

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 упрядненные 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

дела, выяснения причин и условий, способствовавших совершению АП, и вынесения решения (либо на месте в виде постановления, либо по ч. 1 ст. 29.5 КоАП РФ будет назначено место рассмотрения дела об АП, которое по ходатайству лица может быть рассмотрено по месту жительства, либо проведение административного расследования).

После вынесения протокола об АП, согласно ст. 25.1 КоАП РФ, лицо, привлекаемое к ответственности, вправе ознакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, заявлять ходатайства и отводы должностного лица, пользоваться помощью защитника. Согласно ч. 3 ст. 1.5 КоАП РФ водитель имеет право не доказывать свою невиновность, а любые сомнения (ч. 4 ст. 1.5 КоАП РФ) будут трактоваться в его пользу.

Итак, в случае с ситуацией, когда водитель не согласен с правонарушением, сотрудник ГИБДД в состоянии доказать его виновность на месте обнаружения признаков АП. Однако данный порядок административной процедуры в силу несовершенства законодательства действует не по всем частям рассматриваемой статьи. Например, по ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ доказательствами по делу будут являться трехточечные замеры приборами «Свет», «Блик-Н», «Тоник», в определенных инструкцией приборов условиях, произведенные лицом, остановившим ТС, или по ч. 4 ст. 12.5 КоАП РФ, когда признаки АП были выявлены органолептическими методами, доказательствами по делу будет являться фото-, видеосъемка.

Что касается ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ, в ней присутствует прямая ссылка на постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 31 декабря 2020 г.), которое включает в себя приложение к Основным положениям по допуску ТС к эксплуатации. В этом приложении содержится перечень всех элементов конструкции, которые могут быть подвержены изменениям, вследствие чего без надлежащей регистрации в ГИБДД данное ТС использоваться на дорогах общего пользования не может. Для возможности законного использования ТС, подвергнутых изменениям в конструкции, необходимо пройти проверку соответствия требованиям безопасности, для чего существует постановление Правительства РФ от 6 апреля 2019 г. № 413, определяющее порядок внесения изменений, а также приказы МВД России от 10 сентября 2019 г. № 612 и № 613, утверждающие административный регламент предоставления государственной услуги по выдаче свидетельства о соответствии ТС с внесенными в конструкцию изменениями требованиям безопасности.

Казалось бы, система полностью отрегулирована, и любое изменение конструкции ТС необходимо регистрировать, но это не так. Исходя из технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением

Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877, внесением изменения в конструкцию является установка на ТС или замена деталей, которые не были предусмотрены заводом-изготовителем. Данное непропорциональное изменение возможно доказать только при наличии эксплуатационной документации производителя либо в соответствии с одобрением типа транспортного средства (ОТТС) конкретного автомобиля. Наличие ОТТС должно прописываться в паспорте транспортного средства, в графе 17. В ней либо будет указан номер ОТТС, в котором прописываются комплектации ТС и возможные узлы и агрегаты, подверженные изменениям, либо будет стоять отметка «отсутствует», «не установлено». Если в ситуации с первой категорией действия сотрудника ГИБДД понятны при наличии нарушения, то со второй категорией сотруднику необходимо будет вернуться к ч. 4 ст. 1.5 КоАП РФ и столкнуться с проблемой доказывания конкретного нарушения. Многие инспекторы ГИБДД по своему собственному убеждению при наличии признаков нарушения, связанного с внесением изменений в конструкцию, опираются на фото из сети Интернет, путем поиска того или иного ТС, что, в свою очередь, не будет являться доказательством по делу, так как ссылки на конкретную документацию отсутствуют. В качестве примера можно привести постановление от 24 ноября 2016 г., которое было вынесено по поводу наличия силового бампера и лебедки на ТС и в дальнейшем отменено, а производство по делу об административном правонарушении прекращено. Главным аргументом в деле послужил тот факт, что, исходя из определений ТР ТС 018/2011, использование понятия «внесение изменений в конструкцию» возможно только после выпуска ТС в обращение, а, в свою очередь, выпуском в обращение считается дата выдачи «первичного» паспорта транспортного средства (ПТС). В связи с этим инспектору, выполняющему контрольно-надзорную функцию, приходится нередко сталкиваться с юридическими коллизиями в законодательстве, так как: наличие оригинала ПТС у водителя необязательно согласно ст. 2.1.1 ПДД РФ, а информация в графе «особые отметки» в СТС и ПТС может различаться; собственник вправе при постановке ТС на учет по собственному желанию снять дополнительное оборудование, даже предусмотренное заводом-изготовителем, вследствие чего отметка о нем не будет проставлена и в дальнейшем будет трактоваться как административное правонарушение; сертификаты соответствия требованиям и приложениям ТР ТС 018/2011 выдаются коммерческими организациями, которые в той или иной степени не подлежат должному регулированию со стороны ГИБДД; соответствие конструкции ТС, ввезенного из-за рубежа, на момент получения ПТС устанавливается таможенными органами.

Учитывая вышеизложенное, необходимость применения ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ может быть оправдана только в тех случаях, когда данные «изменения в конструкции» ТС будут рассматриваться какотягающие последствия возникновения ДТП либо увеличения вреда здоровью или материального ущерба, когда у сотрудников ГИБДД будет возможность и основания для детальной проверки данного ТС на пригодность к эксплуатации на дорогах общего пользования в соответствии с законодательством РФ.

УДК 342.9

О.И. Левшук, А.М. Малявко

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ КАК УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность дорожного движения – одно из важнейших условий устойчивого развития государства. Обеспечение безопасности дорожного движения носит многогранный характер. С этой целью компетентными государственными органами и их должностными лицами осуществляется контроль за обеспечением безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и технических средств организации дорожного движения, определении требований к конструкции и техническому состоянию транспортных средств, участвующих в дорожном движении. На законодательном уровне определены полномочия Главы государства, Совета Министров и местных исполнительно-распорядительных органов в указанной сфере. Особое место в этой системе правомочных субъектов занимает Министерство внутренних дел Республики Беларусь в лице таких подразделений, как Государственная автомобильная инспекция, Минтранс, Минсельхозпрод, органы Гостехнадзора. Административно-правовые нормы, регламентирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, в контексте законодательства ряда зарубежных стран сегодня требуют совершенствования с целью повышения уровня защищенности жизни и здоровья участников дорожного движения. О направлениях оптимизации деятельности и совершенствовании правовых норм в сфере безопасности дорожного движения пойдет речь далее с учетом анализа опыта иностранных государств в рассматриваемой сфере.

Проблема повышения безопасности дорожного движения является сложной и многоплановой. Для ее решения необходимы согласованные

усилия многих органов государственного управления, предприятий и физических лиц. Важное место в этом занимают организации дорожного хозяйства, которые призваны обеспечить такой важнейший показатель, как безопасные дорожные условия.

По мнению В.В. Зиновенко, безопасность дорожного движения представляет собой состояние упорядоченности общественных отношений, складывающихся в дорожном движении, обеспечивающее максимальную степень защищенности интересов личности, общества и государства от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и опасности для движения, выражающейся в минимальной вероятности их возникновения. Только постоянная системная деятельность в этом направлении позволит добиться положительных изменений в обеспечении безопасности дорожной инфраструктуры. Снижение уровня аварийности связано с изменением подходов к проектированию, строительству и содержанию дорог.

Одновременно стоит вести речь о безопасности участников дорожного движения. В частности, полагаем, стоит акцентировать внимание на пешеходах, которые не всегда соблюдают Правила дорожного движения (ПДД), например, переходя проезжую часть в неустановленном месте, внезапно появляясь на проезжей части из-за объектов, ограничивающих обзорность, не посмотрев по сторонам. Результатом такой безответственности (легкомысленности) становится наезд на пешехода, что является разновидностью ДТП. Наезд на пешехода представляет собой происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на человека, находящегося на проезжей части дороги или обочине (бордюре), либо человек ударился о движущееся транспортное средство, либо человек пострадал от перевозимого транспортным средством груза, выступающего за габариты или упавшего с транспортного средства. К наездам на пешехода относятся случаи наезда на человека, катающегося на лыжах, санках, коньках, самокатах и т. п., перемещающегося в инвалидной коляске без двигателя, на ребенка, катающегося на трехколесном велосипеде.

Согласно научным исследованиям В.В. Зиновенко и А.А. Сушко ДТП с участием пешеходов составляют около 40 % от общего количества дорожных происшествий, каждое четвертое ДТП происходит по вине пешехода. Больше всего ДТП с участием пешеходов и по их вине совершается с сентября по декабрь, а также в пятницу и в период с 7 до 8 и с 16 до 23 ч. К наиболее опасным для жизни нарушениям ПДД пешеходами, ведущим к ДТП с их участием, относятся: переход через проезжую часть в неустановленном месте (35 %); нетрезвое состояние (21 %); неожиданный выход из-за транспортного средства, сооружения,