

УДК 342.95

**БАЛЬНАЯ СИСТЕМА АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ
(ВЗЫСКАНИЙ):
АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА**

Цындра В. Н.

Крымский филиал Краснодарского университета МВД России

В статье актуализирована потребность в изучении зарубежного опыта внедрения бальной системы, как разновидности административных наказаний за правонарушения в области дорожного движения. Установлено, что выявление зарубежного опыта бальных систем предусматривает: анализ общих для различных стран закономерностей их закрепления и оснований применения; выявление особенностей их применения в отдельных странах; определение целесообразности его использования для совершенствования российского административно-деликтного законодательства.

С учетом предложенного алгоритма, рассмотрен опыт внедрения штрафных баллов (очков) в Азербайджане, Арабских Эмиратах, Великобритании, Германии, Грузии, Израиле, Испании, Италии, Китае, Молдове, США, Украине, Франции, Чехии, Японии; установлены общие закономерности и специфика законодательного закрепления и практики их применения; детализирована специфика применения штрафных баллов в странах, правовая действительность которых, наиболее соответствует российским реалиям: Азербайджан, Грузия, Украина, Молдова.

Определены позитивные составляющие зарубежного опыта, названы основные условия для внедрения бальной системы назначения административных наказаний в России.

Ключевые слова: бальная система, штрафные баллы (очки), административное наказание (взыскание), зарубежный опыт, административно-деликтное законодательство.

Совершенствование российского административно-деликтного законодательства выступает одной из важнейших задач, стоящих перед современной административно-правовой наукой. Её решение непосредственно связано с проводимыми в нашей стране экономическими, социальными и правовыми реформами, целями которых является обеспечение реализации прав и свобод личности, защита интересов общества и государства, преодоление негативного влияния кризисных и других деструктивных явлений, замедляющих развитие России как мирового лидера.

По нашему мнению, к факторам, негативно влияющих на прогресс российского общества необходимо относить и: рост уровня административной деликтности, характеризующийся значительным ростом отдельных видов административных правонарушений, в том числе и совершаемых неоднократно, а также использование административной деликтации деяний, как наиболее оперативного средства правовой защиты общественных отношений.

Так, только количество правонарушений в области безопасности дорожного движения за 2013-2018 гг. выросло на более чем 20 млн. случаев, а в Особенную часть КоАП РФ введено более 340 норм, устанавливающих административную ответственность (около 63% от общего числа, начиная с момента принятия этого Кодекса) [1].

Свидетельством недостаточной эффективности воздействия мер административной ответственности на поведение правонарушителей может считаться и расшире-

ние административной преюдиции в качестве основания для уголовной ответственности. В 2011–2018 гг. такая преюдиция была введена для 14 составов преступлений, при этом с 2016 г. – для 7 (50%) [2].

Считаем, что в контексте очередного этапа реформирования административно-деликтного законодательства, актуальным следует признать и дальнейшее изучение предупредительного и воспитательного потенциала административных наказаний (взысканий), в том числе и закрепленных в законодательстве зарубежных стран.

Целесообразность проведения такого исследования обусловлена возможностью внедрения позитивного опыта применения административных наказаний, сформировавшегося в государствах, имеющих сходные с Россией закономерности развития института административной ответственности (например, государства-члены СНГ), а также стран, создавших административно-правовые средства, эффективно влияющие на определенные группы правонарушений (например, в области безопасности дорожного движения).

Кроме этого, изучение зарубежного опыта является неотъемлемой частью современных административно-правовых исследований. Его выявление позволяет повысить оперативность поиска и принятия решений по разработке предложений для совершенствования отечественного административно-деликтного законодательства, устранить существующие недостатки в нормативном закреплении и практике применения отдельных видов административных наказаний, расширить горизонты изучения административно-деликтного воздействия на поведение участников общественных отношений.

В проведенном нами в 2018 г. исследовании административных наказаний в законодательстве стран-членов СНГ, дан общий анализ такого взыскания, как штрафные баллы, закрепленного в ст. 24 Кодекса Украины об административных правонарушениях [3, с.193-198].

В связи с высоким предупредительным потенциалом этого наказания, имеющимся в России опытом применения бальной системы (в РСФСР советского периода и 1993-1997 гг. в Российской Федерации (ст.118.1 КоАП РСФСР), тенденциями дальнейшего совершенствования норм административно-наказательного права, его дальнейшее внедрение в отечественное законодательство требует дополнительного обоснования.

Целью данной публикации является изучение законодательства и практики применения бальной системы, используемой при назначении административных наказаний (взысканий) за рубежом. Достижение этой цели предусматривает: выбор государств, законодательство которых содержит бальную систему начисления административных наказаний (взысканий), выделение способов закрепления такой системы, групп правонарушений, за которые устанавливаются «бальные» санкции, оценка возможности внедрения таких наказаний в КоАП РФ.

Рассматривая состояние научной разработки очерченной нами проблемы, следует отметить, что Э. И. оглы Абдуллаевым, А. В. Банчуком, А. И. Бутковым, Э. Е. Гензюком, В. В. Денисенком, А. Н. Дерюгой, Е. В. Додины, А. С. Дугенцом, И. Ш. Киясхановым, А. В. Кириным, С. Н. Клепиковым, О. С. Клепиковой, В. К. Колпаковым, Л. В. Ковалем, Д. Н. Мышляевым, Д. М. Лукьянцем, А. В. Лыткиным, И. В. Максимовым, М. И. Никулиным, А. И. Остапенком, В. А. Поникаровым, В. Е. Севрюгиным, П. П. Серковым, А. П. Солдатовым, Ю. П. Соловьём,

Ю. Н. Стариловым, А. С. Родионовой, О. С. Рогачовой, А. П. Шергиным, А. Ю. Якимовым сформированы основы исследования мер административной ответственности, в том числе и возможности использования зарубежного опыта для их совершенствования.

Непосредственно вопросы применения бальной системы как административного наказания изложены в публикациях: С. Н. Антонова, С. И. Бертуша, А. И. Быкова, С. Н. Дмитриева, С. А. Романьковой, Е. П. Калугина, О. В. Ковалёвой, В. В. Кузина, В. И. Майорова, Р. Ю. Молчанова, П. А. Поцелуева, Н. А. Седовой, В. В. Юносова и др. [4]. В этих работах фрагментарно изложены исторические аспекты, современное состояние и особенности применения бальной системы в некоторых странах.

В тоже время, самостоятельные комплексные исследования зарубежных систем административных наказаний и отдельных их видов в последние 10-15 лет не проводилось. Таким образом, данная публикация может расцениваться и как попытка построения алгоритма характеристики зарубежного опыта закрепления административных наказаний (взысканий) на примере отдельной его разновидности.

Изучение научных публикаций позволило к предмету анализа отнести опыт следующих государств, в которых эффективно и длительно функционирует бальная система административных наказаний (взысканий): 1) образованные на постсоветском пространстве (Азербайджан, Грузия, Молдова, Украина); 2) европейские страны (Великобритания, Германия, Испания, Италия, Чехия); 3) США; 4) другие (Арабские Эмираты, Израиль, Китай, Япония).

Выявление зарубежного опыта бальных систем предусматривает: анализ общих для различных стран закономерностей их закрепления и оснований применения; выявление особенностей их применения в отдельных странах; определение целесообразности использования позитивного опыта для совершенствования российского административно-деликтного законодательства.

Изучение значительного массива нормативного и теоретического материала позволило сделать вывод, что общими закономерностями являются:

1) сфера общественных отношений, для защиты которых применяется данный вид наказания – безопасность дорожного движения, характеризующаяся значительным числом неоднократных правонарушений, в том числе и ставящих под угрозу причинение вреда здоровью или жизни человека;

2) цели введения бальной системы – предупреждение недисциплинированного поведения участников дорожного движения, преимущественно лиц, управляющих транспортными средствами; минимизация рисков совершения более серьезных (грубых, тяжких) нарушений правил дорожного движения; позитивное стимулирование поведения добросовестных участников дорожного движения; информирование нарушителя о возможном лишении права управления транспортным средством или применения более серьезных мер ответственности;

3) основания для применения штрафных баллов – систематическое (неоднократное) нарушение лицом грубых или наиболее распространенных правил дорожного движения;

4) использование градации правонарушений в области безопасности дорожного движения в зависимости от систематичности, грубости нарушения соответствующих норм правил дорожного движения (например, превышения определенных ли-

митов скорости дорожного движения, содержания алкоголя в крови (выдыхаемом воздухе);

5) каталогизация штрафных баллов путем формирования таблиц их соотношения с категорией нарушения правил дорожного движения;

6) аккумуляирование штрафных баллов в пределах интервала, определяемого для конкретного вида административного наказания, в большинстве случаев – лишения права управления транспортным средством, вплоть до пожизненного его аннулирования;

7) широкое использование технических средств и информационных технологий для фиксации нарушений правил дорожного движения, в том числе и работающих в автоматическом режиме, учета и проверки штрафных баллов;

8) применение системы штрафных баллов вместе с иными видами административных наказаний.

Несмотря на некоторое подобие построения систем штрафных баллов в рассматриваемых нами странах, отдельные из них применяют бальную систему с учетом сложившейся деликтной политики и правоохранительной практики. Например, это касается:

- применения штрафных баллов не только к лицам, непосредственно управляющим транспортными средствами, но и другим участникам дорожного движения, например, пешеходам (Германия, Грузия) и велосипедистам (Германия), лицам, управляющим двухколесным моторным средством (Япония);

- использования различных подходов к определению максимального размера штрафных баллов (12 – Чехия, Германия, Франция, Великобритания, 15 – Чехия, 20 – Азербайджан, Италия, 24 – Арабские Эмираты, 100 – Грузия, 150 – Украина) и, соответственно, – применение различных видов наказаний;

- использования различных критериев для определения соотношения размеров штрафных баллов и нарушений правил дорожного движения (1 – за незначительные правонарушения, с последующим увеличением – для более грубых, преимущественно в соотношении с размерами штрафов);

- повышением размеров страховых взносов при достижении определённых диапазонов сумм штрафных баллов (так, в США при наличии более 11 баллов ежегодная страховка увеличивается на \$1000) [5];

- установлением различных сроков действия штрафных баллов (т.н. оценочного периода) (от 1 года до 4 лет), также их хранения в базах данных (10 лет – Германия, 7 лет – США);

- способов фиксации таких баллов (использование специальных вкладышей в водительское удостоверение или записей непосредственно в них (Ирландия), в электронной форме);

- зависимости размера штрафных баллов от места совершения правонарушения: населенный пункт или вне его пределов (Германия);

- использования вместе со штрафными баллами и иных способов воздействия на поведение нарушителя, в том числе и основанных на монетизации (оплатности): временного приостановления права гражданина на управление транспортным средством, повторное прохождение теоретического или практического экзамена по проверке знаний правил дорожного движения, прослушивание платных лекций (в том числе и онлайн-курсов), направленных на дополнительное изучение правил дорож-

ного движения (как правило, в выходные дни или иное свободное для лица время) (Израиль), прохождение психологического тестирования для установления уровня раскаяния в совершённом правонарушении, требующего дополнительной платной подготовки и консультирования у специалиста (Германия)[6].

- снижение возраста, с которого могут начисляться штрафные баллы (например, с 12 лет в Германии);
- включение штрафных баллов как в перечень основных административных взысканий (ст. 25 КоАП РФ), так и основных, и дополнительных (ч. 3 ст. 32 Кодекса Республики Молдова «Об административных правонарушениях»).

Приведем примеры, правовой регламентации бальной системы в законодательстве государств, созданных на постсоветском пространстве.

Например, введение в 2015 году в Украине штрафных баллов (ст. 27-1 КУоАП) [7] обусловлено необходимостью усиления административно-деликтного воздействия на лиц, допускающих отдельные нарушения в области безопасности дорожного движения, использования опыта Франции и некоторых других стран Европы, а также внедрение средств их фиксации в автоматическом режиме.

В ходе рассмотрения законопроекта о ведении данного вида взыскания в Украине, специалистами Главного Научно-экспертного управления Верховного Совета Украины, высказывались следующие замечания, не устраненные в законе: отсутствие обоснования суммы баллов (150), обязанности уведомления о фиксации правонарушения и списания баллов приведет к нарушению таких целей административного наказания как воспитание лица в духе соблюдения законов и предупреждения совершения новых правонарушений; возможность махинаций с определением лица, непосредственно управляющего транспортным средством, в связи с внедрением «презумпции вины собственника» и некоторые другие [8].

Штрафные баллы являются взысканием, которое накладывается на граждан за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме. Такие баллы автоматически устанавливаются для лица, имеющего право управления транспортным средством, ежегодно с начала года (со дня получения права управления транспортным средством) и до конца года начисляется 150 баллов. В случае фиксации такого правонарушения от общего числа баллов гражданина, который его совершил, отнимается количество баллов, предусмотренных соответствующей статьей КУоАП.

Если же размер взыскания в виде штрафных баллов превышает остаток, они накладываются соразмерно этому остатку независимо от размера штрафных баллов, определенных в соответствующей статье особенной части этого Кодекса. Например, превышение установленных ограничений скорости движения транспортных средств более чем на 20 км/ч влечет за собой наложение 50 штрафных баллов (ч. 1 ст. 122 КУоАП).

К сожалению, ни порядок исполнения постановлений о наложении штрафных баллов, ни последствия их израсходования, ни другие особенности их применения КоАП Украины не регулирует.

Обеспечение учета, начисления, исчисления штрафных баллов лицам, имеющим право управления транспортным средством, предусмотренных за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме с помощью технических средств (приборов контроля) устанавли-

вается Постановлением Кабинета Министров Украины; от 10.11.2017 № 833 «О функционировании системы фиксации административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в автоматическом режиме» [9].

Более того, только с ноября 2018 г. в Украине введен «Порядок безвозмездного предоставления (в том числе через Интернет) информации об административном правонарушении в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированное в автоматическом режиме...», которым инициатива получения такой информации возлагается на гражданина [10]. Обращение, в котором указывает желаемый способ получения информации и абонентский номер средства подвижной (мобильной) связи и / или адрес электронной почты, подается в территориальные органы по предоставлению сервисных услуг МВД независимо от регистрации места жительства или регистрации транспортного средства.

В ноябре 2016 года штрафные очки были введены в качестве дополнительного наказания в Республике Молдова. Так, ч. 1 ст. 37 Кодекса Республики Молдова «О правонарушениях» № 218 от 24.10.2008 устанавливает, что в случаях и в размере, предусмотренном санкциями норм о правонарушениях в главе XIII «Правонарушения в области дорожного движения» книги первой, водителю транспортного средства, признанному виновным в совершении правонарушения, помимо назначения основного наказания начисляется определенное количество штрафных очков в качестве дополнительного наказания. Ч. 2 указывает, что назначение наказания в порядке, предусмотренном частью 1, обуславливает накопление 15 штрафных очков, констатирующий субъект передает дело о правонарушении на рассмотрение компетентной судебной инстанции, которая помимо применения основного наказания и начисления штрафных очков назначает в качестве дополнительного наказания лишение права управления транспортным средством на срок от 6 месяцев до 1 года. Ч. 3 говорит, что штрафные очки аннулируются по истечении шестимесячного срока со дня установления правонарушения, за совершение которого они были начислены, или со дня лишения судебным решением права управления транспортным средством.

Порядок учета штрафных очков и порядок обеспечения доступа владельца водительского удостоверения к информации о штрафных очках устанавливаются Правительством. Так, владелец водительского удостоверения, по заявлению, имеет право получить в 10-дневный срок лично или через своего законного представителя в территориальном органе дорожной полиции, в радиусе обслуживания которого проживает, информацию о количестве начисленных ему штрафных очков, а также о привлечении к ответственности за правонарушения [11, 12].

С развитием информационных технологий в Молдове граждане могут получить информацию о наличии или отсутствии штрафных очков путем: 1) SMS-информирования (о наличии или отсутствии штрафных баллов; наличии или отсутствии неоплаченных штрафов, а так же их список; временном лишении водительских прав; передаче в суд материалов о произошедшем нарушении); 2) бесплатного мобильного приложения e-Trafic (о нарушениях, а также номер внутреннего документа полиции, статью Кодекса об административных правонарушениях, которая была нарушена, описание нарушения, количества начисленных штрафных баллов, минимального и максимального размера штрафа); 3) обращения на сайт Инспектората Патрульной Службы, предоставив свой IDNP и номер водительского удостове-

рения или номер любого из протоколов, составленных ранее); 4) получения информации от дорожного полицейского [13].

С 1 июля 2017 года бальная система введена и в Грузии. Ежегодно на водительское удостоверение начисляется 100 баллов, которые сокращаются в соответствии с видом нарушения. Минимальное количество баллов – 5, максимальное – 40 (за повторные грубые нарушения правил дорожного движения). Если водитель совершит нарушения на 100 баллов, его лишат прав. Для пешеходов максимальный балл составляет 10 баллов [14]. Водители могут проверить свои баллы с помощью мобильного приложения SAGENCY, а также на сайте Агентства услуг МВД Грузии [15].

В Республике Азербайджан штрафные баллы не являются административным наказанием и применяются как основание для ограничения права управления транспортным средством. Так, ст. 27.4 Кодекса Азербайджанской Республики об административных проступках устанавливает, что ограничение права управления транспортными средствами без наложения административного штрафа производится в тех случаях, когда водитель в течение года набрал 20 и более баллов за совершенные проступки, которые оцениваются в баллах и предусмотрены статьей 327.7 Кодекса (от 1-го до 5-ти баллов). Балл, назначенный за совершение административного проступка, находится в силе в течение 1-го года со времени вступления в силу постановления о наложении административного взыскания (п. 6 примечания к ст. 327.7 КАРoАП) [16]. Граждане могут получить информацию о штрафах, штрафных баллах и способах их оплаты, размещенную на сайте МВД Азербайджанской Республики [17].

В Армении, Белоруссии, как и в России, более 10 лет активно ведется научная и общественная дискуссия по вопросу внедрения рассматриваемой системы в законодательство и практику. При этом, результатом этого обсуждения является комплекс предложений, представленных в законодательные структуры этих государств.

С учетом изложенного, считаем целесообразным: обратить внимание на то, что бальная система успешно функционирует в тех государствах, где традиционно высокий уровень уважения граждан к закону, дисциплинированности и исполнительности населения; сформированы государственные органы, заслужившие доверие граждан и участников дорожного движения; имеются развитые информационно-телекоммуникационные системы, а также навык их использования гражданами; повсеместно применяются технические средства фиксации правонарушений; учитывать, что снижение вреда от нарушений правил дорожного движения за рубежом связано не только с введением штрафных баллов (очков), но и с систематической информационно-разъяснительной работой, интегрированием соответствующих знаний в учебные курсы подготовки водителей, применением различных способов доступа граждан к информации о начислении штрафных баллов (через порталы предоставления публичных услуг, официальные сайты органов власти), предупреждения о возможности наступления более серьезной ответственности (путем электронных сообщений, СМС-информирования).

Внедрению (возобновлению) бальной системы в российское законодательство и практику должно предшествовать широкое общественное обсуждение этой новации, а также проблем, которые могут сопутствовать её применению, подготовка научно-обоснованной концепции, определяющей место и порядок реализации штрафных баллов, как разновидности административного наказания или специфиче-

ческого профилактического средства воздействия на поведение выделителей и других участников дорожного движения, проведение эксперимента по её применению в ряде населенных пунктов различной категории.

Список литературы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. // Сборник законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, Ч. 1, Ст. 1.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ. - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/. (дата обращения: 25.01.2019).
3. Цындра В. Н. Особые виды административных наказаний в законодательстве стран-членов СНГ // Сборник выступлений по итогам проведения Первого Севастопольского юридического форума, прошедшего 27-28 сентября 2018 года на базе Юридического института Севастопольского государственного университета / отв. ред. С.А. Васильева. — М.: Центркаталог, 2019, 384 с.
4. Антонов С. Н., Кузин В. В. Ответственность за систематическое совершение административных правонарушений в области дорожного движения: история, проблемы, перспективы. - URL: <http://center-bereg.ru/m837.html>. (дата обращения: 25.01.2019).
5. Богунувский В. Система работы штрафных баллов за нарушение ПДД. - URL: <http://auto.vesti-ukr.com/docs/108338-sistema-raboty-shtrafnyh-ballov-za-narushenie-pdd>.
6. «Идиотентест» или почему в Германии водители ездят строго по правилам // <https://cont.ws/@master-t/850658>. (дата обращения: 25.01.2019).
7. Кодекс Украины об административных правонарушениях от 07.12.1984 г. // Ведомости Верховного Совета, 1984, приложение до № 51, ст.1123.
8. Заключение на проект Закона Украины № 2562 від 13.05.2015 р. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения». - URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54673. (дата обращения: 25.01.2019).
9. Постановление Кабинета Министров Украины от 10.11.2017 № 833 «О функционировании системы фиксации административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в автоматическом режиме». - URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF>. (дата обращения: 25.01.2019).
10. Постановление Кабинета Министров Украины от 14 ноября 2018 № 984 «Порядок безвозмездного предоставления (в том числе через Интернет) информации об административном правонарушении в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированное в автоматическом режиме, и о нарушении правил остановки, стоянки, парковки транспортных средств, зафиксированное в режиме фотосъемки (видеозаписи), лицам, за которыми зарегистрированы транспортные средства, и / или непосредственным пользователям таких транспортных средств». - URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984-2018-%D0%BF/print>. (дата обращения: 25.01.2019).
11. Постановление Правительства Республики Молдова от 14.08.2009 № 493 «Об утверждении Положения об учете правонарушений в области дорожного движения и обеспечении доступа владельца водительского удостоверения к информации о штрафных очках». - URL: <http://lex.justice.md/ru/332077/>. (дата обращения: 25.01.2019).
12. Приказ МВД Республики Молдова № 60 от 03.03.2014 «Об утверждении Инструкций о порядке выдачи разрешительных документов, справок об отсутствии судимости, справок о привлечении к ответственности за правонарушения и других справок службой информационных технологий Министерства внутренних дел». - URL: <http://lex.justice.md/ru/352552/> (дата обращения: 25.01.2019).
13. Откуда берутся штрафы и как узнать, сколько у вас баллов. И есть ли еще права... - URL: <http://www.kp.md/daily/26407/3282724/> (дата обращения: 25.01.2019).
14. 100-балльная система оценки водителей — как это будет работать? - URL: <http://www.apsny.ge/2017/soc/1492889614.php>. (дата обращения: 25.01.2019).
15. 100-балльная система оценки водителей в силе — как это будет работать? - URL: <http://www.newsgeorgia.ge/100-balnaya-sistema-otsenki-voditelej-v-sile-kak-eto-budet-rabotat/> (дата обращения: 25.01.2019).
16. Кодекс Азербайджанской Республики об административных проступках: Закон Азербайджанской Республики от 29 декабря 2015 года № 96-VQ. - URL: http://online.zakon.az/Document/?doc_id=36865427
17. Информация о суммах штрафов и о штрафных баллах. - URL: <http://mia.gov.az/?/ru/driverlicense/> (дата обращения: 25.01.2019).

Tsyndrya V. N. Ballroot system of administrative punishments (recovery): analysis of foreign experience // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72). № 3. – P. 320–328.

The article actualizes the need to study foreign experience in the implementation of the ball system, as a form of administrative penalties for offenses in the field of road traffic. It was established that the identification of foreign experience of ball systems provides for: an analysis of the general for different countries patterns of their consolidation and the bases of application; identifying features of their use in individual countries; determining the feasibility of using it to improve Russian administrative-tort legislation.

Taking into account the proposed algorithm, the experience of introducing penalty points (points) in Azerbaijan, United Arab Emirates, Great Britain, Germany, Georgia, Israel, Spain, Italy, China, Moldova, USA, Ukraine, France, Czech Republic, Japan was considered: established general laws and specifics of legislative consolidation and practice of their application; detailed specificity of the use of penalty points in countries whose legal reality most closely matches the Russian realities: Azerbaijan, Georgia, Ukraine, Moldova.

The positive components of foreign experience are identified, the main conditions for the implementation of the point system of administrative punishment in Russia are named.

Keywords: point system, penalty points (points), administrative punishment (recovery), foreign experience, administrative and tort legislation

Spisok literatury

1. Kodeks Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarusheniyah ot 30.12.2001 g. // Sbornik zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii, 2002, № 1, CH. 1, St. 1.
2. Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 13.06.1996 N 63-FZ. - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
3. Cyndrya V. N. Osobyje vidy administrativnyh nakazaniy v zakonodatel'stve stran-chlenov SNG // Sbornik vystuplenij po itogam provedeniya Pervogo Sevastopol'skogo yuridicheskogo foruma, proshedshogo 27-28 sentyabrya 2018 goda na baze YUridicheskogo instituta Sevastopol'skogo gosudarstvennogo universiteta / otv. red. S.A. Vasil'eva. — M.: Centrkatolog, 2019, 384 s.
4. Antonov S. N., Kuzin V. V. Otvetstvennost' za sistematicheskoe sovershenie administrativnyh pravonarushenij v oblasti dorozhnogo dvizheniya: istoriya, problemy, perspektivy. - URL: <http://centerbereg.ru/m837.html>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
5. Bogunovskij V. Sistema raboty shtrafnih ballov za narushenie PDD. - URL: <http://auto.vesti-ukr.com/docs/108338-sistema-raboty-shtrafnih-ballov-za-narushenie-pdd>.
6. «Idiotentest» ili pochemu v Germanii voditeli ezdyat strogo po pravilam // <https://cont.ws/@master-t/850658>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
7. Kodeks Ukrainy ob administrativnyh pravonarusheniyah ot 07.12.1984 g. // Vedomosti Verhovnogo Soveta, 1984, prilozhenie do № 51, st.1123.
8. Zaklyuchenie na proekt Zakona Ukrainy № 2562 vid 13.05.2015 r. «O vnesenii izmenenij v nekotorye zakonodatel'nye akty Ukrainy odnositel'no sovershenstvovaniya regulirovaniya otnoshenij v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya». - URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54673. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
9. Postanovlenie Kabineta Ministrov Ukrainy ot 10.11.2017 № 833 «O funkcionirovanii sistemy fiksacii administrativnyh pravonarushenij v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v avtomaticheskom rezhime». - URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
10. Postanovlenie Kabineta Ministrov Ukrainy ot 14 noyabrya 2018 № 984 «Poryadok bezvozmezhnogo predostavleniya (v tom chisle cherez Internet) informacii ob administrativnom pravonarushenii v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya, zafiksirovannoe v avtomaticheskom rezhime, i o narushenii pravil ostanovki, stoyanki, parkovki transportnyh sredstv, zafiksirovannoe v rezhime fotos'emki (videozapisi), licam, za kotorymi zaregistriruvany transportnye sredstva, i / ili neposredstvennym pol'zovatelyam takih transportnyh sredstv». - URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984-2018-%D0%BF/print>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
11. Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Moldova ot 14.08.2009 Nr. 493 «Ob utverzhdenii Polozheniya ob uchete pravonarushenij v oblasti dorozhnogo dvizheniya i obespechenii dostupa vladel'ca voditel'skogo udostovereniya k informacii o shtrafnih ochkah». - URL: <http://lex.justice.md/ru/332077/>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
12. Prikaz MVD Respubliki Moldova Nr. 60 ot 03.03.2014 «Ob utverzhdenii Instrukcij o poryadke vydachi razreshitel'nyh dokumentov, spravok ob otsutstvii sudimosti, spravok o privilechenii k otvetstvennosti za pravonarusheniya i drugih spravok sluzhboj informacionnyh tekhnologij Ministerstva vnutrennih del». - URL: <http://lex.justice.md/ru/352552/>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
13. Otkuda berutsya shtrafy i kak uznat', skol'ko u vas ballov. I est' li eshche prava... - URL: <http://www.kp.md/daily/26407/3282724/>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
14. 100-bal'naya sistema ocenki voditelej — kak ehto budet rabotat? - URL: <http://www.apsny.ge/2017/soc/1492889614.php>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
15. 100-bal'naya sistema ocenki voditelej v sile — kak ehto budet rabotat? - URL: <http://www.newsgeorgia.ge/100-balnaya-sistema-otsenki-voditelej-v-sile-kak-eto-budet-rabotat/>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).
16. Kodeks Azerbajdzhanskoj Respubliki ob administrativnyh postupkah: Zakon Azerbajdzhanskoj Respubliki ot 29 dekabrya 2015 goda № 96-VQ. - URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36865427
17. Informaciya o summah shtrafov i o shtrafnih ballah. - URL: <http://mia.gov.az/?ru/driverlicense/>. (data obrashcheniya: 25.01.2019).