

*Герасько В.В. – преподаватель
кафедры административного и
финансового права,
Азимбаева А. - студентка 4
курса факультета права и
предпринимательства
КГЮА
УДК 342.9;651.1;343.346*

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

***Аннотация:** В статье освещены проблемы совершенствования административно-правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике, повышения эффективности принимаемых мер административного воздействия и неотвратимости наказания за совершенные правонарушения.*

***Аннотация:** Бул макалада Кыргыз Республикасында жолдо журуунун коопсуздук чөйрөсүндө административдик-укуктук жөнгө салууну өркүндөтүү, колдонулган чаралардын административдик таасир беруусунун эффективдуулугун жогорулатуу жана тартип бузууларга сөзсүз колдоно турган жазалар чагылдырылган.*

***Annotation:** The article highlights the problems of improving the administrative and legal regulation in the field of road safety in the Kyrgyz Republic, improve the effectiveness of administrative measures and the inevitability of punishment for offenses.*

***Ключевые слова:** Административно-правовое регулирование, безопасность дорожного движения, административное воздействие, штрафные санкции.*

***Негизги сөздөр:** Административдик- укуктук жөнгө салуу, жолдо журуунун коопсуздугу, административдик таасир беруу, айыптык санкциялар.*

***Keywords:** Administrative and legal regulation, road safety, administrative action, penalties.*

Обеспечение безопасности дорожного движения сегодня по праву относится к первоочередным задачам Кыргызской Республики, имеющим общенациональное значение. Сложившаяся ситуация с безопасностью на дорогах, несмотря на предпринимаемые в государстве меры, продолжает показывать негативную динамику. В Кыргызстане в 2013 году на 29,1% увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий. Постоянно проводимые расширенные совещания исполнительных органов по проблемам государственно-правового обеспечения безопасности дорожного движения в целом и вопросам факторов аварийности, качества подготовки водителей, эффективности принимаемых мер административного

воздействия и неотвратимости наказания в частности, а также активное обсуждение вопросов безопасности дорожного движения на научно-практических конференциях и семинарах, а также процесс совершенствования действующего законодательства свидетельствуют о том, что интерес к изучению настоящей проблемы далеко не исчерпан.

На заседаниях комитета Жогорку Кенеша по законности, правопорядку и борьбе с преступностью регулярно заслушивают главу ДПС МВД КР Таланта Исаева. По его словам, в 2013 году количество погибших в результате ДТП увеличилось на 13%. В 2013 году в результате ДТП погибло 1 тысяча 214 человек. В настоящее время только в Бишкеке на учете состоит 316 тысяч автомобилей. С экономической точки зрения, материальный ущерб от аварий ежегодно превышает 2% внутреннего валового продукта, что в абсолютном выражении составляет сотни миллионов сомов. Аналогичная ситуация складывается на дорогах всего мира. Ежегодно во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий погибают более 1,2 млн. человек, 20-50 млн. - получают травмы, глобальный ущерб оценивается в 518 млрд. долларов США. Сложившаяся ситуация в данной области характеризуется как глобальный кризис. По прогнозам Всемирной организации здравоохранения, при непринятии самых решительных мер к 2020 году смертность на дорогах может увеличиться вдвое, пропустив в этом страшном соревновании вперед только сердечнососудистые заболевания и самоубийства. Учитывая реальную опасность обстановки на дорогах, масштабы вреда наносимого обществу в целом, аварийность можно отнести к основным угрозам современности, а ситуацию в сфере дорожного движения - к основным вопросам устойчивого развития человечества.

Безопасность дорожного движения стала серьезной государственной проблемой, имеющей огромное социальное и политическое значение и в Кыргызской Республике. Опыт развитых государств свидетельствует о том, что проблема может быть решена только на государственном уровне, путем совершенствования административно-правового регулирования. Проблема предотвращения дорожно-транспортных происшествий является комплексной, требующей для своего решения совместных усилий министерств, ведомств, других государственных органов, многих предприятий и организаций. Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения «осуществляется посредством:

- установления полномочий и ответственности органов исполнительной власти и местного самоуправления;
- координации деятельности органов исполнительной власти и местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;

- разработки в установленном порядке нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
- регистрации и учета транспортных средств;
- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности дорожного движения;
- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- осуществления обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства;
- проведения социально-ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Кыргызской Республики, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения».[2]

В этом направлении за последние годы сделано многое: значительно обновлены Правила дорожного движения, регулярно вносятся дополнения в Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности, в Закон КР «О дорожном движении в Кыргызской Республики», разработаны и введены в действие «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», «исключающие выход на трассы неисправных транспортных средств»[3], приводятся в соответствие законодательству и реалиям нашей жизни положения об органах государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Например: целью Правил дорожного движения «является - установление единого порядка в использовании дорог наземным транспортом и другими участниками дорожного движения.

Основу Правил составляют право:

- на жизнь и здоровье человека;
- на сохранность комплекса дорог, транспортных средств и материальных ценностей;
- на обеспечение экологической безопасности государства;
- на осуществление контроля за соблюдением требований Правил участниками дорожного движения.

Настоящие Правила устанавливают единый порядок дорожного движения, взаимоотношения между его участниками и уполномоченными сотрудниками органов внутренних дел, осуществляющими специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения на всей территории Кыргызской Республики. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения,

должны основываться на требованиях настоящих Правил и не противоречить им».[4]

Но система обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время далека от оптимальной. И даже при более или менее эффективной работе отдельных субъектов, входящих в систему, в целом деятельность, направленная на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, в республике не может быть признана удовлетворительной.

Основными факторами, обуславливающими высокую аварийность, являются:

1. недостаточная эффективность системы обеспечения безопасности дорожного движения;
2. массовая автомобилизация населения, ведущая к росту средств автотранспорта;
3. неразвитость и низкое техническое состояние автодорог, плохая и не соответствующая инфраструктура;
4. коррумпированность государственных органов, в ведении которых находятся вопросы подготовки водителей, выдачи водительских прав, технического осмотра средств автотранспорта, регулирование дорожного движения, предупредительно - воспитательных санкций на дорогах;
5. фактическое отсутствие ответственности и реальной заинтересованности министерств, ведомств, организаций, предприятий, местных органов в снижении числа дорожно-транспортных происшествий, нередко их безразличие к данной проблеме;
6. низкая культура поведения водителей и пешеходов. Низкое качество подготовки и дисциплины участников дорожного движения.

Все это указывает на необходимость анализа причин аварийности, поиска наиболее эффективных путей и методов обеспечения безопасности дорожного движения, принятия соответствующих неотложных мер и обуславливает необходимость всестороннего комплексного теоретического осмысления проблем административно-правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения

В целях совершенствования административно-правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, для решения вышеизложенных проблем, нужно предпринимать срочные и адекватные меры. Полностью искоренить дорожно-транспортные происшествия невозможно, но, по крайней мере, для обеспечения безопасности граждан должны быть приняты меры во всех сферах, начиная от политических, экономических, социальных. Одними из таких мер могут быть следующие:

- ужесточение процесса получения водительских прав
- а) продление процесса обучения до 6-ти месяцев;
- б) заранее определить вышестоящими органами количества удостоверений, которые будут выдаваться в течении года и не выше определенного количества;

в) постройка автоматизированных автодромов для сдачи экзаменов, позволяющих исключить человеческий фактор и объективно оценить уровень подготовки при выдаче водительских удостоверений.

- ужесточение штрафных санкций в отношении водителей механических транспортных средств за нарушение Правил дорожного движения. Повышение административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения с учетом общественной значимости данной социальной проблемы, степени ее остроты сегодня является объективной необходимостью. Низкие штрафные санкции являются абсолютно неэффективными. Увеличение суммы штрафа может существенно сдержать рост дорожной аварийности;

- необходимо внести поправки в ст. 247 КоАО в отношении пешеходов, а также лиц, управляющим мопедом, велосипедистом, увеличением штрафных санкций до 5-ти расчетных показателей.

В настоящее время статья 247. Нарушение Правил дорожного движения его участниками (за исключением водителей механических транспортных средств) предусматривает следующие штрафные санкции:

Нарушение пешеходом и пассажиром транспортного средства Правил дорожного движения влечет наложение административного штрафа от одного до двух расчетных показателей.

Нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим мопедом, велосипедистом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующими в процессе дорожного движения (за исключением водителя механического транспортного средства), - влечет наложение административного штрафа от одного до двух расчетных показателей». [1]

-принятие Закона КР о запрете на ввоз праворульных автомашин на территорию КР, который в настоящее время находится на рассмотрении Жогорку Кенеша. По сообщению пресс-службы Правительства под председательством премьер-министра Кыргызской Республики Джоомарта Оторбаева состоялось общественное обсуждение проекта закона, предусматривающего запрет ввоза праворульных автомобилей на территорию страны, на заседание правительства был вынесен проект закона «О внесении дополнений в Закон Кыргызской Республики «О дорожном движении в Кыргызской Республики»;

-существует необходимость более четкого нормативного правового регулирования применения административно-предупредительных и административно-пресекательных мер. Кодификация-нормативной базы в сфере дорожного движения должна заключаться не в частичных изменениях, а в повышении качества действующих норм, их эффективности и научной обоснованности, приближения к потребностям обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе.

Регулятивное воздействие административного законодательства на отношения, осуществляемое с помощью предписаний, запретов и иных методов, а также путем установления мер ответственности в случае их нарушения субъектами этих отношений представляет собой один из основных, а,

возможно, главных элементов механизма административно-правового регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Кодекс об административной ответственности Кыргызской Республики от 4 августа 1998г. №114, в редакции от 16 октября 2013 года №192.
2. Закон КР О дорожном движении в Кыргызской Республики от 20 апреля 1998г. №52, в ред. от 29 мая 2008г. №100.
3. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. В редакции постановления Правительства КР от 3 марта 2009 года № 136.
4. Правила дорожного движения (введ. в действие с 1 сентября 1999 года) В ред. постановления Правительства КР от 27 сентября 2012 года № 656) Утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 года № 421.