страны.

Но данная проблема не является непреодолимой. Для примера можно взять страну со схожими погодными условиями, небольшой плотностью населения и не сильно удаленным географическим положением — Швецию. В 2021 г. в 10-миллионной стране в ДТП погибло 192 чел.³ — 1,85 на 100 тыс. жителей. В России этот показатель почти в шесть раз больше — 10,22 на 100 тыс.

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 18.04.2022).

² Численность постоянного населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2021 года // Росстат [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/MZmdFJyI/chisl_%D0%9C%D0%9E_Site_01-01-2021.xlsx (дата обращения: 18.04.2022).

³ Statistik Över Vägtrafikolyckor [Электронный ресурс]. URL: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/> (дата обращения: 18.04.2022).

Таким образом, решение проблемы высокой аварийности на дорогах — абсолютно реальная, а также важная и срочная задача для государства. Здесь требуется комплексный, многовекторный подход, включающий в себя информационные, технические, нормативные, организационно-управленческие и иные методы. В данной работе речь пойдет об одной их группе, связанной с вопросами установления и применения административной ответственности.

Автором представляется собственный взгляд на проблему, основанный на анализе нормативно-правовых актов, наиболее резонансных социальных явлений и частных событий.

ОСНОВНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При рассмотрении Правил дорожного движения и связанной с ними гл. 12 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) можно выделить целый ряд проблем нормативного характера. Для их упорядочивания представляется необходимым создать общую классификацию основных законодательных недоразумений. В нее встроены лишь те проблемы, которые будут непосредственно рассмотрены в данной работе, — структура универсальна и не лишена возможности включить новые пункты.

Таблица

Классификация основных нормативных проблем ПДД и ст. 12 КоАП

Основные нормативные проблемы ПДД и ст. 12 КоАП			
Объективные			Субъективные
	Связанные с гипотезой и диспозицией	Связанные с санкцией	
Общие	- частая смена правовых норм; - неполнота понятийного аппарата; - перегруженность понятийного аппарата - и прочее	- частая смена правовых норм; - нормативный порядок регистрации правонарушений; - фиксированный размер административных штрафов - и прочее	- степень осведомленности граждан и должностных лиц о ПДД; - отношение граждан к ПДД, административной ответственности, должностным лицам и т. д.
Частные	- нерациональный скоростной режим - и прочее	нерелевантная мера ответственности за отдельные виды правонарушений (ремни безопасности, превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал и др.)	

Разработано автором

В качестве пояснения к представленной таблице можно сказать, что под объективными проблемами понимаются те, что можно непосредственно решить организационно-управленческими методами (в данном случае — пересмотром нормативно-правовых актов), под субъективными — те, что связаны с общественным мнением, потому их решение потребует привлечения широкой информационно-технической базы и крупных трудовых и временных ресурсов, будучи при этом опосредованным; под связанными с гипотезой и диспозицией — те, что можно обнаружить непосредственно в Правилах дорожного движения (ПДД); под связанными с санкцией — те, что находятся в КоАП и некоторых смежных актах, регулирующих именно вопросы административной ответственности; под общими — те, что характерны для самой нормативной системы; под частными — те, что поражают отдельные ее элементы. Субъективные проблемы не подразделяются на общие и частные, так как, с одной стороны, характерны для общества в целом, а с другой — каждый отдельный участник дорожного движения обладает разным набором мировоззренческих установок.

В данной работе в силу формулировки темы подробно будут освещены только объективные проблемы, поскольку проблемы субъективные имеют к нормативной стороне

вопроса довольно опосредованное отношение и скорее относятся к выстраиванию системы государственного пиара и информационной политики.

Теперь следует рассмотреть каждую из заявленных объективных проблем в отдельности.

1. Частая смена правовых норм

ПДД, которые по духу своему должны давать пешеходам и водителям уверенность на дорогах, вряд ли это могут сделать в силу своей невероятной изменчивости: так, только за 2020 г. было издано три изменяющих нормативно-правовых акта, а всего за последние пять с небольшим лет (2017–2022 гг.) их накопилось 17⁴. При этом следует заметить, что новые редакции могут вступать в силу с широким разбросом сроков: например, отдельные абзацы постановления Правительства РФ от 12.07.2017 № 832 «О внесении изменений в постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» вступили в силу почти через четыре года — 1 июля 2021 г.⁵

Говоря же о КоАП (пусть нас и интересует только одна его глава), можно заметить еще более весомые цифры: девять изменений за неполные четыре месяца 2022 г., а за последние пять лет — 231⁶.

За таким количеством редакций, пожалуй, трудно уследить и профессиональному юристу — что уж говорить об обычных гражданах, легко теряющихся в ворохе законов и постановлений.

2. Неполнота понятийного аппарата

Ни для кого не секрет, что ПДД используют ряд терминов, значение которых может толковаться по-разному. Для недопущения подобных вольностей существует п. 1.2 ПДД, перечисляющий эти термины и дающий им определения. Вот только полнота этого перечня вызывает большие вопросы.

Например, имеются знаки 5.21 и 5.22 «Жилая зона» и «Конец жилой зоны». Вот только понятия «жилая зона» в п. 1.2 нет. Неожиданно находим его в п. 17.1: «В жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.21 и 5.22...» Получается, что определение замыкается само на себя и де-юре жилая зона может располагаться где угодно (даже на оживленном шоссе) [1].

Другой пример: из того же п. 1.2 довольно важное и частотное понятие «темное время суток». ПДД определяют его как «промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек». Только вот терминов «вечерние сумерки» и «утренние сумерки» мы в ПДД не найдем, а в толковых словарях получим лишь довольно туманную формулировку для «сумерек» — «полутьма между заходом солнца и наступлением ночи, а также (устар.) утренняя предрассветная полутьма»⁷, которая не стыкуется с четким построением нормативных актов.

⁴ Правила дорожного движения Российской Федерации [утверждены постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090] [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/ (дата обращения: 18.04.2022).

⁵ Постановление Правительства РФ от 12.07.2017 № 832 (ред. от 31.12.2020) «О внесении изменений в постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_220068/ (дата обращения: 18.04.2022).

⁶ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [принят Государственной Думой 30 декабря 2001 г.: одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 г.] [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 18.04.2022).

⁷ Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка [Электронный ресурс]. URL: <https://slovarozhegova.ru/word.php?wordid=31034> (дата обращения: 18.04.2022).

Таким образом, непроработанность понятийного аппарата может негативно отражаться на правоприменении и вызывать юридические коллизии, а те в свою очередь способны приводить к ДТП.

3. Перегруженность понятийного аппарата

Казалось бы, само наименование проблемы противоречит предыдущему пункту. Однако не всё так просто: это вторая сторона медали непроработанности терминологической базы ПДД.

Вернемся к одному из прошлых примеров — «жилая зона». Пункты 17.1–17.3 описывают, как правильно в этой зоне двигаться. А вот пункт 17.4 дает весьма неожиданную дефиницию: «Требования данного раздела распространяются также и на дворовые территории» (стоит ли упоминать, что определения этого термина в ПДД тоже нет?..). То есть жилая зона и дворовая территория де-юре — одно и то же, при этом понятий зачем-то два [1].

Да и сами определения оставляют желать лучшего: лаконичность их точно переоценить нельзя [1]. Допустим, термин «парковка» объясняется 80 словами, термин «мотоцикл» — 82.

И эти юридические плеоназмы весьма затрудняют понимание ПДД, что опять-таки снижает правовую культуру граждан, а соответственно, увеличивает вероятность возникновения происшествий на дорогах.

4. Нерациональный скоростной режим

Завершая краткий обзор ПДД, остановимся на частных проблемах этого документа. Дабы информационно не перегружать работу, рассмотрим один пример — возможно, наиболее яркий и показательный.

В Российской Федерации по общему правилу ограничение максимальной скорости в населенных пунктах составляет 60 км/ч, вне населенных пунктов (для легковых и грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т) — 110 км/ч на автомагистралях и 90 км/ч на других дорогах (де-факто из-за нештрафуемого порога каждая из этих цифр увеличивается еще на 20 км/ч, но данный вопрос будет освещен несколько позже).

Вот только многочисленные исследования и мировая практика показали, что в условиях городского пространства ездить со скоростью более 15 метров в секунду просто неприемлемо⁸. Так, остановочный путь (время на оценку ситуации плюс тормозной путь) легкового автомобиля в этой ситуации составит около 34 метров⁹ — точные значения зависят от типа и состояния дорожного покрытия, технических характеристик автомобиля, особенностей водителя и проч. А скорость автомобиля в момент возможного столкновения с пешеходом оказывает решающее влияние на выживаемость человека, ведь, как мы помним из школьного курса физики, между скоростью и кинетической энергией имеется квадратичная зависимость. Практическим подтверждением данного факта может служить пример Франции: в 2018 г. максимальная разрешенная скорость движения на второстепенных загородных трассах там была снижена с 90 км/ч до 80 км/ч, что позволило за 20 мес. сохранить 349 жизней¹⁰.

⁸ Ограничение скорости. Допустимая скорость и меры по ее регулированию. Мировой опыт. Доклад фонда «Городские проекты» [Электронный ресурс]. URL: https://drive.google.com/file/d/1sfWuya5XeqJMzZzGKfzqTjtR_2PwVanE/view (дата обращения: 18.04.2022).

⁹ The Highway Code // GOV.UK : [сайт]. URL: <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code> (дата обращения: 18.04.2022).

¹⁰ Bilan final de la mesure d'abaissement de la VMA à 80km/h sur les routes bidirectionnelles. Observatoire national interministériel de sécurité routière [Электронный ресурс]. Sécurité Routière. URL: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-07/2020%2007%2020%20Pr%C3%A9sentation%20ONISR%20du%20bilan%20final%20Cerema%20du%2080.pdf> (дата обращения: 18.04.2022).

5. Нормативный порядок регистрации правонарушений

Установить правовую норму и определенную меру ответственности за ее нарушение — лишь полдела. Нужно еще контролировать соблюдение правил, дабы наиболее эффективно применять имеющиеся способы принуждения, чтобы таким образом снижать частоту правонарушений, а как следствие, и количество потенциально опасных ситуаций в сфере дорожного движения.

Этот контроль может обеспечиваться двумя группами способов: человеческими (например, инспектор ГИБДД может зафиксировать пересечение двойной сплошной) и техническими (в основном — с помощью специальных дорожных камер).

С последним у нас обычно и возникает ряд проблем нормативного характера. Ярчайший пример: фиксация средней скорости. С 2013 г. на ряде автомобильных дорог России существовала такая практика: в начале и в конце некоторого участка трассы устанавливаются камеры, фиксирующие время въезда и выезда с этого самого участка, а после этого путем нехитрых вычислений определяющие среднюю скорость данного автомобиля [2]. Если она оказывается выше предельно допустимой, водителю назначается штраф по логике обычного превышения скорости: например, если при ограничении 90 км/ч средняя скорость составила 115 км/ч, отдать в казну, согласно ч. 2 ст. 12.9 КоАП, придется 500 руб.

С одной стороны, всё совершенно справедливо. С другой — в ПДД нет понятия «средняя скорость» (возвращаемся к проблеме неполноты понятийного аппарата), а у указанного правонарушения нет четкого времени и места совершения (обязательная характеристика согласно п. 26 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»¹¹), потому у юристов, правозащитников и водителей возникали справедливые сомнения в законности данной практики, что вылилось в ее приостановку в 2021 г. [2], хотя судебные прецеденты, определяющие ее неправомерность, появлялись и в 2019 г.¹²

Таким образом, внедрение полезных технических новшеств, связанных с контролем исполнения правовых норм, наталкивается на несовершенство этих самых норм. Несколько правок в ПДД и КоАП — и количество погибших и пострадавших в ДТП за счет всего одной инициативы может упасть в два раза [2].

6. Фиксированный размер административных штрафов

КоАП в числе прочих мер административной ответственности за нарушение правил дорожного движения устанавливает административные штрафы. Во всех случаях это фиксированная сумма или фиксированный интервал сумм. За редкими случаями (например, ст. 12.28) нет дифференциации даже по субъектам Российской Федерации.

Между тем экономическое расслоение граждан в нашей стране нельзя назвать нулевым — получается, что люди с разным уровнем дохода будут по-разному ощущать степень наказания. Это приводит к тому, что сильные мира сего могут с минимальным ущербом для себя игнорировать все правила безопасности и ставить под угрозу жизни

¹¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_327611/ (дата обращения: 18.04.2022).

¹² Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 7 октября 2019 г. № 36-АД19-3 // Верховный Суд Российской Федерации : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: https://www.vsrp.ru/stor_pdf.php?id=1821704 (дата обращения: 18.04.2022).

других участников дорожного движения (например, в 2018 г. произошла нашумевшая история с депутатом Государственной Думы РФ Леонидом Слуцким, у которого обнаружили совершенные всего за 9 мес. 835 нарушений ПДД с общей суммой штрафов 1 405 500 руб.¹³).

В этом смысле показателен пример Финляндии, в которой действует система относительных штрафов, то есть размер их зависит от ежедневного дохода нарушителя, а также от некоторых других факторов. В связи с этим, например, превышение скорости со стороны обеспеченного водителя может обернуться для бюджета серьезным вливанием. Так, 3 мая 2019 г. финский хоккеист Расмус Ристолайнен в зоне с ограничением 40 км/ч разогнался до 81 км/ч, за что был приговорен к оплате 40 дневных штрафов (то есть полуденных окладов), что составило 120 680 евро — это более 10 млн руб. [3]. Стоит ли говорить, что в этой стране смертность в результате ДТП в 2,5 раза ниже, чем в России: четыре человека на 100 тыс. населения¹⁴.

Относительные штрафы могут помочь уравнивать условия для участников дорожного движения и таким образом сделать степень административной ответственности для отдельных категорий граждан более весомой, что выступит мерой предупреждения нарушений ПДД с их стороны, а значит, уменьшит количество потенциально опасных ситуаций на дорогах.

7. Нерелевантная мера ответственности за отдельные виды правонарушений

Напоследок логично выделить несколько наиболее ярких частных вопросов, связанных с размером наказания за те или иные правонарушения.

Например, превышение скорости, опасность которого уже затрагивалась в данной работе. Ст. 12.9 КоАП мало того, что устанавливает нештрафуемый порог в 20 км/ч, так еще предлагает за превышение на 20–40 км/ч штрафовать на 500 руб., 40–60 км/ч — 1000–1500 руб., 60–80 км/ч — 2000–2500 руб., более чем 80 км/ч — на 5000 руб. При этом во всех указанных случаях, если нарушитель оплатит этот штраф в течение 20 дней, ему придется раскошелиться лишь на половину указанных сумм (согласно ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП). Это значит, допустим, что по городским улицам нерадивый водитель может гонять под 100 км/ч всего за 250 руб.

Непристегнутый ремень — 1000 руб. (ст. 12.6 КоАП), проезд на красный — 1000 руб. (ст. 12.12 КоАП) и т. д. Таких примеров множество. Нарушения, могущие приводить к возникновению опасных для жизни и здоровья граждан ситуаций, стоят как дешевый обед.

Основная проблема состоит в том, что данные штрафы установлены довольно давно: в основном в 2012–2013 гг.¹⁵ — и с тех пор не индексировались, несмотря на инфляцию и иные факторы.

¹³ 8 марта. В знак солидарности выгоняем из Госдумы домогающегося депутата. Психопата. Коррупционера // Алексей Навальный: официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://navalny.com/p/5798/> (дата обращения: 18.04.2022).

¹⁴ Liikenteen ajankohtaisest tilastot [Электронный ресурс]. URL: <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/ajankohtaisest-tilastot/#09c7d3bb> (дата обращения: 18.04.2022).

¹⁵ Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 21.04.2011 № 69-ФЗ [принят Государственной Думой 11 апреля 2011 г.: одобрен Советом Федерации 13 апреля 2011 г.] [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113289/ (дата обращения: 18.04.2022); Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона “О безопасности дорожного движения” от 23.07.2013 № 196-ФЗ [принят Государственной Думой 3 июля 2013 г.: одобрен Советом Федерации 10 июля 2013 г.] [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_149643/ (дата обращения: 18.04.2022).

При этом даже высшие должностные лица государства (например, Председатель Правительства РФ М. В. Мишустин) считают, что для увеличения штрафов «мы еще не добились такого роста зарплат»¹⁶. То есть административное наказание воспринимается не как мера предупреждения правонарушений, а как цена, которую водители могут заплатить за свои противоправные действия.

Чтобы ответственность была более релевантной, требуется качественно иной подход к определению размера штрафов. Какому? Возвращаемся к предыдущему пункту.

ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИСПРАВЛЕНИЮ НОРМАТИВНЫХ НЕДОРАБОТОК

На основании семи рассмотренных проблем попробуем выделить основные направления действий государственной власти в сфере нормотворчества в контексте ПДД и КоАП:

1. Пересмотр и кодификация нормативно-правовых актов, проведение их юридической экспертизы с целью выявления некорректных положений, недочетов, плеоназмов и прочего, а также с целью создания наиболее универсальной и устойчивой правовой системы.
2. Отход от концепции «законотворчество ради законотворчества», внесение изменений в нормативно-правовые акты лишь при возникновении реальной необходимости, а также придание таким изменениям комплексного характера: рассмотрение их в контексте существующих норм и органическое их встраивание в систему, дабы отредактированные положения не становились чужеродными элементами.
3. Пересмотр системы административной ответственности за нарушение правил дорожного движения; отход от фиксированных наказаний, отход от понимания штрафов как платы за нарушение в пользу их сущности в виде меры предотвращения правонарушений.
4. Оценка зарубежного опыта в сфере дорожного движения и адаптация лучших нормативных практик к реалиям России.
5. Привлечение к обсуждению вопросов, связанных с дорожным движением, экспертов из смежных областей знаний, представителей общественных движений, профильных коммерческих и некоммерческих организаций, инициативных групп граждан.
6. Отход от автомобилецентричной системы дорожного движения, передача приоритета пешеходам, велосипедистам, общественному транспорту через в том числе обновление ПДД и КоАП.
7. Официальное внедрение принципов стратегии Vision Zero в нормативную базу дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании вышеизложенного можно еще раз отметить принципиальную важность качественных изменений нормативной базы дорожного движения. Потребность людей в географической мобильности не должна превращаться в источник постоянной опасности и один из крупнейших антропогенных факторов смертности граждан. Автомобиль должен в действительности стать средством передвижения, а не оружием массового поражения.

¹⁶ Мишустин счел непосильными штрафы, предложенные в проекте нового КоАП // Интерфакс : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/russia/694287> (дата обращения: 18.04.2022).

Данная работа, представляя авторский взгляд на проблему, может послужить базовым анализом основных нормотворческих проблем и стать основой для более глубокого предметного рассмотрения каждого частного их проявления в отдельности.

Литература

1. *Колодочкин М.* Почему в наших ПДД невозможно разобраться — мнение эксперта // За рулём : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.zr.ru/content/articles/918552-hto-ne-tak-s-nashimi-pdd-mnen/> (дата обращения: 18.04.2022).
2. *Попова А.* Штрафы за среднюю скорость отменили: почему и что будет дальше // Журнал AUTO.RU [Электронный ресурс]. URL: <https://mag.auto.ru/article/shtrafy-za-srednyuyu-skorost-otmenili-hto-eto-znachit-i-hto-budet-dalshe/> (дата обращения: 18.04.2022).
3. *Naakka A.-M.* NHL-tähti Rasmus Ristolaiselle 120 000 euron jättisakot — hurjasteli luksus Mersullaan Turun keskustassa. Ilta-Sanomat : официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.is.fi/nhl/art-2000006163510.html> (дата обращения: 18.04.2022).