

**СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН**

В Российской Федерации и зарубежных странах направление обеспечения безопасности дорожного движения является одной из ключевых функций правоохранительных органов. В странах ближнего зарубежья, закавказских странах, чье законодательство сходно с российским, функционируют органы автоинспекции. Однако в деятельности данных органов существует множество функциональных отличий, которые имеют как свои плюсы, так и минусы. И, опираясь на исследование таких особенностей, можно выделить некие закономерности развития национальных органов по обеспечению безопасности в области дорожного движения различных стран, рекомендации по их совершенствованию.

Административные регламенты органов обеспечения безопасности в области дорожного движения находятся в состоянии постоянной модернизации ввиду стремительной изменчивости общественных отношений. Множество законодательных проектов по совершенствованию нормативного регулирования деятельности в данной области находится на рассмотрении законодательных органов различных стран. Тем не менее, опираясь на опыт зарубежных стран, исследования в области автотранспорта, необходимо выделить общие рекомендации, которые должны быть проверены на практике.

Полагаем, следует уделить внимание обеспечению безопасности дорожного движения в странах Средней Азии.

Так, например, в Киргизии организационное построение органов милиции по обеспечению безопасности дорожного движения регламентировано Законом Кыргызской Республики от 26 марта 1998 г. № 52 «О дорожном движении в Кыргызской Республике», который освещает довольно малый спектр задач, организации и построения органов обеспечения безопасности дорожного движения. И, в отличие от приказа МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (далее – регламент Российской Федерации), не содержит бланкетных норм, а значит, вся

система обеспечения безопасности дорожного движения слабо урегулирована на законодательном уровне.

В Республике Таджикистан существует целый Кодекс автомобильного транспорта, утвержденный приказом Правительства Республики Таджикистан от 2 апреля 2020 г. № 1689. В данном кодексе собраны почти все ранее существующие законодательные акты в области дорожного движения данного государства.

Некоторые нормативные акты коренным образом переработаны, установлено новое нормирование в области автомобильного транспорта, введены новые понятия. Исключительной особенностью этого кодекса является содержание обширного перечня гражданско-правовых норм, связанных с перевозкой грузов и пассажиров (гл. 4–14). В целом Кодекс автомобильного транспорта Республики Таджикистан заменил два основных нормативных акта в области дорожного движения: Закон Республики Таджикистан от 29 ноября 2000 г. № 22 «О транспорте»; Закон Республики Таджикистан от 3 марта 2006 г. № 165 «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 г. № 194-V «О дорожном движении» (далее – закон № 194-V), который является основным нормативным источником деятельности правоохранительных органов по обеспечению безопасности дорожного движения, устанавливает, что система обеспечения безопасности дорожного движения является средством реализации государственной политики в сфере дорожного движения и включает в себя правовые нормы, регулирующие отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, совокупность центральных и местных исполнительных органов, юридических лиц, общественных объединений, участников дорожного движения, средств и мер, обеспечивающих безопасность дорожного движения и ликвидацию последствий дорожно-транспортных происшествий. Одно из ключевых различий административного регламента Российской Федерации и закона Республики Казахстан о безопасности дорожного движения заключается в большей кодифицированности второго, тогда как российский регламент состоит из множества бланкетных норм, связанных с разрозненными нормативными актами. Кодифицированность закона Республики Казахстан характеризуется полным описанием структуры, полномочий, направления деятельности, установления штатной численности, установления источников финансирования, возможных рисков, права по регулированию дорожного движения другими силовыми структурами и даже органами здравоохранения (ст. 12).

Кроме этого, полагаем целесообразным для наиболее полного анализа рассмотреть построение органов обеспечения безопасности на до-

роге кавказских стран. Речь идет не о субъектах Российской Федерации, а об отдельных странах, поэтому в качестве примера возьмем Грузию.

На наш взгляд, правовой акт, регламентирующий деятельность дорожной полиции в Грузии, наиболее законодательно совершенен. Он так же, как и Закон № 194-V отражает наиболее важные положения деятельности органов дорожной полиции, а все не вошедшие в него акты являются приложениями. Другими словами, грузинский закон представляет собой полноценный кодекс с подробной регламентацией, законодательными определениями деятельности Госавтоинспекции Грузии.

Таким образом, рассмотрев деятельность дорожной полиции различных стран и их нормативное регулирование, можно прийти к выводу, что на определенном уровне должно осуществляться взаимодействие законодательных и исполнительных органов в сфере дорожного движения. Основываясь на опыте стран ближнего зарубежья, необходимо в пределах компетенции составить общие рекомендации по совершенствованию нормативного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Универсальным решением всегда являлось создание единого источника регулирования какой-либо отрасли.

В первую очередь кодекс, как кодифицированный акт, должен содержать все упраздненные им нормативные акты. Очень хорошо это скажется на российском административном регламенте, в котором пропадет юридический «беспорядок» и все нормативно-правовые акты в области дорожного движения будут составлять единый закон. Что касается большей части среднеазиатских стран, многие положения уже не соответствуют современным реалиям, множество положений необходимо добавить. Так, например, ни в Киргизии, ни в Узбекистане нет законодательно закрепленных определений электросамокатов, сигвеев и гироскутеров.

Таким образом, вопросы совершенствования законодательства в области дорожного движения связаны с созданием единой нормативной базы, которая должна строиться на общих правилах.

Следует отметить, что хотя у рассматриваемых стран и была общая история и последующее развитие имеет сходное значение, однако в связи с различными особенностями менталитета, местности и политических убеждений органов государственной власти существуют вполне значительные различия в построении органов безопасности дорожного движения, изучив которые, можно выявить общую закономерность развития и смоделировать образец, который должен в итоге получиться. Создание отдельного дорожного кодекса по заранее установленным об-

разцам значительно улучшит законодательную базу рассматриваемых стран, усилит международное сотрудничество и избавит нормативную систему от коллизионных актов.

УДК 342.9

Д.В. Кулешов

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

На 2022 г. в Российской Федерации остро стоит вопрос о техническом состоянии транспортных средств (ТС), используемых на дорогах общего пользования. Если право управления общественным и грузовым транспортом подвергается изменениям на законодательном уровне (например, введение тахографов с 1 ноября 2020 г.), то с личным автотранспортом ситуация обстоит сложнее. Рассмотрим проблему на примере ст. 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), которая подразумевает собой управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация ТС запрещена.

Согласно приказу МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (п. 31, 36, 84, 106) сотрудник ГИБДД имеет право остановить ТС для проверки документов, что является административной процедурой, только после наступления юридического факта, а именно: после выявления признаков нарушения Правил дорожного движения РФ (ПДД РФ), которые могут быть выявлены как визуально, так и с помощью технических средств.

После выявления признаков нарушения законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения сотрудник, как лицо процессуально самостоятельное, имеет возможность на месте вынести решение по конкретному делу. Если же водитель согласен с правонарушением, инспектор на основании ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ выносит постановление о привлечении водителя к административной ответственности непосредственно на месте совершения правонарушения, за исключением ч. 3, 4, 4.1, 5, 6, 7 рассматриваемой статьи. Если же водитель в силу своего права не согласен с выдвинутыми ему обвинениями, инспектор на основании ч. 2 ст. 28.6 КоАП РФ обязан вынести протокол об административном правонарушении (АП) для всестороннего, полного, объективного и своевременного выяснения обстоятельств конкретного