

# ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

УДК342.951:351.82

## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПОРЯДКА ПРИВЛЕЧЕНИЯ К НЕЙ

Коды JEL: K32, K33, K42, R41, R42

*Верзилин С. В., аспирант, кафедра административного и административно-процессуального права, юридический факультет, Воронежский государственный университет, г. Воронеж, Россия*

*E-mail: madridec@mail.ru*

*SPIN-код: 4094-3852*

Поступила в редакцию 14.02.2021. Принята к публикации 15.03.2021

### Аннотация

*Предмет. Единые подходы к обеспечению безопасности дорожного движения, формируемые в процессе развития единого экономического пространства в рамках функционирования Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Административно-деликтное законодательство государств-членов ЕАЭС в области безопасности дорожного движения.*

*Тема. Гармонизация административно-деликтного законодательства государств-членов ЕАЭС в области обеспечения безопасности дорожного движения.*

*Цели. Анализ подходов кодексов государств-членов ЕАЭС к установлению ответственности за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии и обоснование необходимости применения единообразных санкций за административные правонарушения на территориях государств-членов ЕАЭС как главного условия повышения безопасности дорожного движения.*

*Методология. Методы логического и сравнительного анализа кодексов государств-членов ЕАЭС к установлению ответственности за управление транспортом в нетрезвом состоянии.*

*Результаты. Учитывая многочисленность норм, касающихся установления административной ответственности за правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения, для иллюстрации создавшегося положения проанализированы подходы законодателей государств-членов ЕАЭС к такому административному правонарушению, как управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, и аргументирована необходимость выработки единых подходов к установлению санкций за данный вид административных правонарушений.*

*Область применения. Юриспруденция и экономика транспорта.*

*Выводы. Одним из важных факторов построения единого экономического пространства государствами-членами Евразийского экономического союза является совершенствование их законодательства с целью «сближения законодательства государств-членов, направленное на установление сходного (сопоставимого) нормативного правового регулирования в отдельных сферах».*

*Управление транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения является одной из основных причин аварийности на автомобильных дорогах. Это дает основание поставить вопрос о необходимости гармонизации административно-деликтного законодательства государств-членов ЕАЭС в области обеспечения безопасности дорожного движения, что возможно путем единообразного формулирова-*

ния составов правонарушений, а так же установления сходных по величине санкций за административные правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: единое экономическое пространство, безопасность дорожного движения, административно-деликтное законодательство, административное правонарушение, привлечение к административной ответственности за правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения.

UDC 342.951:351.82

## FOREIGN EXPERIENCE IN IMPROVING THE SYSTEM OF LEGAL RESPONSIBILITY AND THE PROCEDURE FOR BRINGING TO IT IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

JEL Codes: K32, K33, K42, R41, R42

*Verzilin S. V., Postgraduate Student, Department of Administrative and Administrative Procedural Law, Faculty of Law, Voronezh State University, Voronezh, Russia*

*E-mail: madridec@mail.ru*

*SPIN-code: 4094-3852*

### Annotation

*Subject. Common approaches to ensuring road safety, formed in the process of developing a common economic space within the framework of the functioning of the Eurasian Economic Union (EAEU). Administrative and tort legislation of the EAEU member states in the field of road safety.*

*Topic. Harmonization of the administrative and tort legislation of the EAEU member states in the field of road safety.*

*Purpose. Analysis of the approaches of the codes of the EAEU member states to the establishment of responsibility for driving a vehicle while intoxicated and justification of the need to apply common sanctions for administrative violations within the territories of the EAEU member states as the main condition for improving road safety.*

*Methodology. Methods of logic and comparative analysis of the codes of the Member States EAEC to establish responsibility for driving drunk.*

*Results. Taking into account the multitude of norms concerning the establishment of administrative responsibility for violations in the field of road safety, the approaches of the legislators of the EAEU member states to such an administrative offense as driving a vehicle under the influence of alcohol or drugs were analyzed in order to illustrate the current situation. The need to develop the common approaches to establish sanctions for this type of administrative violations was reasoned.*

*Application area. Law and Economics of transport.*

*Conclusions. One of the important factors in building a common economic space by the member states of the Eurasian Economic Union is the improvement of their legislation in order to «approximate the legislation of the member states, aimed at establishing a similar (comparable) regulatory legal regulation in certain areas».*

*Driving under the influence of both alcohol and drugs is one of the main causes of accidents on highways. Thus the question of the need to harmonize the administrative and tort legislation of the EAEU Member States in the field of road safety has been raised. It is possible through a common formulation of violations as well as the establishment of common sanctions for administrative violations in the field of road safety.*

*Keywords: common economic space, road safety, EAEU member states, administrative and tort legislation, administrative violations, administrative responsibility for violations in the field of road safety.*

DOI: 10.22394/1997-4469-2021-52-1-179-187

## Введение

Все государства, являющиеся в настоящий период времени членами ЕАЭС<sup>1</sup>, ранее входили в состав СССР и в определенной мере восприняли в период своего самостоятельного развития принципы построения советской правовой системы, одним из элементов которой была кодификация административно-деликтного законодательства, начало которой было положено принятием Основ законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях<sup>2</sup>, на основе положений которых в каждой из союзных республик были разработаны собственные кодексы об административных правонарушениях. Такое положение сохранилось и по сей день — во всех государствах-членах ЕАЭС, за исключением Кыргызской Республики, действуют отдельные КоАП. В Кыргызской Республике с 01.01.2019 г. КоАП сменил Кодекс о нарушениях, который поделил ряд норм, ранее входивших в КоАП с другим кодифицированным актом — Кодексом об уголовных проступках.

К сожалению, управление транспортными средствами нетрезвыми водителями по-прежнему является одной из основных причин аварий и катастроф на автомобильных дорогах. По данным сайта [kolesa.ru](http://kolesa.ru)<sup>3</sup> в Российской Федерации в 2019 году зафиксировано примерно 19,639 тыс. ДТП с участием транспортных средств, управляемых ицами, состоящими в состоянии опьянения. В результате этих ДТП травмы различной степени тяжести получили 26,709 тыс. участников дорожного движения и погибли 4468 человек.

Привлечение к административной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, до сего времени является одной из самых распространенных мер борьбы с этим негативным явлением, причем с течением времени отмечается ужесточение наказаний.

## 1. Законодательное регулирование административной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения в Республике Армения

Данные отношения регулируются отдельной статьей КоАП<sup>4</sup>. Анализ данного правового положения показывает, что за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии в Республике Армения дифференцировано: имеется два пороговых значения для алкогольного опьянения и привлечение к административной ответственности за обнаружение в организме человека наркотического или психотропного средства в любом количестве.

Нижним пороговым значением, влекущим административно-деликтные последствия, является наличие в одном литре крови человека более чем 0,4 грамма чистого алкоголя или более 0,2 миллиграмма чистого алкоголя в одном литре выдыхаемого воздуха. За данное правонарушение предусмотрен административный штраф, эквивалентный примерно 19 тыс. 500 российских рублей. Причем этот штраф не имеет никаких дискреционных границ.

Вторым пороговым значением является превышение содержания чистого алкоголя в одном литре крови водителя свыше 1 г или содержание чистого алкоголя в одном литре выдыхаемого воздуха свыше 0,5 миллиграмма. В данном случае штраф увеличивается до примерно до суммы, эквивалентной примерно 26 тыс. российских рублей.

Нахождение в организме человека следов наркотического или психотропного вещества в любой концентрации влечет наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на один год. Данное наказание эквивалентно повторному правонарушению, заключающемуся в управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Итак, законодатели Армении установили за рассматриваемого правонарушения

<sup>1</sup> «Договор о Евразийском экономическом союзе» (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 15.03.2018). URL: [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 10.01.2020 г.)

<sup>2</sup> Ведомости ВС СССР. 1980. № 44. Ст. 909.

<sup>3</sup> [www.kolesa.ru](http://www.kolesa.ru)

<sup>4</sup> Кодекс об административных правонарушениях Республики Армения от 6 декабря 1985 года. URL: [https://base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=77148](https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=77148) (дата обращения — 10.01.2020 г.)

два вида наказания — административный штраф и лишение специального права сроком на один год. Данное наказание существенно ниже, чем в Российской Федерации, где за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, предусмотрено наказание в виде административного штрафа в размере 30 тыс. рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полтора до двух лет<sup>1</sup>. Причем минимальное пороговое значение для привлечения к административной ответственности также существенно ниже (0,3 грамма на 1 литр крови или 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха). Для граждан Республики Армения, привыкших к определенному поведению на ее территории, подход российских законодателей может оказаться неприятной неожиданностью.

## 2. Законодательное регулирование административной ответственности за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии в Республике Беларусь

Подход законодателей к определению данного вида административного правонарушения и наказанию за его совершение является более жестким, что выражается в содержании следующей группы норм КоАП данного государства:

«1. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, — влекут наложение штрафа в размере от пятидесяти до ста базовых величин с лишением права управления транспортными средствами сроком на три года.

2. Употребление водителем алкогольных, слабоалкогольных напитков или пива, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ после подачи сотрудником органов внутренних дел сигнала об остановке транспортного средства либо после совершения дорожно-транспортного происшествия, участником которого он является, до прохождения проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, — влечет наложение штрафа в размере от пятидесяти до ста базовых величин с лишением права управления транспортными средствами сроком на три года»<sup>2</sup>.

Следует отметить, что в Республике Беларусь КоАП непосредственно не устанавливает допустимое количество абсолютного спирта, которое может содержаться в крови или выдыхаемом воздухе лица, управляющего транспортным средством. Это делается на основании специального постановления Правительства данного государства. По имеющимся у автора сведениям, допустимый порог в настоящий период времени составляет 0,3 промилле.

При анализе приведенной группы норм также видно, что законодатели Республики Беларусь отдельно употребляют такие понятия, как наркотические и психотропные средства, их аналоги, токсические или другие одурманивающие вещества. В части второй приведенной статьи упоминаются также слабоалкогольные напитки и пиво. Такое подробное перечисление, по нашему мнению, вносит некоторый элемент неопределенности, так как для целей применения нормы все эти понятия все же лучше точно юридически описывать.

Обращает на себя внимание и существенная по величине «вилка» в установлении административного штрафа за рассматриваемое правонарушение — это фактиче-

<sup>1</sup> СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

<sup>2</sup> Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 г. № 194-З. URL: <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=НК0300194> (дата обращения — 10.01.2020 г.)

ски увеличение в два раза от минимальной до максимальной его величины (50 базовых величин — это порядка 40 тыс. российских рублей; соответственно 100 базовых величин — 80 тыс. российских рублей; в Российской Федерации она отсутствует — наказание назначается в виде точно определенной величины штрафа с обязательным лишением специального права)<sup>1</sup>. Безальтернативно применяется и дополнительное наказание в виде лишения права управления транспортным средством на срок три года (в Российской Федерации это наказание колеблется от полутора до двух лет)<sup>2</sup>. Следует отметить, что при всем схематизме описания правонарушения, подход белорусских законодателей выглядит впечатляющим именно за счет величины санкции.

### 3. Законодательное регулирование административной ответственности за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии в Республике Казахстан

В КоАП Республики Казахстан принят весьма системный подход к регулированию отношений, связанных с наказанием лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения с весьма жесткими, даже в сравнении с Республикой Беларусь, санкциями<sup>3</sup>.

При анализе правоположений, содержащихся в данном акте, прежде всего, обращает на себя внимание разделение понятий алкогольное опьянение, наркотическое опьянение и токсикоманическое опьянение. В данном случае применен чисто медицинский подход, который, однако, в отличие от КоАП Республики Армения и КоАП Республики Беларусь, на квалификацию деяния не влияет — просто констатируется, что наказуемо управление транспортным средством в состоянии опьянения, вызванном любой из групп одурманивающих веществ.

Не видят законодатели Республики Казахстан по степени общественной опасно-

сти различия между такими деяниями, как управление транспортным средством в состоянии опьянения и передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в таком состоянии. Наказание за них жесткое и однозначное — лишение права управления транспортным средством на длительный срок. При создании в результате управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения аварийной обстановки этот срок лишения прав увеличивается на один год, а при причинении вреда человеку, повреждения транспортному средству, грузу, дорожному имуществу — еще на один год.

Необходимо также обратить внимание на то, что КоАП Республики Казахстан при квалификации административных правонарушений активно реализует принцип ужесточения наказания при повторном их совершении в течение определенного промежутка времени. Не стал исключением и данный вид наказуемого деяния: за повторное совершение рассматриваемого правонарушения в течение одного года после истечения срока взыскания (следует полагать, что после восстановления права на управление транспортным средством) наказание увеличивается на срок до шести лет с одновременным привлечением к такому виду административной ответственности, как административный арест. Если же лицо, наказанное таким образом, по истечении шестилетнего срока и восстановления в праве управления транспортными средствами, все же в течение одного года с этого момента еще раз совершит такое правонарушение, то следует наказание в виде административного ареста на тридцать суток с лишением права управления транспортными средствами на десять лет.

Хотелось бы отметить последовательность логики казахстанских законодателей в части ужесточения мер ответственности за рассматриваемое правонарушение и обратить внимание на тот факт, что они, определяя наказание, все же не выходят за рамки административно-деликтного права, тогда как в Российской Федерации повторность рассматриваемого правонарушения образует состав преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ.

Данный вопрос представляется нам существенным и поэтому на него следу-

<sup>1</sup> СЗ РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

<sup>2</sup> Там же

<sup>3</sup> Кодекс Республики Казахстан Об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V. URL: [https://kodeksy-kz.com/ka/ob\\_administrativnyh\\_pravonarusheniyah.htm](https://kodeksy-kz.com/ka/ob_administrativnyh_pravonarusheniyah.htm)(дата обращения — 10.01.2020 г.)

ет обратить отдельное внимание. Начнем с того, что данный законодательный подход является примером связи между административным правонарушением и преступлением, который в ряде случаев имеет место быть и в настоящий период времени и берет свое начало от советского периода. В УК РСФСР 1960 г. в 1968 г. была введена статья 211.1, согласно которой «управление автотранспортным или городским электротранспортным средством, трактором или иной самоходной машиной в состоянии опьянения лицом, лишенным водительских прав за такое нарушение, или управление указанными транспортными средствами в состоянии опьянения лицом, не имевшим водительских прав, к которому в течение года была применена мера административного взыскания за такое нарушение», наказывалось лишением свободы на срок до одного года, или исправительными работами на тот же срок, или штрафом до ста рублей.

Обратим внимание на то, что в данном случае трансформация административного наказания в преступление происходит не за тяжесть деяния, как, в частности, происходит с мелким хулиганством или мелкой кражей, а за его повторность в течение определенного времени. Очевидно, что такой подход законодателя вызван желанием применить превенцию уголовного закона к такого рода правонарушениям и тем самым воздействовать на потенциальных правонарушителей, но тем не менее все это приводит к необходимости поставить принципиальный вопрос: может ли повторность совершения административного правонарушения привести к его трансформации в преступление? Необходимо констатировать, что казахстанские законодатели остались верны тому, что повторность административного правонарушения, хотя и повышает его общественную опасность, но не приводит к его «перерождению» в преступление.

Стоит также обратить внимание на набор санкций, предусмотренных статьей 264.1 УК РФ:

1) штраф в размере от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

2) штраф в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

3) обязательные работы на срок до четырехсот восьмидесяти часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

4) принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

5) лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет<sup>1</sup>.

Большинство из наказательных мер (за исключением принудительных работ и лишения свободы) вполне можно реализовать в рамках действующего российского административно-деликтного права.

#### 4. Законодательное регулирование административной ответственности за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии в Кыргызской Республике

При анализе правоположений, содержащихся в Кодексе Кыргызской Республики «О нарушениях»<sup>2</sup> во всех случаях речь идет об одном виде административного наказания — о штрафе. Величина штрафа такова — 8 категория 175 расчетных показателей, что составляет примерно 15 тыс. российских рублей; 7 категория — 12 тыс. 900 российских рублей; 3 категория — 4 тыс. 700 российских рублей. Очевидно, что среди других государств-членов ЕАЭС это самые мягкие санкции за такое потенциально опасное административное правонарушение, как управление транспортным средством в состоянии опьянения. Вряд ли они могут обладать существенной превентивной силой для того, чтобы оставить

<sup>1</sup> СЗ РФ.1996. № 25. ст. 2954

<sup>2</sup> Кодекс Кыргызской Республики «О нарушениях» от 13 апреля 2017 года. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/111565> (дата обращения — 10.01.2020 г.)

граждан от управления транспортными средствами в состоянии опьянения. Обращает на себя внимание также то, что между таким деянием, как собственно управление транспортным средством в состоянии опьянения и передачей управления лицу, находящемуся в таком состоянии, законодатели Кыргызстана видят хотя и небольшую, но послабляющую разницу. А между этими деяниями и отказом от освидетельствования на состояние опьянения разница в санкции весьма существенная, причем в сторону снижения ее уровня, что будет поощрять водителей к такому действию.

Проведенный анализ свидетельствует о том, что подход армянских и белорусских законодателей относительно дифференциации наказания за управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения (за последнее деяние санкция выше) является важным. Учитывая большую непредсказуемость поведения лица в состоянии наркотического или токсического опьянения, такой подход к наказанию представляется с точки зрения превенции более правильным.

Представляет научный интерес подход казахстанских законодателей к установлению наказаний за повторные правонарушения в виде управления транспортными средствами в состоянии опьянения, который заключается в последовательном увеличении срока лишения специального права, но не приводит, как в Российской Федерации, к качественному скачку в наказании, то есть переводу деяния в ранг преступления. По нашему мнению, эффективны оба подхода, однако с теоретической точки зрения казахстанские законодатели более последовательны.

Подход законодателей Республики Кыргызстан к описанию рассматриваемого деяния и определению величины санкции за его совершение может вызвать только недоумение и очевидно требует гармонизации с административно-деликтным законодательством других государств-членов ЕАЭС.

### Заключение

1. Необходимо выработать единые подходы к обеспечению безопасности дорожного движения для развития единого экономического пространства в рамках функционирования ЕАЭС, а именно:

— единообразное формулирование составов правонарушений;

— установление сходных по величине санкций за административные правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения;

2. Целесообразно распространить на другие государства-члены ЕАЭС подходы, принятые в КоАП Республики Армения и КоАП Республики Беларусь, предусматривающие повышенную ответственность за управление транспортным средством в состоянии наркотического или токсического опьянения;

3. Предлагаем рассмотреть возможность применения на территориях государств-членов ЕАЭС подходов, принятых в Кодексе Республики Казахстан «Об административных правонарушениях», предусматривающие последовательное увеличение срока лишения специального права за повторные правонарушения в виде управления транспортными средствами в состоянии опьянения;

4. По нашему мнению повторность административного правонарушения не является тем качеством, которое должно приводить к его трансформации в преступление. Существующего набора административных санкций вполне достаточно, чтобы достичь должного эффекта при наказании лица, допустившего факт повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения в течение определенного временного отрезка. Санкции за такие правонарушения следует существенно ужесточить.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.01.2020) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. ст. 2954.

3. Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях (приняты ВС СССР 23.10.1980 № 3145-X) // Ведомости ВС СССР. 1980. № 44. Ст. 909.

4. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 15.03.2018) [Электронный ресурс]. — URL: [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 10.01.2020 г.)

5. О нарушениях : Кодекс Кыргызской Республики от 13 апреля 2017 года [Электронный ресурс]. — URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/111565> (дата обращения: 10.01.2020).

6. Кодекс об административных правонарушениях Республики Армения от 6 декабря 1985 года [Электронный ресурс]. — URL: [https://base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=77148](https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=77148) (дата обращения: 10.01.2020).

7. Об административных правонарушениях : Кодекс Республики Беларусь от 21 апреля 2003 г. № 194-З [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=НК0300194> (дата обращения: 10.01.2020).

8. Об административных правонарушениях : Кодекс Республики Казахстан от 5 июля 2014 года № 235-V [Электронный ресурс]. — URL: [https://kodeksy-kz.com/ka/ob\\_administrativnyh\\_pravonarusheniyah.htm](https://kodeksy-kz.com/ka/ob_administrativnyh_pravonarusheniyah.htm) (дата обращения: 10.01.2020).

9. Антонов С. Н. Безопасность дорожного движения: основные направления государственной политики : фондовая лекция / С. Н. Антонов [и др.]. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. — 74 с.

10. Молчанов П. В. Особенности государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом: ключевые направления, критерии и ответственность / П. В. Молчанов // Вестник университета имени О. Е. Кутафина. — 2018. — № 1 (41). — С. 121—127.

11. Россинский Б. В. Некоторые проблемы и перспективы развития административной ответственности / Б. В. Россинский // Административное право и процесс. — 2017. — № 6. — С. 38—42.

12. [www.kolesa.ru](http://www.kolesa.ru) (дата обращения: 12.08.2019).

## LITERATURE

1. Code of the Russian Federation on Administrative Violations dated 30.12.2001 No. 195-FZ (as amended on 27.12.2019) (as amended and supplemented, entered into force on 13.01.2020) // Collected Legislation of the Russian Federation. 2002. No. 1 (part 1). Art. 1.

2. The Criminal Code of the Russian Federation of 13.06.1996 N 63-FZ (as amended on 27.12.2019) // Collected Legislation of the Russian Federation. 1996. No. 25. Art. 2954.

3. Fundamentals of the legislation of the USSR and the union republics on administrative violations (adopted by the USSR Armed Forces on 23.10.1980 No. 3145-X) // Bulletin of the USSR Armed Forces. 1980. No. 44. Art. 909.

4. Agreement on the Eurasian Economic Union (Signed in Astana on 05/29/2014) (as amended on 03/15/2018) [Electronic resource]. — URL: [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (date of access: 10.01.2020)

5. On violations : Code of the Kyrgyz Republic dated April 13, 2017 [Electronic resource]. — URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/111565> (date of access: 01/10/2020).

6. The Code of Administrative Violations of the Republic of Armenia dated December 6, 1985 [Electronic resource]. — URL: [https://base.spininform.ru/show\\_doc.fwx?rgn=77148](https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=77148) (date accessed: 01/10/2020).

7. On Administrative Violations : Code of the Republic of Belarus dated April 21, 2003 No. 194-3 [Electronic resource]. — URL: <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=НК0300194> (date accessed: 01/10/2020).

8. On Administrative Violations : The Code of the Republic of Kazakhstan dated July 5, 2014 No. 235-V [Electronic resource]. — URL: [https://kodeksy-kz.com/ka/ob\\_administrativnyh\\_pravonarusheniyah.htm](https://kodeksy-kz.com/ka/ob_administrativnyh_pravonarusheniyah.htm) (date accessed: 10/01/2020).

9. Antonov S. N. Safety of road traffic: main directions of state policy: stock lecture / S. N. Antonov [et al.]. — Moscow : FKU «NTs BDD Ministry of Internal Affairs of Russia», 2018. — 74 p.

10. Molchanov P. V. Peculiarities of state regulation ensuring road safety abroad: key directions, criteria and responsibility / P. V. Molchanov // Bulletin of the O. E. Kutafina. — 2018. — No. 1 (41). — S. 121—127.

11. Rossinsky B. V. Some problems and prospects for the development of administrative responsibility / B. V. Rossinsky // Administrative law and process. — 2017. — No. 6. — P. 38—42.

12. [www.kolesa.ru](http://www.kolesa.ru) (date of access: 12.08.2019).