

Шалтаков К. С., магистрант Института послевузовского образования Карагандинской академии МВД РК им. Б. Бейсенова

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ВОПРОСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. На основе социологических исследований, данных статистики и теоретических аспектов автор критикует современный механизм административной ответственности за совершение отдельных административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, административная ответственность, меры административной ответственности, административный штраф, дорожно-патрульная служба, правила дорожного движения, пешеход.

Гибель людей в ДТП является невосполнимой потерей для экономического и социального развития современного общества, так как в основном жертвами ДТП становятся молодые люди в возрасте наиболее активного трудоспособного возраста — от 26 до 40 лет. Пострадавшие в ДТП зачастую нередко становятся инвалидами, возможности которых ограничены. Особое внимание следует обратить на детский дорожно-транспортный травматизм. В 2012 г. в ДТП погибли 186 детей и 1 760 получили травмы¹.

Участвуя в передвижении на транспортных средствах (или в роли пассажира, пешехода и т. д.), мы обязаны выполнять установленные правила движения — соблюдать сигналы светофора, регулировщика, дорожные знаки и разметки, действовать в соответствии с нормативными правовыми актами, регулирующими взаимоотношения участников дорожного движения².

Нарушение юридических норм обуславливает соответствующую реакцию государства, необходимость правового принуждения. Органы внутренних дел, обладая административно-юрисдикционной компетенцией, принимают по конкретным фактам ДТП государственно-властные решения с применением мер административно-правового воздействия в том числе. Используя юрисдикционный способ обеспечения безопасности дорожного движения, они выступают активными участниками правоохранительной деятельности, субъектами государственной защиты конституционных прав и свобод человека.

В соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях, меры административной ответственности являются одним из самых действенных способов обеспечения безопасности дорожного движения.

Проблема применения и исполнения административных взысканий приобретает в современных условиях особую актуальность, поскольку, в связи с обострением общей криминогенной ситуации расширяется сфера действия не только уголовного, но и административно-деликтного законодательства, что связано с увеличением числа составов административных проступков и количества лиц, привлекаемых к административной ответственности. Одним из способов усиления государством механизма обеспечения безопасности дорожного движения является ужесточение мер ответственности за нарушения правил дорожного движения.

Так, 4 июля 2008 года Законом Республики Казахстан в главу 27 «Административные правонарушения на транспорте, дорожном хозяйстве и связи» Кодекса об административных правонарушениях были внесены изменения, в частности, в ст. 461 «Нарушение правил эксплуатации транспортных средств», 461-1 «Пользование водителем при управлении транспортным средством телефоном либо радиостанцией», 462 «Превышение водителями транспортных средств установленной скорости движения», 463 «Несоблюдение водителями транспортных средств правил остановок маршрутных транспортных средств, движения в жилых зонах, перевозки пассажиров и грузов и другие грубые нарушения правил дорожного движения», 463-1 «Нарушение правил проезда перекрестков или пересечение проезжей части дороги», 463-2 «Нарушение правил маневрирования», 463-3 «Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона», 463-4 «Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств», 473 «Нарушение правил движения пешеходами и иными участниками дорожного движения» и др.³ Кроме ужесточения ответственности данные изменения преследовали и цели усиления антикоррупционных мер. Санкции указанных статей были преобразованы в абсолютно-определенные и значительно увеличены, в качестве административных взысканий предусматривается основная мера — административный штраф строго установленного размера (по первым частям, в основном — 5 МРП).

Например, статьей 473 КРКобАП переход пешеходом проезжей части в неустановленном месте предусмотрен штраф в размере 5 месячных расчетных показателей, тогда как до введения указанных изменений — предупреждение или штраф в размере от одной пятой до одной второй МРП⁴.

В теории административной ответственности давно были доказаны значение и целесообразность наличия в законодательстве об административных правонарушениях абсолютно-определенных и относительно-определенных санкций, основных и дополнительных взысканий⁵. Установление минимальных и максимальных пределов в мерах административной ответственности позволяли реализовать главные задачи производства по делам об административных правонарушениях, учесть ряд обстоятельств, подлежащих выяснению при рассмотрении дела об административном правонарушении, индивидуализировать наказание.

С введением рассматриваемых изменений, на наш взгляд, складывается негативная ситуация. Так, согласно статистическим данным, до изменения санкций по ч. 1 ст. 473 только за первый квартал 2008 г. сотрудниками Дорожной полиции ДВД Карагандинской области было привлечено к административной ответственности 240 физических лиц,⁶ тогда как за весь 2012 г. — всего 46 (после изменения санкций)⁷. Видна тенденция к снижению. Однако, причины такого результата совсем не в качественном повышении уровня правосознания граждан или профилактического воздействия, связанного с ужесточением мер административной ответственности.

По неофициальным данным опроса сотрудников дорожно-патрульной службы, правонарушителей меньше не стало. Ввиду абсолютности санкции полицейские реже протоколируют факты нарушений пешеходами правил перехода проезжей части. Теперь наложить административный штраф с учетом обстоятельств, подлежащих выяснению при наложении административного взыскания, в соответствии со ст. 649 КРКобАП не представляется возможным (учесть форму вины, характер деяния и последствия, личность и имущественное положение субъекта ответственности, обстоятельства смягчающего и отягчающего характера и др.). На сегодня санкции ст. 473 КРКобАП к пешеходам-нарушителям определяются штрафами в размере 5 (ч. 1), 10 (ч. 2) и 15 (ч. 3) МРП⁸.

В такой ситуации вряд ли можно говорить о реализации приоритетов, расставленных государственной правовой концепцией: «Важной составной частью административного права является админи-

стративно-деликтное право, перспективы развития которого связаны с обновлением законодательства об административных правонарушениях, в основе которого должно лежать признание конституционных норм о правах и свободах человека и гражданина непосредственно действующими, определяющими смысл, содержание и применение законов. Законодательство об административных правонарушениях должно быть максимально направлено на восстановление нарушенных прав, предупреждение правовых конфликтов в обществе административно-правовыми мерами. При этом, при формировании административно-правовых санкций должен неукоснительно соблюдаться принцип их соразмерности степени общественной опасности и характеру правонарушения, индивидуализации наказания»⁹.

Следует заметить, что и в проекте Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях (новая редакция) указанная проблема остается не решенной¹⁰.

- ¹ Отраслевая программа обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012 — 2014 годы, утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 01.06.2012 г. № 730 // www.zakon.kz
- ² Закон Республики Казахстан от 15.07.1996 г. № 29 «О безопасности дорожного движения»; Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 ноября 1997 г. № 1650 «Об утверждении Правил дорожного движения Республики Казахстан, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц и участников дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения и Перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам» // www.zakon.kz
- ³ Закон Республики Казахстан от 04.07.2008 № 55-IV «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения» // www.zakon.kz
- ⁴ Комментарий к Кодексу Республики Казахстан об административных правонарушениях, подведомственных органам внутренних дел / Под общ. ред. В. Н. Лапшина. — Караганда, 2010. — С. 212.
- ⁵ Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях: Учебно-практ. пос. — Алматы, 2008.
- ⁶ Еропкин М. И. Избранные научные труды / Под общ. научн. ред. А. П. Шергина, В. Г. Татаряна. — М., 2010.
- ⁷ Архив ДВД Карагандинской области за 2008 г.
- ⁸ Архив ДВД Карагандинской области за 2012 г.
- ⁹ Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях: Учеб.-практ. пос. — Алматы, 2013.
- ¹⁰ О Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 года: Указ Президента Республики Казахстан от 24 августа 2009 г. № 858 // www.zakon.kz

ТҮЙІН

Автор социологиялық зерттеулер, статистикалық мәліметтер мен теориялық аспектілер негізінде жол қозғалысы қауіпсіздігі аясындағы жекеленген құқық бұзушылық жасағаны үшін қазіргі күнгі әкімшілік жауапкершілік механизмін сынайды.

RESUME

Based on sociological studies, statistics and theoretical aspects of the author criticizes the modern mechanism of administrative responsibility for the performance of certain administrative violations in the field of road safety.