

Жумаканова Ж.К. - преподаватель
кафедры административного и
финансового права КГЮА
УДК: 342.9+343.346.2

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы административного наказания за нарушения правил дорожного движения нашей стране. Дается рекомендация по совершенствованию административного законодательства в сфере обеспечения дорожной безопасности.

Аннотация: Макалада биздин өлкөдөгү жол кыймылынын эрежелерин бузгандыгы учун администрациялык жазалардын көйгөйлөрү каралат. Жол коопсуздугун камсыздоо тармагындагы административдик мыйзамдарды жакшыртуу боюнча сунуштар берилет.

Annotation: This article deals with the problems of with administrative penalties for the traffic rules violations of country. Given the recommendations on improvement of the administrative legislation this field of road safety.

Ключевые слова: Административная ответственность, дорожное движение, дорожная безопасность, дорожно-транспортное происшествие.

Негизги сөздөр: Административдик жоопкерчилик, жол кыймылы, жол коопсуздугу, жолдогу унаа кырсыгы.

Keywords: Administrative responsibility, traffic, road safety, traffic accident.

Самой острой проблемой, стоящей перед обществом и государством, является проблема дорожно-транспортных происшествий, которая приобрела особую остроту в последнее годы в связи с несоответствием между постоянно увеличивающейся численностью транспортных средств и существующей дорожно-транспортной инфраструктурой - разбитые дороги и отсутствие дорожных знаков, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Порядок дорожного движения как способ своего рода структурирования определенного социального пространства в той или иной конкретной стране обладает своими специфическими чертами, объективно задаваемыми совокупностью данных факторов. В этой связи становление правовой регламентации общественных отношений в области дорожного движения в одной стране, безусловно, отличается от аналогичного параметра другой страны. Это свидетельствует, что в современных условиях вследствие усиленной международной стандартизации автомобильного подвижного состава, средств регулирования дорожного движения и высоких темпов

развития межгосударственного автомобильного сообщения, данному процессу свойственна все более увеличивающаяся унификация средств обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе и унификация законодательства об административной ответственности в этой сфере. [2]

По оценке ряда специалистов в настоящее время действуют более 100 законов и подзаконных актов, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения. И если во многих экономически развитых странах доминируют инженерно-технические способы решения проблем безопасности дорожного движения, то к сожалению, наблюдается противоположная тенденция - ведущее место до сих пор занимает нормативно-правовой аспект решения указанных проблем, заключающийся в стремлении максимально возможным образом «зарегулировать» все стороны дорожно-транспортного процесса. В сложившейся ситуации практически невозможно достичь положения, когда каждый участник дорожного движения или должностное лицо, связанное с обеспечением безопасности дорожного движения, всегда поступали бы в полном соответствии с совокупностью всех установленных в этой области норм и правил. В этой связи как у работников дорожно-патрульной службы, так и у водителей, равно как и у лиц, оказывающих им юридическую помощь в качестве защитников в производстве по делам об административных правонарушениях, и лиц, рассматривающих такие дела, нередко отсутствует единообразное понимание многих правовых норм, регламентирующих правоотношения в сфере дорожного движения. Представляется, что подобного рода ситуацию нужно кардинально менять именно в сторону унификации законодательства.

Несмотря на то, что основной целью института административной ответственности в области дорожного движения (как на правоустановительном, так и на правоприменительном уровнях) должно быть предупреждение нарушения установленных требований участниками дорожного движения путем формирования, наряду с другими средствами правового регулирования, установки на правомерное поведение (позитивной ответственности) с помощью такого средства, как наказание правонарушителей, проведенный опрос более 1000 водителей транспортных средств показывает, что только четверть из них (точнее - 24 %) полностью согласны с требованиями правовых запретов в сфере дорожного движения, тогда как остальные соблюдают нормы исключительно из-за страха наказания. Отсюда напрашивается не очень приятный вывод о том, что только установление жестких наказаний за правонарушения позволяет сформировать установку на правомерное поведение. И правоприменительная практика последних лет, идущая именно по пути повышения степени административной ответственности (ужесточения административных санкций) в области дорожного движения, только подтверждает этот, увы, печальный вывод.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) — это всегда негативное событие как для водителя-пострадавшего, так и для водителя-виновника. Не

стоит забывать и о других участниках движения — пострадавших пешеходах и пассажирах транспортных средств. Если в результате ДТП погиб единственный ребенок или кормилец семьи, то близким родственникам или иждивенцам нанесен неизмеримый никакими денежными средствами моральный вред [4].

Причин столь высокого уровня аварийности на наших дорогах несколько. Однако, в качестве основной из них большинство аналитиков единогласно выделяют противоправное поведение водителей транспортных средств, по вине которых происходит подавляющее большинство (более 80 %) дорожно-транспортных происшествий. Согласно исследованию Всемирного банка, Кыргызстан занимает первое место по числу погибших в ДТП среди стран СНГ.

Нарушение правил дорожного движения автолюбителями, повлекшее за собой дорожно-транспортное происшествие (ДТП), относится к преступлениям против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. Определяющим моментом при квалификации названных правонарушений являются наступившие последствия, указанные в законе, к которым относятся: причинение смерти или телесных повреждений людям; повреждение транспортных средств; порча или утрата груза; причинение иного существенного материального ущерба. При отсутствии таких последствий наступает административная ответственность.

Все ДТП подразделяются на следующие типы: столкновение; опрокидывание; наезд; наезд на препятствие (неподвижный предмет); наезд на пешехода; наезд на велосипедиста; наезд на стоящее транспортное средство; наезд на гужевой транспорт; наезд на животное; падение пассажира; прочие происшествия, т. е. не относящиеся ни к одному из перечисленных видов (например, падение груза из кузова и т. д.).

В дорожно-транспортном происшествии можно выделить три фазы: 1) начальную; 2) кульминационную и 3) конечную. Каждая из них является логическим продолжением предыдущей и, в свою очередь, предопределяет развитие последующей.

Для начальной фазы дорожно-транспортного происшествия характерны условия движения транспортного средства и пешеходов, сложившиеся перед возникновением опасной ситуации, при которой участники движения должны немедленно принять все имеющиеся в их распоряжении меры для предотвращения дорожно-транспортного происшествия и снижения тяжести его последствий. Непринятие этих мер или их недостаточная эффективность приводит в процессе сближения транспортных средств и пешеходов к переходу от опасной ситуации в аварийную, когда участники движения не располагают технической возможностью предотвращения дорожно-транспортного происшествия, и оно становится неизбежным.

Кульминационная фаза дорожно-транспортного происшествия характеризуется событиями, вызывающими наиболее тяжелыми последствиями (повреждения автомобилей, травмы пешеходов, пассажиров, водителей).

Это фаза протекает быстро (обычно несколько секунд) развивается на участке дороги небольшой протяженности.

Конечная фаза дорожно-транспортного происшествия следующая за кульминационной, часто совпадает с прекращением движения транспортного средства. Иногда (например, при возникновении пожара на автомашине) конечная фаза продолжается и после остановки.[3]

В прошлом году в республике произошло 3 тысячи аварий, что составляет примерно 90 случаев в сутки. В ДТП погибло свыше 1 000 кыргыз-станцев, покалечились 7,5 тысячи. И это только официальная статистика, а ведь еще есть неофициальная, которая гораздо страшнее. Ежедневно в больницах республики делают по три-пять срочных операций пострадавшим на дорогах. Количество аварий по числу жертв стало похоже на войну в мирное время. К слову, американская армия в самый разгар операции в Ираке с 2004-го по 2007 год ежегодно теряла по 800-900 солдат. А в Кыргызстане сегодня гибнет намного больше людей.

Автомобилисты гоняют по дорогам республики, частенько едут по встречной полосе, нарушая всевозможные правила дорожного движения, подрезают друг друга, не соблюдают правила парковки, не замечают пешеходов и игнорируют светофоры. Иногда в трагическом исходе виноваты не только автолюбители, но и сами пешеходы, которые переходят дорогу в неположенном месте, выбегают на проезжую часть, не посмотрев предварительно по сторонам, не обращают внимания на дорожные знаки и т.п.

Ну и, конечно же, одной из самых распространенных причин ДТП является управление транспортным средством в нетрезвом состоянии. Также аварии случаются и из-за чрезмерной усталости водителя, например, после длительного, мягко говоря, путешествия. Аварии происходят ещё и потому, что все участники движения, от пешеходов до водителей, относятся не внимательно друг к другу. Часто бывает, что водитель, даже не нарушая ПДД, просто не успевает вовремя среагировать. Из-за притупившегося внимания водители не замечают стоп сигналы впереди идущего авто, указатели поворота, что впоследствии приводит к аварии.

В связи с этим, в свое время в стране планировали реализовать проект "Безопасный город". Программа предусматривала установку программно-аппаратного комплекса видеонаблюдения, фото- и видеофиксации, фото- и видеораспознавания в крупных городах и на автодороге Бишкек — Каракол. Но поскольку Министерство юстиции выявило серьезные нарушения и недостатки проекта, а также обнаружило махинации при проведении тендера на установку техники, реализацию идеи приостановили. В канун Нового года депутаты на заседании Комитета ЖК по противодействию коррупции заявили, что необходимо ускорить воплощение данной инициативы. По итогам обсуждения депутаты поручили Антикоррупционной службе ГКНБ и Генеральной прокуратуре изучить вопрос проведения тендера по "Безопасному городу". Контролировать реализацию программы станут правительство и Министерство внутренних дел. Но, когда дело сдвинется с мертвой точки, неизвестно.

Решить проблему аварийности на дорогах, увеличив штрафы, невозможно, нужен комплексный подход. Депутат парламента из фракции "Ар-Намыс" Дастан Бекешев разработал законопроект, который, по его мнению, может спасти тысячи человеческих жизней. Он предлагает повысить штрафы физическим лицам за данные нарушения будет поднят до 10 тысяч сомов. Также данными поправками в Административный кодекс мы закрепляем за сотрудниками ДПС работу с видео и фото, опубликованными в интернете и СМИ. Отменяется возможность самоподготовки, то есть водительское удостоверение должны получать только после прохождения обучения вождению.

Далее было предложено, чтобы правительство создавало базу данных нарушителей правил дорожного движения. Это база нужна для анализа, статистики. Предусмотрено, что 25% от собранных штрафов будет потрачено на материально-техническое обеспечение ДПС МВД, а 25% — на реализацию проекта "Безопасный город".

Он предложил не только ужесточить наказания за нарушения правил дорожного движения, но и улучшить подготовку водителей в автошколах. По его словам, при обучении необходимо использовать автосимуляторы и другие рулевые тренажеры для выработки необходимых навыков вождения. Кроме этого, стоит записывать на видео практические занятия учеников, проходящих курс в автошколе, дабы в дальнейшем поднимать архив и посмотреть, чему педагог научил человека. Также предложено отменить получение водительских удостоверений без подготовки, создать базу данных граждан, страдающих алкогольной или наркотической зависимостью, с целью запретить им управлять автомашиной и т.д. Сегодня данный документ, к сожалению, висит в воздухе.

На сегодняшний день проблема административной ответственности в области дорожного движения с каждым годом усложняется. Было бы лучше, если данные писанные законы работали в соответствующем уровне. Это значит что в кодексе об административной ответственности в статье 238 управление транспортными средствами водителями или иными лицами в состоянии опьянения, налагается штрафом пятнадцати расчетных показателей или лишение права управление транспортным средством на максимум 3 года, [1] если исходное последствие. Данная норма для участников дорожного движения очень проста. Хотелось бы отметить что, если увеличить штрафы, наказания для нарушителей дорожного движения было меньше дорожно транспортные происшествия в республике. В данном кодексе есть такое наказание как проверка правил дорожного движения, это один из видов взыскания. Водители транспортных средств, совершившие административные правонарушения, предусмотренные настоящим Кодексом, по причине недостаточных знаний правил дорожного движения, наряду с наложением административного взыскания, могут направляться на пересдачу экзаменов. Но это норма, как вид наказания как таковой можно сказать на практике не работает. Это одна из важнейших проблем на сегодняшний день. К данному пункту можно было бы добавить для граждан водительский стаж

которых больше одного года, ежегодно провести передачу правил дорожного движения.

Применение разработанных предложений позволит обеспечить неотвратимость административного наказания при максимальном соблюдении прав лиц, в отношении которых применены данные меры ответственности, что будет способствовать внедрению социально приемлемой модели поведения участников дорожного движения и повышению уровня защищенности их интересов.

И пока мы здесь будем рассуждать, кто виноват и что делать, ответ банален и прост. Давайте начнем соблюдать простые нормы дорожного движения и уважать друг друга. Нехитрые правила спасут не одну человеческую жизнь.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Кодекс об административной ответственности от 4.08.1998г. за №114 ИПС «ТОКТОМ».
2. Агапов А.Б. Административная ответственность: Учебник. 3-е изд., М., 2007.
3. Базылев Б.Т. Юридическая ответственность (теоретические вопросы). Красноярск, 1985.
4. Олег Якимов Дорожно транспортные происшествия. М., 2012г.