

**Ержан Маратұлы Хакимов**

*Қазақстан Республикасы ІІМ Б.Бейсенов атындағы Қарағанды академиясы  
Қарағанды қ. Қазақстан Республикасы, e-mail: erjik-1989@mail.ru*

## **ШЕТЕЛ ТӘЖІРИБЕЛЕРІНІҢ ТАЛДАУЫ НЕГІЗІНДЕГІ ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ САЛАСЫНДАҒЫ ЗАҢНАМАЛАРДЫ ЖЕТІЛДІРУ**

**Аннотация.** Мақалада жол қозғалысы ережелерін бұзатын азаматтарды әкімшілік жауапкершілікке тарту үдерісі бойынша ТМД-ның кейбір мемлекеттерінің құқықтық негізі талданған. Мазмұнында жол қозғалысы саласындағы Қазақстан Республикасының заңнамалық актілерін жетілдіру механизміне жаһандық көзқарас көрсетілген. Автор жедел қызмет көлік жүргізушілерінің телефондар мен радиостанцияларды пайдалануы мәселелерін заңмен реттеу жолын көтеріп отыр. Қазақстан Республикасының заңнамасында «аппаттық жағдай» түсінігі дефинициясының жеткілікті түрде талқыланбауына байланысты, жол шаруашылығындағы құқық бұзушылықтарды саралауда мәселелер туындайтынына мән берілен. Сонымен қатар, Қазақстан Республикасының және жақын шетелдердің заңнамасы бойынша автоматтық тәртіппен жұмыс істейтін арнайы бақылау-өлшеу техникалық құралдарымен және аспаптарымен тіркелген құқық бұзушылықтарға әкімшілік жаза қолдану тәртібі қарастырылған. Сонымен қоса құқық қолдану тәжірибиесінде туындаған кейбір мәселелер көрсетілген. Мақалада осы мәселелерді шешуге бағытталған Қазақстан Республикасының әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы кодексіне редакциялық нормаларды жетілдіру бойынша авторлық ұсыныстар жасалды.

**Түйінді сөздер:** жол қозғалысы, әкімшілік жауапкершілік, заңнаманың жаңғыруы, аппаттық жағдай, көлік құралдарын басқару, шетелдік тәжірибе, жүргізуші куәлігі, айыппұл, жүргізуші.

**Хакимов Ержан Маратович**

*Карагандинская академия МВД Республики Казахстан им. Б.Бейсенова  
г. Караганда, Республика Казахстан, e-mail: erjik-1989@mail.ru*

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ОСНОВАНИИ АНАЛИЗА ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА**

**Аннотация.** В статье автором проанализированы правовые основы некоторых стран СНГ по процессу привлечения к административной ответственности граждан, нарушающих Правила дорожного движения. Освещен модернизационный подход к механизму совершенствования законодательных актов Республики Казахстан в сфере дорожного движения. Рассматривается вопрос о законодательном урегулировании проблем по использованию телефонов и радиостанций водителями транспортных средств оперативных служб, указывается на недостаток толкования дефиниции «аварийная обстановка» в законодательстве Республики Казахстан, в связи с чем возникают проблемы квалификации правонарушений в дорожном хозяйстве. Также рассмотрен порядок привлечения к административной ответственности за правонарушения, зафиксированные специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами, работающими в автоматическом режиме, по законодательству Республики Казахстан и стран ближнего зарубежья. Вместе с тем, обозначены проблемы, возникающие в правоприменительной практике. Даны авторские предложения по совершенствованию редакции норм Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях.

**Ключевые слова:** дорожное движение, административная ответственность, модернизация законодательства, аварийная обстановка, управление транспортным средством, зарубежный опыт, водительское удостоверение, штраф, водитель.

**Khakimov Yerzhan Maratovich**

*Karaganda Academy of the MIA of the Republic of Kazakhstan named after B.Beysenov  
Karaganda c., Republic of Kazakhstan, e-mail: erjik-1989@mail.ru*

## **IMPROVING LEGISLATION IN THE FIELD ROAD TRAFFIC BASED ON THE ANALYSIS OF FOREIGN EXPERIENCE**

**Abstract.** The article analyzes the legal grounds of certain CIS countries on the process of bringing to administrative responsibility of citizens violating traffic rules. The article shows a modernization approach to the mechanism for improving the legislative acts of the Republic of Kazakhstan in the field



of road traffic. The legislative resolution of problems on the use of telephones and radio stations by drivers of operational vehicles is considered and work the lack of interpretation of the definition of “emergency situation” in the legislation of the Republic of Kazakhstan is pointed out, in this regard, there are problems of qualifying offenses in the road sector. It also reviewed the procedure for bringing to administrative responsibility for offenses recorded by special test and measuring technical equipment and devices operating in automatic mode, according to the legislation of the Republic of Kazakhstan and neighboring countries. At the same time, certain problems arising in law enforcement practice are indicated. Were given the author's proposals for improving edition of the Code of the Republic of Kazakhstan on Administrative Offenses.

**Key words:** road traffic, administrative responsibility, modernization of legislation, emergency situation, driving, foreign experience, driver's license, fine, driver.

В условиях формирования современной государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) направленной на создание новых и совершенствование существующих механизмов реализации принципов приоритета жизни и здоровья граждан-участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности, важной задачей остается теоретическое исследование вопросов БДД. Одной из современных проблем имеющих существенное значение, наряду с широким спектром социально-экономических задач, стоящих перед Республикой Казахстан и гражданским обществом, является теоретическая разработка, и практическая реализация концептуальных мер по обеспечению БДД.

Особую актуальность приобретает модернизационный подход к обновлению законодательства в сфере обеспечения БДД. Общественный вред и опасность возрастающего с годами количества совершаемых в Республике Казахстан административных правонарушений в области дорожного движения очевидны и требуют эффективных правовых механизмов их минимизации и устранения. В основном, из-за несоблюдений Правил дорожного движения возникают дорожно-транспортные происшествия, которые ставят под угрозу жизнь и здоровье людей, наносят ущерб, как конкретному гражданину, так и всему обществу. Значительные размеры социальных и экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий на дорогах придают обеспечению БДД государственную значимость [1].

В Кодексе Республики Казахстан об административных правонарушениях (далее – КРКоАП) отсутствует четкая

регламентация некоторых составов административных правонарушений в сфере дорожного движения и недостаточно урегулирован процесс привлечения к административной ответственности. Однако, в кодифицированном законодательстве стран ближнего зарубежья эти проблемы успешно решены. Адаптацию зарубежного опыта следует считать модернизационным подходом по обновлению национального законодательства.

Так, нормы Закона Республики Казахстан от 4 июля 2008 года № 55 «О внесении изменений и дополнений в некоторые акты Республики Казахстан по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения» наложили запрет на пользование телефоном и радиостанцией в процессе управления транспортным средством.

Данный запрет распространяется и на транспортные средства оперативного реагирования, что негативно влияет на своевременное получение информации об оперативной обстановке. Исключением может быть случай, подпадающий под понятие крайней необходимости. Однако сотрудник правоохранительного органа, для освобождения от административной ответственности, должен еще его доказать. Такое положение противоречит части 2 статьи 10 КРКоАП и конституционному принципу, предусмотренному пунктом 6 статьи 77 Конституции Республики Казахстан о том, «что никто не обязан доказывать свою невиновность» [2].

Исследуя зарубежный опыт можно сделать вывод, что статья 591 КРКоАП требует усовершенствования. Аналогичная норма содержится и в части 4 статьи 18.14 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 года (далее – КРБоАП), однако разре-

шает пользоваться радио– и телефонной связью водителям транспортных средств оперативного назначения [3].

Еще одним недостатком правового регулирования в сфере дорожного движения является отсутствие понятия «аварийной обстановки», за создание которой предусмотрена административная ответственность по статье 606 КРКоАП. Исходя из своего содержания, эта статья является бланкетной, так как для квалификации административного правонарушения следует искать ответ на вопрос: «Как определить причинную связь между нарушением правил дорожного движения и наличием угрозы аварийной обстановки?» [4]. Обвинения водителей транспортных средств в создании аварийной обстановки со стороны должностных лиц органов внутренних дел, имеющих право возбуждать производство по делам об административных правонарушениях, являются довольно распространенными. Об этом свидетельствуют и данные статистики. Так, в 2018 году к административной ответственности по статье 606 КРКоАП привлечено 8729 лиц [5]. Причем, все чаще обвинение водителей транспортных средств в создании аварийной обстановки выглядят весьма сомнительными.

В КРКоАП, как и в иных нормативно-правовых актах, не дается четкого понятия процесса создания аварийной обстановки. В этой связи вызывает интерес нормы законодательства Республики Беларусь. Статья 18.14 КРБоАП содержит конкретный перечень административных правонарушений, подпадающих под понятие создания аварийной обстановки, примечание же к этой статье содержит само понятие. Под «созданием аварийной обстановки» в КРБоАП понимаются «действия участников дорожного движения, вынудившие других его участников изменять скорость, направление движения или принимать иные меры по обеспечению собственной безопасности или безопасности других лиц» [3].

По законодательству Республики Казахстан все участники дорожного движения, нарушившие любые правила дорожного движения, повлекшие последствия, указанные в диспозиции статьи 606 КРКоАП являются субъектами администра-

тивного правонарушения. Отсюда следует, что при возбуждении производства об административном правонарушении, необходимо выяснять не только данные предполагаемого правонарушителя, но и какое правило дорожного движения было нарушено и кто из участников дорожного движения был вынужден из-за этого правонарушения изменить скорость или направление движения.

Вместе с тем, в России, и вовсе отсутствует понятие аварийной обстановки, а правонарушители привлекаются только за конкретное нарушение правил дорожного движения, вне зависимости от наступивших последствий аварийной обстановки.

3. В ходе исследования выявлено несоответствие совершенного противоправного деяния мерам административного взыскания. Так, объективная сторона части 1 статьи 612 КРКоАП проявляется в противоправных действиях (бездействиях), нарушающих Правила дорожного движения, путем:

1) управления транспортным средством без водительского удостоверения или временного удостоверения, выданного взамен водительского удостоверения на право управления;

2) управления транспортным средством без страхового полиса по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств и (или) по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами;

3) управления транспортным средством без регистрационных и иных установленных законодательством документов на транспортное средство [3].

Согласно второму разделу Правил дорожного движения, водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе путевой лист, документ на провозимый груз (товарно-транспортную накладную) и иные установленные законодательством Республики Казахстан документы на транспортное средство.

При совершении одного из вышеуказанных деяний водитель транспортного средства подлежит привлечению к административной ответственности. Но в различных научных источниках указано, что человеческая память имеет замечательное и



удивительное биологическое свойство – она умеет забывать [6]. Если водитель, управляя транспортным средством, забыл водительское удостоверение, то это не значит, что он хуже стал владеть водительскими навыками и тем самым создает какие-либо угрозы для безопасности дорожного движения.

В этой связи обосновано, что административная ответственность, по вышеуказанному основанию не должна существовать или прекращаться по причине малозначительности. Кроме того, правовой институт малозначительности не предусматривает четкие критерии его применения и, по нашему мнению, справедливо считать, что часть 1 статьи 612 КРКоАП следует исключить.

Объективная сторона части 3 статьи 612 КРКоАП проявляется в противоправных действиях, нарушающих Правила дорожного движения путем управления водителем транспортным средством, будучи, лишенным права управления им. Таковым он признается в течение срока назначенного административного наказания в виде лишения права управления транспортным средством. По степени общественной опасности исследуемый состав административного правонарушения, не меньше, чем деяния указанные в части 2, но санкция в виде административного штрафа почему-то меньше на пять минимальных расчетных показателей (на 33%) [3].

Подтверждают нашу оценку степени общественного административного правонарушения положения соседних государств. Например, согласно статье 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), предусмотрен административный штраф в размере от пяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей. А за управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами, влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток,

либо обязательные работы на срок от ста до двухсот часов.

По КРБоАП категории лиц, не имеющие права управления транспортными средствами, и лишенные права управления транспортными средствами являются тождественными. За такое деяние предусмотрена санкция в виде административного штрафа до 20 базовых величин. На основании статьи 18.8 КРБоАП, водители, которые не имеют при себе водительское удостоверение или иные документы, предусмотренные Правилами дорожного движения, влекут предупреждение или наложение штрафа в размере до двух базовых величин [3].

В этой связи обосновано, что статью 612 КРКоАП необходимо совершенствовать, а именно:

- 1) санкцию части второй поменять местами с санкцией части третьей;
- 2) часть 4 изложить в следующей редакции: «Действия, предусмотренные частью второй и третьей настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, влекут штраф в размере двадцати месячных расчетных показателей»;
- 3) часть 4-1 исключить.

По нашему мнению, это правильно, ведь водитель, который забыл документы на право управления транспортным средством, фактически имеет право управлять транспортным средством и не представляет угрозу безопасности дорожного движения, а биологический недостаток человека – «забывчивость» не должен быть наказуемым.

Сравнительный анализ показывает, что в Республике Казахстан отсутствует мера обеспечения производства в виде ареста транспортного средства и иных вещей за нарушения Правил дорожного движения. Такая мера предусмотрена только в России и Таджикистане. Также статьей 8.7 Процессуально – исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях от 20 декабря 2006 года предусмотрена мера обеспечения в виде наложения ареста на имущество. Содержание статьи не предусматривает наложения ареста на транспортное средство, но и не запрещает этого. Целями

применения ареста на имущество являются:

1) исполнение постановления о наложении административного взыскания в виде штрафа;

2) исполнение постановления о конфискации;

3) исполнение постановления о взыскании стоимости.

Представляет интерес исследование законодательства зарубежных государств, в которых вышеизложенной проблемы не существует. Например, на основании статьи 251 Латвийского кодекса об административных правонарушениях доставление правонарушителя допускается, если у него нет документов, удостоверяющих личность и нет свидетелей, которые могут сообщить необходимые данные о нем. Аналогичные требования содержатся в административном законодательстве Узбекистана (ст.284), Таджикистана (ст.60 Процессуального кодекса) и др.

В некоторых странах (Молдова, Украина, Беларусь, Эстония и др.) вообще отсутствует мера административного принуждения в виде доставления правонарушителя в ОВД. Доставление по делам об административных правонарушениях в этих странах поглощается понятием административного задержания. То есть, у них административное доставление и административное задержание не различаются [7].

Неоднозначно оценивается вина субъектов административного законодательства в сфере дорожного движения, при фиксации специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами, работающими в автоматическом режиме.

В Белоруссии ответственность собственников (владельцев) транспортных средств определена статьей 4.9 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях от 20 декабря 2006 года № 194-З. При наличии у органа, ведущего административный процесс, до вынесения постановления о наложении административного взыскания в порядке, предусмотренном частью 3-1 статьи 10.3 Процессуально – исполнительного кодекса

Республики Беларусь об административных правонарушениях, информации о лице, управлявшем транспортным средством в момент фиксации административного правонарушения, административной ответственности подлежит это лицо [3].

Кроме того, согласно части 5 статьи 2.7 Процессуально – исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях презумпция невиновности по делам в сфере дорожного движения толкуется против нарушителя. То есть, должностное лицо органа, ведущего административный процесс, не обязано доказывать виновность лица в превышении им скорости движения, нарушении правил остановки или стоянки транспортного средства, зафиксированных работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – работающие в автоматическом режиме специальные технические средства). А значит, по законодательству Республики Беларусь правонарушитель должен доказывать свою невиновность за нарушения правил дорожного движения, зафиксированными специальными техническими средствами.

По результатам исследования предлагается внесение следующих изменений в КРКоАП:

1) в статью 591 для водителей транспортных средств оперативного реагирования добавить исключение нормы о запрете пользования телефоном и радио станцией;

2) статью 606 дополнить конкретным перечнем административных правонарушений, подпадающих под понятие создания «аварийной обстановки»;

3) в статье 612 изменить санкции частей 2, 3, 4 и 4-1 в соответствии со степенью общественной опасности.

Также необходимо усовершенствовать процесс привлечения к административной ответственности за правонарушения, зафиксированные специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами, работающими в автоматическом режиме.



### Список литературы:

1. Cohen A., Dehejia R. «The Effect of Automobile Insurance and Accident Liability Laws on Traffic Fatalities» [Влияние законов Об автомобильном страховании и ответственности за дорожно-транспортные происшествия на гибель людей] *Journal of Law and Economics*: Vol. 47, 2010: No. 2, Article 2: стр.15-17.
2. Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года // Ведомости Парламента Республики Казахстан, 1996 г., N 4, ст. 217. Режим доступа ([http://adilet.zan.kz/rus/docs/K950001000\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/K950001000_)). Дата обращения: 12.04.2019.
3. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 г. № 194 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2003 г., № 63, 2/946.
4. Dmitry Pavlyuk «Feature selection and extraction in spatiotemporal traffic forecasting: a systematic literature review» [Выбор и извлечение признаков в прогнозировании пространственно-временного движения: систематический обзор литературы] // *European Transport Research Review* An Open Access Journal 2019, Volume 6, Issue 1, стр. 43–47.
5. Отчет формы №1-АД за 2018 год «О результатах рассмотрения уполномоченными органами дел об административных правонарушениях» Режим доступа (<https://qamqor.gov.kz>). Дата обращения: 12.04.2019 г.
6. Романова, К.С. Дискурсы исторической памяти / К.С. Романова // *Парадигмы и процессы* № 14, – 2017, – С.31-36.
7. James Dawes, “Atrocity and Interrogation” [Зверства и допросы] *Critical Inquiry Journal* Volume 30, no. 2 (Winter 2004): стр. 249-266

### References:

1. Cohen A., Dehejia R. «The Effect of Automobile Insurance and Accident Liability Laws on Traffic Fatalities» *Journal of Law and Economics*: Vol. 47, 2010: No. 2, Article 2: pp.15-17.
2. Konstitucija Respubliki Kazahstan ot 30 avgusta 1995 goda [Constitution of the Republic of Kazakhstan] // *Vedomosti Parlamenta Respubliki Kazahstan*, 1996 g., N 4, st. 217 / Access mode ([http://adilet.zan.kz/rus/docs/K950001000\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/K950001000_)) Access Date: 12.04.2019.
3. Kodeks Respubliki Belarus’ ob administrativnyh pravonarushenijah ot 21 aprelja 2003 g. № 194 [Code of Administrative Offences of the Republic of Belarus] // *Nacional’nyj reestr pravovyh aktov Respubliki Belarus’*, 2003 g., № 63, 2/946.
4. Dmitry Pavlyuk «Feature selection and extraction in spatiotemporal traffic forecasting: a systematic literature review» // *European Transport Research Review* An Open Access Journal 2019, Volume 6, Issue 1, pp. 43–47.
5. Otchet formy №1-AD za 2018 god «O rezul’tatah rassmotrenija upolnomochennymi organami del ob administrativnyh pravonarushenijah» [About results of consideration by authorized bodies of cases of administrative offenses] Access mode (<https://qamqor.gov.kz>). Access Date: 12.04.2019.
6. Romanova K.S. Diskursy istoricheskoy pamjati [Discourses of historical memory] // *Paradigmy i processy* № 14, – 2017, – p.31-36.
7. James Dawes, “Atrocity and Interrogation” *Critical Inquiry Journal* Volume 30, no. 2 (Winter 2004): pp. 249-266.