

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES

ISSN 2224-5294

Volume 5, Number 309 (2016), 73 – 77

UDC 342.7 (574)

D. A. Ospanova, D. Imanberdiyev

Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan
danlyar_in@mail.ru

**ON ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR OFFENCES
IN THE SPHERE OF TRAFFIC**

Abstract. Due to the significant growth of automobile transport in the Republic of Kazakhstan and at the same time considerable lagging of development of the corresponding road infrastructure, first of all we are facing a traffic safety task. It is determined by insufficient research of an order and features of practical application of administrative sanctions for offenses in the field of traffic (the prevention, purpose of an administrative penalty, deprivation of the driver of the right of control of vehicles).

Keywords: administrative responsibility, traffic, offense, jurisdictional activities.

УДК 342.7 (574)

Д.А. Оспанова, Д. Иманбердиев

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, г. Алматы

**К ВОПРОСУ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА
ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В связи с большим ростом автомобильного транспорта в Республике Казахстан и при этом значительным отставанием развития соответствующей дорожной инфраструктуры в первую очередь перед нами стоит задача обеспечения безопасности дорожного движения. Определяется недостаточным исследованием порядка и особенностей применения на практике административных санкций за правонарушения в области дорожного движения (предупреждения, назначения административного штрафа, лишения водителя права управления транспортными средствами).

Ключевые слова: административная ответственность, дорожное движение, правонарушение, юрисдикционная деятельность.

Административные нормы в области транспортных правонарушений регулируют широкий круг общественных отношений. Эти отношения развиваются быстрыми темпами, и для достоверной и точной оценки совершенных административных правонарушений, необходимо улучшение законодательной базы в области транспортных правонарушений и внесение новых поправок, изменений и дополнений в нормативно-правовые акты Республики Казахстан.

В первую очередь, осознанное поведение граждан на дорогах и улицах создается различными способами, а именно достаточно сложной гаммой социальных, культурных, природно - климатических, экономических, правовых, моральных и других факторов. Порядок в области дорожного движения как нужный способ структурирования социального пространства в каком-либо государстве обладает своими специфическими особенностями, который объективно задается совокупностью этих факторов.

Во-вторых, несмотря на большую роль научно – исследовательских определений в правоведении и в практической жизни, только законодательно закрепленное определение

различных понятий (емкое, компактное и в то же время всеобъемлющее) может придать им наивысшую качественную ценность в аспекте его правильного понимания людьми и отражения в их правосознании.

Учитывая постоянно растущую негативную тенденцию к приумножению жертв в ДТП, стоит задача выявления демократических и предельно правильных механизмов осуществления и исполнения административных санкций приобретает особую государственную важность.

Верно и вовремя примененная административная санкция является залогом должного отношения граждан, учитывая тех лиц, которые совершили административные правонарушения, к институту привлечения правонарушителей к административной ответственности. Должное и неизменное следование закону дает понять то, что административная ответственность в правовом государстве - это не базирующийся на силе метод подавления общества, а законный механизм регуляции общественных отношений, основанных на законе.

Тщательная работа по фиксированию правонарушения, выявлению лица, его совершившего, собиранию доказательств его вины, вынесению решения, заканчивается исполнением санкции. И, как это нередко бывает, именно из-за того, как все заканчивается, делают выводы что произошло. Другими словами, факторы приведения наказания в реальность является аспектом эффективности юрисдикционной работы в целом.

Несоблюдение либо несвоевременное выполнение распоряжений о назначении административных санкций делает ненужным их применение юрисдикционными органами. Законодательство в области административной ответственности становится непродуктивным из-за того, что цели наказания реализуются не в полном объеме. Обесцениваются стремления сообразно выявлению и пресечению преступлений, подрывается престиж правоохранительных и остальных юрисдикционных органов.

Так, санкция ч. 4 ст. 613 КоАП РК предусматривает то, что при невыполнении законных требований уполномоченного лица, а именно сотрудника органов внутренних дел по прохождению согласно установленного порядка освидетельствования на состояние наркотического, алкогольного, либо токсикоманического опьянения, предусматривается лишение прав на управление транспортным средством на два года. В то же время за управление транспортным средством водителями, находящимися в состоянии наркотического, алкогольного, либо токсикоманического опьянения, предусматривается ответственность в виде лишения права на управление транспортными средствами сроком на три года. Очевидно, что данной лазейкой в законодательстве пожелают воспользоваться недобросовестные водители, которые во избежание более сурового наказания могут попросту отказаться от направления врачу-наркологу, соответственно их действия уже не могут быть квалифицированы по ч. 1 ст. 608 КоАП, где предусмотрено лишение права управления на три года, а будут подпадать под ч. 4 ст. 613 КоАП, за которое предусмотрено лишение водительских прав всего на два года.

Следует рассмотреть возможность введения неукоснительного изъятия водительских прав в качестве меры обеспечения исполнения административной санкции при совершении нарушения ПДД.

Уровень психологического и социального развития личности при совершении административных правонарушений в области дорожного движения играет важную роль и требует глубокого и комплексного исследования. Психофизиологические особенности водителя способствуют восприятию дорожной информации, ее осмыслению, принятию решения и своевременного реагирования на изменения в дорожной ситуации.

В отечественной психологической традиции есть представление об автотранспортной психологии, в рамках которой изучаются аспекты в системе: человек - среда автомобиля.

Психология дорожного движения, безусловно, включает в себя вопросы, связанные с управлением автомобиля, процессом вождения. Но в психологии дорожного движения человек не просто оператор, управляющий транспортным средством, он включен в более широкую систему – дорожно-транспортную среду. Это и среда автомобиля, и другие участники движения – пешеходы, велосипедисты, люди с ограниченными возможностями, которые перемещаются в колясках, сотрудники различных дорожных служб.

Также «составляющая» психологии дорожного движения – она изучает поведение человека в специфической, искусственно созданной среде, ведь дорожно-транспортной среды нет в природе,

она создана, построена человеком и управляется, координируется по определенным правилам, схемам движения.

На поведение участников движения влияют и правила, и инженерные решения: как нанесена дорожная разметка, как организована развязка, как элементы дизайна дороги могут повлиять на восприятие и внимание водителя. Поэтому одно из направлений психологии дорожного движения – это «психологические решения» для проектирования оптимальной и удобной для всех ее участников дорожной среды.

В последнее время количество женщин-водителей в Республике Казахстан увеличивается, и в будущем будет расти. По официальным данным различных психологических исследований, мужчинам свойственно большее стремление к определенной независимости, а также обретение некоторой индивидуальности через некое отделение от социума. Для женского пола является более приемлемой взаимозависимость, а также обретение личностной индивидуальности в общественных связях. Женщины свойственно быть более чувствительными, эмпатичными, обладают способностью понимания чувств других личностей, склонны к проявлению заботы и опеке.

Особенности женской психологии накладывают определенный отпечаток на непосредственное управление транспортными средствами. У женщин-водителей в отличие от мужчин-водителей имеются более положительные социальные установки, а также они обладают более должным уровнем дисциплины и, что важно, необходимой аккуратностью при эксплуатации транспортного средства. В связи с чем лица женского пола намного реже допускают определенные грубые нарушения ПДД, не так часто создают опасные ситуации на дорогах, являются более осторожными и надежными в естественных и нормальных ситуациях, у них ниже процент наступления тяжелых последствий в ДТП. Но кроме этого, из-за повышенной эмоциональной составляющей и не такого уровня физической выносливости по сравнению с лицами мужского пола женщины не так адекватно осмысливают и реагируют на наиболее экстремальные ситуации и опасные дорожные обстоятельства и условия. Вышеуказанные некоторые психологические особенности лиц женского пола, усиливающиеся в экстремальных и нестандартных ситуациях в области дорожного движения, включая увеличение процента роста транспортных средств, становятся непосредственными причинами совершаемых правонарушений на дорогах.

Проблема обеспечения безопасности на дорогах касается не только Казахстана. То, что большое внимание которое уделяется ООН говорит о том, что это глобальная проблема весь мир пытается решить ее.

Порядок обеспечения безопасности дорожного движения является средством реализации государством политики в сфере дорожного движения и объединяет в себе различные нормы, которые регулируют отношения в области обеспечения безопасности на дорогах, совокупность местных исполнительных и центральных органов, общественных объединений и организаций, юридических лиц, самих участников дорожного движения, мер и средств, которые обеспечивают безопасность на дорогах и устранение последствий ДТП.

В ситуации характеризующейся довольно высокой интенсивностью дорожного движения, в которой вовлечены огромные массы людей и большое количество транспортных средств, деятельность по предотвращению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий является очень многоплановой и разнообразной.

Особый приоритет приобретает вопрос о выявлении системы в этой деятельности, в которой несомненно нашли бы свое определенное место каждое ведомство, организация, предприятие, должностное лицо и каждый человек, имеющий отношение к обеспечению безопасности дорожного движения и достижению результатов в этой области.

На сегодняшний день конструктивное решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из приоритетных задач, системное решение которой необходимо разделять на следующие основные составляющие:

- 1) комплекс мероприятий среди населения и участников дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения;
- 2) ремонт и надлежащее содержание дорог;
- 3) внедрение технических средств контроля дорожного движения.

Некачественное состояние дорожного покрытия – одна из причин аварий на дорогах, что является причиной большого количества дорожно-транспортных происшествий. Недостаточное и

неудовлетворительное освещение улиц, большое количество дорожных знаков требуют замены. Требуется постоянное обеспечение контроля за разработкой дислокации и установкой дорожных знаков и схем дорожной разметки, проектированием и строительством пешеходных дорожек, тротуаров, пешеходных переходов.

Особого участия и специальных мер требует уровень по детскому дорожно-транспортному травматизму, потому что никакие доводы не могут оправдать гибель или страдания детей.

Профилактические мероприятия детского дорожно-транспортного травматизма – проблема всего общества. Обучение и воспитание детей должному поведению на дорогах необходимо начинать с самого раннего возраста.

Проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения носят межведомственный характер, так как охватывают сферу деятельности органов местной представительной власти, правоохранительных органов и для достижения поставленных целей должны решаться с использованием конструктивных методов.

В настоящее время фактически невозможно достичь положения, когда каждый участник дорожного движения или должностное лицо, связанное с обеспечением его непосредственной безопасности, во всех случаях поступали бы в исключительном соответствии с установленными правилами и нормами.

Существование большого количества ДТП является свидетельством того, что реальная готовность участников дорожного движения не в полной мере соответствует уровню сложности условий, присущих современному дорожному движению. В этом состоит главная причина наличия дорожно-транспортной аварийности как объективной реальности.

Принимая во внимание высокую скрытность административных правонарушений в области дорожного движения, следует отметить, что не- принятие во внимание установленных правил способствует появлению у большинства населения чувства уверенности в безнаказанности незаконного поведения, отсутствие уверенности в эффективности участия правоохранительных органов. Этому способствуют и множественные изменения соответствующих нормативных правовых актов за короткие периоды времени, в том числе и устанавливающих наказание за незаконное поведение. Это приводит к тому, что в деятельности правомочных органов по предупреждению нарушений ПДД возникают проблемные вопросы, заключающиеся в том, что принцип неотвратимости наказания за совершенное правонарушение соблюдается на практике далеко не всегда и не в должной мере.

Проблема обеспечения и предоставления необходимого уровня безопасности дорожного движения имеет на сегодняшний день огромное политическое и социальное значение. На количество ДТП и их тяжесть влияют определенные факторы и обстоятельства носящие как объективный так и субъективный характер. К ним относятся следующие условия: статус города или населенного пункта, освещенность, время суток, категории улиц, значение дорожного покрытия и его категория, планы и профили дорог, состояние проезжих частей, погодные условия и другие. Тем самым, статистика по ДТП свидетельствуют о следующем: ДТП совершаются в основном в дневное время суток, на территории большого населенного пункта или города, на дорогах местного значения, улицах или на перекрестках. Таким образом, профиль и план дороги являются, в основном, горизонтальными, проезжая часть со снежным накатом либо мокрая. Особое внимание необходимо уделить таким условиям, как достаточно неровное дорожное покрытие (множество ДТП совершаются по этой причине), а также низкое качество.

Следует помнить качество улиц и дорог, технические средства регулирования и организации дорожного движения, транспортные средства, безопасность общества на дорогах в большинстве случаев зависит от продуктивности действующего административного законодательства, строгого соблюдения правил дорожного движения, уровня правосознания сотрудников дорожной полиции и непосредственно участников дорожного движения.

Принимая во внимание вышеприведенные факты, а также исследуя причины исполнительного кризиса, связанного с массовым пренебрежением обязанностью по уплате штрафа, наиболее благоприятным и продуктивным способом обеспечения достаточного и своевременного исполнения административных наказаний за правонарушения в области дорожного движения является создание таких условий, при которых надлежащее исполнение административных санкций будет выгодно лицу, привлеченному к административной ответственности, либо у него

возникнет к этому иная внутренняя мотивация. Государственная деятельность в этой области не должна сводиться к увеличению административных наказаний.

Население необходимо ненавязчиво подводить к границам должного стереотипа поведения, а не загонять его туда насильно либо под угрозой наказания. Применение жесткого наказания за неисполнение постановлений должно осуществляться в комплексе с мерами обеспечительного и предупредительного характера, а также мерами материального стимулирования.

Довольно часто проводят обсуждения с автомобилистами, где им задают вопросы вроде: «Избавили ли крупные штрафы от желания нарушить?». При этом подавляющее большинство ответило отрицанием. Большие штрафы не воздействуют на психологию водителей. Идеальной ситуацией было бы, если санкции можно было увеличить во множество раз, а правонарушений бы стало во много раз меньше, но все же так не выходит.

Безусловно, существует необходимость научного исследования проблемных вопросов производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и выявления на этой основе возможности увеличения продуктивности этой деятельности как одного из важнейших источников повышения безопасности дорожного движения в настоящее время.

Д.А. Оспанова, Д. Иманбердиев

әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы қ.

ЖОЛ САЛАСЫНДА ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚТАР ҮШІН ӘКІМШІЛІК ЖАУАПКЕРШІЛІК МӘСЕЛЕЛЕРІ БОЙЫНША

Аннотация. Қазақстан Республикасының автокөлік саласындағы ірі ұлғаюына байланысты және сәйкес жол инфрақұрылымы дамуының қалуында біздің алдымызда бірінші кезекте жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету міндеті тұр. Жол саласындағы құқық бұзушылықтар үшін әкімшілік санкциялар практикасындағы қолдану ерекшеліктері мен реті жеткіліксіз болып анықталады (ескертулер, әкімшілік айыппұлдар белгілеу, жүргізушіні көлік айдау құқығынан айыру).

Түйін сөздер: әкімшілік жауапкершілік, жол қозғалысы, құқық бұзушылық, құзыретті қызмет.

Сведения об авторах:

Оспанова Д.А. – Кандидат юридических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права, конституционного и административного права КазНУ им. аль-Фараби;

Иманбердиев Д. – Магистр юридических наук, КазНУ им. аль-Фараби.