

Сабырова К.Ж.

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНДА ЖОЛ КЫЙМЫЛЫНЫН СИСТЕМАСЫН ЮРИДИКАЛЫК ЖАКТАН КАМСЫЗ КЫЛУУНУН КӨЙГӨЙЛӨРҮ

Сабырова К.Ж.

ПРОБЛЕМЫ ЮРИДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

K.Zh. Sabyrova

THE PROBLEMS OF LEGAL PROVISION OF THE ROAD SAFETY SYSTEM IN THE KYRGYZ REPUBLIC

УДК: 34:351.811 (575.2)

Макалада Кыргыз Республикасында жол кыймылынын коопсуздугунун системасын юридикалык камсыздоо көйгөйлөрү каралган. Өлкөдөгү жол кыймылынын коопсуздугунун абалы боюнча чыныгы жакшыртуу үчүн атап айтканда, Кыргыз Республикасынын ченемдик укуктук актыларын бир катар өзгөртүүлөрдү киргизүү боюнча чараларды сунуш кылат.

Негизги сөздөр: жол коопсуздугу, жол эрежелери, транспорттук саясат, Кыргыз Республикасынын мыйзамдары.

В статье рассматриваются проблемы юридического обеспечения системы безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. Автор предлагает меры, направленные для реального улучшения ситуации с безопасностью дорожного движения в стране, в частности, внесение изменений в ряд нормативно-правовых актов Кыргызской Республики.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, транспортная политика, законодательство Кыргызской Республики.

In the article, the problems of legal support of road traffic safety in the Kyrgyz Republic. The author offers measures to effectively improve the situation of road safety in the country, in particular, amendments in some regulatory legal acts of the Kyrgyz Republic.

Key words: road safety, traffic rules, transport policies, legislation of the Kyrgyz Republic.

Безопасность выступает необходимым условием развития общественных отношений и составной частью решения социальных, экономических и демографических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию. Масштаб и характер проблемы безопасности дорожного движения в республике, социальные, экономические и демографические последствия оказывают заметное влияние на национальную безопасность страны, и задача обеспечения безопасности дорожного движения представляет самостоятельную государственную проблему.

Автомобиль представляет собой движущийся с достаточно высокой скоростью объект, от правильности управления которым зависит не один десяток

человеческих жизней. Безопасность автомобильного движения традиционно находится в ведении правоохранительных органов. Кроме того, автомобиль – сравнительно дорогая вещь, и к тому же очень мобильная, что делает его привлекательным объектом для тайного или даже открытого похищения, сопряженного с насилием. Таким образом, в функции обеспечения безопасности входят контроль за соблюдением дорожного движения, расследование автокатастроф и угонов транспортных средств.

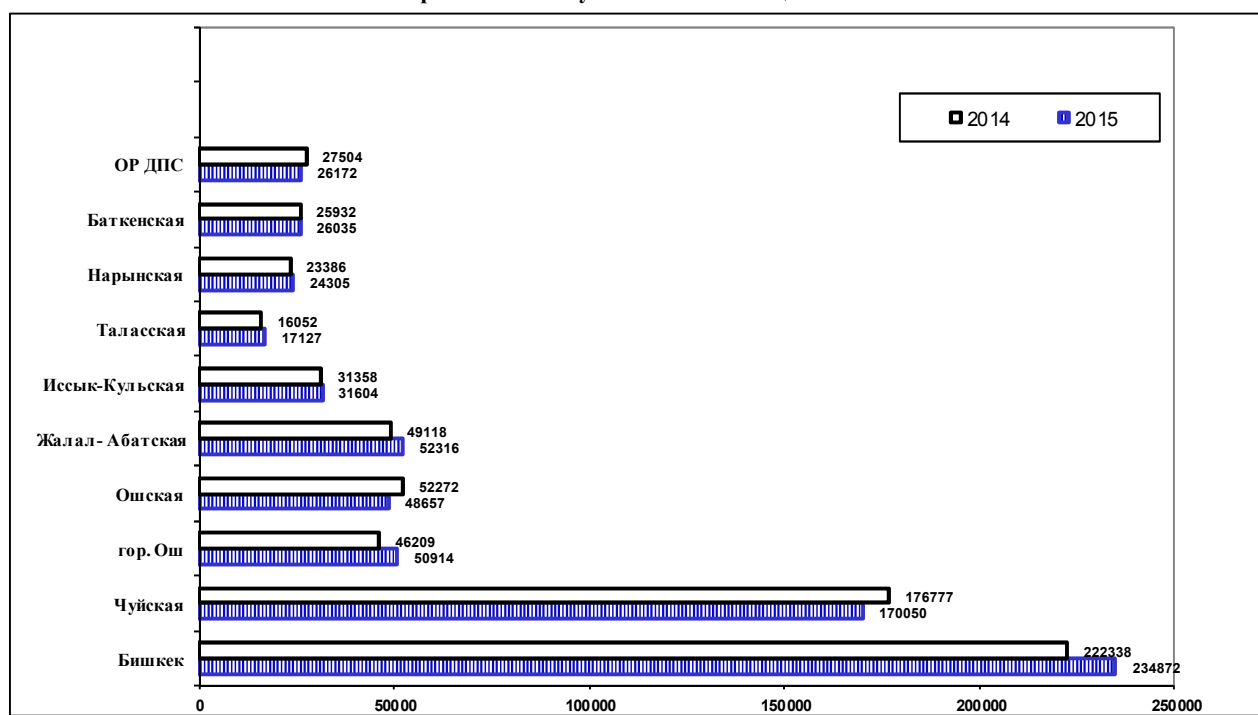
Безопасность дорожного движения (далее БДД) – это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от скоординированности действий республиканских и территориальных органов исполнительной власти, подразделений милиции, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, предприятий транспортно-дорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений, общественных организаций. Сегодняшний уровень такого взаимодействия не позволяет кардинально изменить положение с аварийностью в стране. Все большее распространение получает сознательное невыполнение требований основного закона автомобилистов – Правил дорожного движения [1].

Рост аварийности, травматизма, ущерба, повышение транспортных издержек, высокая степень износа технических средств, особенно подвижного состава, растущая угроза актов незаконного вмешательства угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса, обострение межнациональных отношений создают широкий спектр угроз транспортной безопасности, - отмечает С.В. Проценко [2].

Угроза, создание опасной обстановки – это не реальные вредные последствия, а определенное состояние, при котором еще только могут наступить конкретные вредные последствия [3].

По данным ДПС МВД Кыргызской Республики, за 12 месяцев 2015 года сотрудниками ДПС в целом по республике, выявлено **682052** нарушений Правил дорожного движения [1], что составляет на **1,7%** больше, чем за аналогичный период 2014 года (670946 правонарушений) [4].

Сведения о выявленных нарушениях правил дорожного движения в разрезе регионов Кыргызской Республики за 12 месяцев 2014-2015 гг.



Как видно из диаграммы, наибольшее количество правонарушений в области безопасности дорожного движения приходится на г. Бишкек. Если рассматривать более детально, то обозначается следующая картина.

Общее количество выявленных нарушений ПДД увеличилось на **+5,6%** (**234872/222338**, +12534). В том числе по следующим их видам: нарушение правил пользования ремнями безопасности на +52,5% (**60163/39442**, +20721); управление технически неисправными АМТС на +26,0% (**742/589**, +153); управление ТС лицом, не имеющим при себе соответствующих документов на +69,4% (**10120/5973**, +4147); управление ТС с тонирующими покрытиями на 121,0% (**2864/1296**, +1568); превышение скоростного режима движения на 477,5% (**1542/267**, +1275); нарушение правил перевозки пассажиров на +86,6% (**181/97**, +84).

Вместе с тем, по сравнению с аналогичным периодом 2014 года сократилось количество выявленных нарушений ПДД, таких как: управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии на -27,1% (**3283/4501**, -1218); неподчинение сотруднику ОВД на -31,2% (**331/481**, -150); нарушение правил пользования телефоном на -2,4% (**51736/53007**, -1271); нарушение правил проезда перекрестков, обгона и маневрирования, выезд на встречную полосу движения, не соблюдения дорожных знаков, правила остановки и стоянки на -16,3% (**48090/57483**, -9393); проезд на запрещающий сигнал светофора на -44,4% (**12237/22002**, -22002); управление ТС с самовольно снятым гос.номером на -21,3% (**1190/1513**, -323); создание водителем аварийной обстановки на -29,7% (**52/74**, -22); управление ТС лицом, без права управ-

ления на -43,3% (**638/1125**, -487); управление не прошедшим ГТО на -17,8% (**347/422**, -75); переоборудование транспортных средств на -50,9% (**185/363**, -178); нарушение правил проезда ж/д переезда на -80,0% (**6/30**, -24); иные нарушения совершенные водителями АМТС на -14,8% (**92/108**, -16).

Таким образом, динамика основных показателей аварийности свидетельствует о высоком уровне дорожно-транспортного травматизма в стране и его тенденции к росту.

Для реального улучшения ситуации с безопасностью дорожного движения в стране необходимо решить ряд вопросов юридического обеспечения БДД.

Необходимо, чтобы Кыргызская Республика присоединилась к транспортным соглашениям ЕЭК ООН. Проект ЕС по координации национальной политики в области транспорта от 2007 года и План действий по региональной дорожной безопасности TRACECA определили международные соглашения, которые призваны повысить безопасность дорожного движения. Пока Кыргызстан к ним не присоединился.

Транспортная политика любого государства, в том числе и Кыргызской Республики должна быть направлена для вложения инвестиций в общественный транспорт и стимулирования немоторизованных видов передвижения, например, пешком или на велосипеде.

Безопасность дорожного движения – это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от скоординированности действий многих государственных органов, причастных к обеспечению БДД. Здесь недостаточно усилий только одних

министерств и ведомств. Важна активная позиция парламента. Кроме того, гражданское общество обязано потребовать контроля со стороны общественных организаций за действиями всех ветвей власти по обеспечению безопасности на дорогах.

Предлагаем провести инвентаризацию всех нормативно-правовых актов, регулирующих обеспечение безопасности дорожного движения. Введенные Правительством КР в 2012 году, так называемые реформы системы безопасности дорожного движения, сегодня привели к полному хаосу всей системы, и поэтому предлагается пересмотреть полномочия и компетенцию этих органов с учетом опыта стран СНГ и зарубежных государств.

Отдельно стоит проблема адекватного юридического обеспечения системы безопасности дорожного движения. Необходимость принятия ряда правовых норм, регламентирующих не только непосредственно дорожное движение, но и смежные, обеспечивающие области общественных отношений (технические регламенты по строительству и содержанию дорог и улиц, подготовка участников дорожного движения и т.д.) не подлежит сомнению.

Транспорт является источником повышенной опасности, и поэтому подлежит пересмотру введенная в Кыргызстане так называемая «отмена» доверенности на управление транспортным средством [5], т.к. в соответствии со ст. 1007 Гражданского Кодекса КР [6], ответственность по возмещению вреда здоровью, причиненного источником повышенной опасности, возлагается на собственника, передавшего транспортное средство в техническое управление без надлежащего юридического оформления (доверенности).

Необоснованным является требование о наличии квитанции об оплате налога (на имущество IV группы), указанное в Правилах дорожного движения [1], как, так как в соответствии со ст. 222 Гражданского Кодекса КР [7], бремя содержания имущества (в числе которых и уплата налогов) несет собственник, а не водитель.

Особо хотелось бы отметить, что «отмена» доверенности повлечёт проблемы при фиксации нарушений БДД и ДТП средствами фото-видеофиксации по проекту «Безопасный город», когда все квитанции об уплате штрафов за нарушение ПДД будут получать собственники автомобилей, продавшие свои автомобили по доверенности. Предлагается внести в ст. 553–3 КоАО «Особенности административной ответственности при фиксации правонарушения специальными техническими средствами» [8] следующие изменения:

- название статьи поменять на «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств»;
- пункт 2 изложить в следующей редакции: «Собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности за правонарушение, совершенное с участием этого

транспортного средства, если в ходе проверки будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица на законном основании, либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц».

Добавить примечание в эту статью в следующей редакции: «Примечание. Владелец транспортного средства – собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (договор аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и т.п.)».

И в завершение, хотелось бы особо отметить, что необходимо усилить пропаганду безопасности дорожного движения, повысить социальную ответственность владельца машины. Каждый водитель должен очень чётко понимать, что именно он, как владелец средства повышенной опасности, несёт ответственность за жизнь и здоровье своих пассажиров, а также других участников движения.

В настоящее время в законодательстве в сфере БДД отсутствуют нормы нравственности и этического поведения. В связи с этим предлагаем ввести в законодательство (ПДД), требование для всех участников дорожного движения: «обязанность уважать других участников дорожного движения, проявлять терпение и быть осторожными и осмотрительными». Необходимо помнить, что право проезда не абсолютно, и все участники дорожного движения должны проявлять терпение друг другу и быть снисходительными.

Литература:

1. Правила дорожного движения (утверждены постановлением Правительства КР от 4 августа 1999 года N421).
2. Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации. // Электронный ресурс, 2010. //www. Juristlib.ru.
3. Куринов Б.А. Научные основы квалификации преступлений. - М., 1983. - С. 81.
4. На коллегии МВД КР провел итоговое совещание со всеми службами //http://www.mvd.kg/index.php/kg/mass-media/all-news/item/439-na-kollegii-mvd-kr-provel-itogovoe-soveshchanie-so-vsemi-sluzhbam
5. Постановление Правительства КР от 28 мая 2012 года №329 «О внесении изменений в некоторые решения Правительства КР».
6. Гражданский кодекс Кыргызской Республики от 5 января 1998 года №1 (с изменениями и дополнениями)
7. Гражданский кодекс Кыргызской Республики от 8 мая 1996 года №15 (с изменениями и дополнениями).
8. Кодекс КР от 4 августа 1998 года N114 "Кодекс об административной ответственности" (с изменениями и дополнениями).

Рецензент: д.ю.н. Адамбекова А.