

АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ
ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

ИМАНБАЕВ МУРАТ СЕРИКОВИЧ

Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности
дорожного движения: проблемы теории и практики

Диссертация на соискание степени
магистр юридических наук по образовательной программе
7М04203 – «Юриспруденция» (научное и педагогическое направление)

Научный руководитель:
директор 3-го института Сапаралиева С.М.,
кандидат юридических наук,
старший советник юстиции

Косшы, 2022

ТҮЙІНДЕМЕ

Магистрлік жұмыс Қазақстан Республикасында жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында мемлекеттік бақылау мен қадағалауды жүзеге асыру теориясы мен практикасының проблемаларын талдауға арналған. Жұмыста көрсетілген саладағы құқықтық актілердің әртүрлілігі, бытыраңқылығы, қайшылықтары және бақылау-қадағалау функцияларын жетілдіру бойынша ғылыми негізделген ұсынымдар әзірлеу мәселелері қарастырылады.

Жұмыс кіріспеден, 2 бөлімнен, 6 кіші бөлімнен, қорытындыдан және пайдаланылған әдебиеттер тізімінен тұрады.

РЕЗЮМЕ

Магистерская работа посвящена анализу проблем теории и практики осуществления государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан. В работе рассматриваются вопросы многообразности, разрозненности, противоречия правовых актов в указанной сфере и выработки научно-обоснованных рекомендаций по совершенствованию контрольно-надзорных функций.

Работа состоит из введения, 2 разделов, 6 подразделов, заключения и списка использованных источников.

SUMMARY

The master's thesis is devoted to the analysis of the problems of theory and practice of state control and supervision in the field of road safety in the Republic of Kazakhstan. The paper examines the issues of diversity, disparity, contradictions of legal acts in this area and the development of science based recommendations for improving control and supervisory functions.

The work consists of an introduction, 2 sections, 6 subsections, a conclusion and a list of sources used.

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.....	5
ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	6
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	9
ВВЕДЕНИЕ.....	10
1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
1.1 Историко-правовой анализ становления института государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	22
1.2 Субъекты обеспечения государственного контроля и надзора в сфере дорожной безопасности.....	39
1.3 Международный опыт обеспечения государственного контроля и надзора в сфере дорожной безопасности.....	56
2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.	
2.1 Организационно-правовые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в деятельности органов внутренних дел.....	67
2.2 Взаимодействие органов внутренних дел с государственными органами и иными организациями при осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	78
2.3 Совершенствование государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	81

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	93
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	97
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 Сравнительная таблица по внесению изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам дорожного движения.....	110
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 Состояние и пути решения первоочередных проблем в сфере обеспечения дорожной безопасности в Республике Казахстан.....	135
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 Акт о внедрении материалов научного исследования в учебный процесс.....	152
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 Акты о внедрении материалов научного исследования в практическую деятельность.....	153
ПРИЛОЖЕНИЕ 5 Рекомендуемая схема строительства дорог без транспортных развязок на примере варианта проекта реконструкции дороги «Атырау – Орал».....	155

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящей диссертации использованы ссылки на следующие стандарты:

1. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 1124-2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная».
2. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 1125-2002 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».
3. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 1378-2005 «Дороги автомобильные. Учет интенсивности движения».
4. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».
5. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 2607-2015 «Технические средства организации движения в местах производства работ. Основные параметры. Правила применения».
6. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 2068-2010 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».
7. Национальный стандарт Республики Казахстан ГОСТ 26804-2012 «Ограждения дорожные металлические барьерного типа. Технические условия».
8. Национальный стандарт Республики Казахстан ГОСТ 32838-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Экраны противослепляющие. Технические требования».

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящей диссертации (проекте) применяют следующие термины с соответствующими определениями:

1) дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов посредством транспортных средств или без таковых в пределах дорог [1, с.2];

2) правила дорожного движения – нормативный правовой акт, устанавливающий единый порядок дорожного движения, назначение и действие технических и других средств организации дорожного движения на территории Республики Казахстан [1, с.2];

3) участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве пешехода, пассажира или водителя [1, с.3];

4) безопасность дорожного движения – состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также от негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения [1, с.3];

5) обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения, снижение тяжести их последствий, а также на устранение таких последствий [1, с.3];

6) уполномоченный орган по обеспечению безопасности дорожного движения (далее – уполномоченный орган) – центральный исполнительный орган и его территориальные подразделения в областях, городах республиканского значения и столице, осуществляющие руководство в

пределах своей компетенции и межотраслевую координацию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [1, с.3];

7) организация дорожного движения – комплекс организационно-правовых, нормативно-методических, проектно-изыскательских, организационно-технических, контрольно-надзорных, распорядительных и других мероприятий по управлению дорожным движением [1, с.3];

8) технические средства организации дорожного движения – комплекс устройств, сооружений и изображений, применяемых на дорогах для обеспечения безопасности дорожного движения и повышения пропускной способности дороги [1, с.3];

9) система управления рисками в сфере дорожного движения – система администрирования, обеспечивающая проведение эффективного планирования и контрольных мероприятий, базирующаяся на принципах выборочности, оптимального распределения ресурсов на наиболее приоритетные направления контрольной деятельности [1, с.3];

10) владельцы дорог – физические или юридические лица, являющиеся собственниками дорог или осуществляющие деятельность по управлению дорогами на праве хозяйственного ведения или оперативного управления [1, с.3];

11) дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, повлекшее причинение вреда здоровью, смерть человека, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов либо иной материальный ущерб [1, с.3];

12) водитель – лицо, управляющее транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге скот, стадо, выючных, упряжных или верховых животных [1, с.4];

13) интеллектуальная транспортная система – комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, обеспечивающих управление и контроль за дорожным движением [1, с.4];

14) транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [1, с.5];

15) уполномоченный орган в области транспорта и коммуникаций – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области автомобильного транспорта, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан, межотраслевую координацию [1, с.6];

16) государственный доклад – ежегодный отчет о состоянии безопасности дорожного движения [1, с.6];

17) механическое транспортное средство – самоходное дорожное транспортное средство, приводимое в движение двигателем, за исключением мопедов и рельсовых транспортных средств. Понятие распространяется также на тракторы и самоходные машины при их участии в дорожном движении [1, с.6];

18) эксплуатация механического транспортного средства – стадия жизненного цикла механического транспортного средства, включающая его использование по назначению с момента его государственной регистрации до момента утилизации [1, с.6];

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В исследовательской работе применяются следующие термины с соответствующими обозначениями и сокращениями:

БДД – безопасность дорожного движения;

ВУ – водительское удостоверение;

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

ЗРК ОДД – Закон Республики Казахстан «О дорожном движении»;

ИТС - интеллектуальная транспортная система;

МВД – Министерство внутренних дел;

ОВД – органы внутренних дел;

ПДД – Правила дорожного движения;

СССР – Союз Советских Социалистических Республик;

США – Соединенные Штаты Америки;

СРТС – свидетельство о регистрации транспортного средства;

ТСОДД - технические средства организации дорожного движения.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Основными принципами деятельности любого государства, где развиты автомобильный транспорт и дороги, являются: приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами деятельности; обеспечение безопасности и соблюдение интересов всех участников дорожного движения, общества и самого государства; системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения [1, с.9].

В Республике Казахстан указанные принципы нашли свое отражение в ЗРК ОДД, в котором разграничены компетенции и полномочия государственных органов, права и обязанности должностных лиц государственных органов, юридических лиц, общественных объединений и участников дорожного движения. В рамках разграничения компетенций в ЗРК ОДД введены основные понятия, в том числе для определения уполномоченного органа по обеспечению безопасности дорожного движения, а также деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Согласно ЗРК ОДД уполномоченный орган это центральный исполнительный орган и его территориальные подразделения в областях, городах республиканского значения и столице, осуществляющие руководство в пределах своей компетенции и межотраслевую координацию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, то есть деятельности, направленной на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения, снижение тяжести их последствий, а также на устранение таких последствий [1, с.3].

Согласно ЗРК ОДД, закону Республики Казахстан «Об органах внутренних дел» и постановления Правительства Республики Казахстан «Вопросы Министерства внутренних дел Республики Казахстан» за ОВД

закреплена компетенция по обеспечению реализации государственной политики в сфере безопасности дорожного движения, организации и осуществлению государственного контроля и надзора за дорожным движением и обеспечением его безопасности, межотраслевой координации деятельности государственных органов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности, разработке и утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов, и других полномочий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения [1; 2; 3].

Учитывая, что сфера обеспечения безопасности дорожного движения затрагивает компетенции и полномочия различных уполномоченных органов (в областях транспорта и коммуникаций, здравоохранения, образования, внешнеполитической деятельности, индустриального развития, в сферах стандартизации, гражданской защиты, национальной безопасности), то и ее регулирование состоит из большинства правовых актов от законов и постановлений правительства до ведомственных приказов, стандартов, инструкций, нормативов и других правовых документов.

По мнению российского ученого Домрачева Д.Г., проводившего анализ деятельности дорожного надзора Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, правовые акты, действующие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, не в полной мере регулируют основания и порядок осуществления мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [4]. Мы полностью поддерживаем актуальность данного высказывания и в отношении правовых актов в этой сфере, действующих в Республике Казахстан. Более того, имеются факты когда правовые акты Республики Казахстан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения противоречат друг другу, что затрудняет осуществление государственного контроля и надзора государственными органами, в

частности органами внутренних дел, осуществляющих один из видов государственного контроля и надзора за соблюдением регламентов, нормативов и стандартов при проектировании проектной документации на строительство, реконструкцию, ремонт и реабилитацию автомобильных дорог, улиц, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, легкорельсовых транспортных систем и линий электрического транспорта в соответствии с разработанной ОВД Инструкцией по организации деятельности подразделений административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов и Правилами согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации [5; 6].

В своем послании от 1 сентября 2020 года «Казахстан в новой реальности: время действий» Президент Республики Казахстан Токаев К.К. затронул вопросы необходимости развития второго этапа госпрограммы строительства и реконструкции автомобильных дорог «Нұрлы жол» путем повышения уровня сервиса и скорости транзитных маршрутов. В послании определена задача – до 2025 года реконструировать 24 тыс. км. дорог. Для реализации поставленной Президентом задачи при разработке проекта по строительству или реконструкции автомобильных дорог необходимо учитывать современные условия и требования, не отраженные в действующих правовых актах Республики Казахстан, позволяющие повысить скорость движения на автомобильных дорогах [7].

Как показывает анализ правоприменительной деятельности административной полиции, в последние годы остро встал вопрос надлежащего проектирования, строительства, реконструкции, содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений. Проекты строительства и реконструкции автомобильных дорог неоднократно корректируются административной полицией, закладываются современные средства организации дорожного движения, а после их согласования заказчик (АО

«Национальная компания «ҚазАвтоЖол», Комитет автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан) и РГП на ПХВ «Государственная вневедомственная экспертиза проектов» Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (РГП «Госэкспертиза») в угоду экономии финансовых средств исключают заложенные полицией в проекте технические средства. Принадлежность заказчика и РГП «Госэкспертиза» к одному и тому же министерству дополнительно усугубляют возможность удешевления проектов дорог в ущерб безопасности, а исключение представителя административной полиции из состава рабочей и государственной комиссий по приемке дорог после их строительства или реконструкции и проведения сверки согласованного полицией проекта с построенной (реконструированной) дорогой проекта позволяет заказчику корректировать проект после его согласования под свои интересы [8; 9].

Перечисленные обстоятельства характеризуют назревшую необходимость дальнейшего совершенствования механизма правового регулирования и правоприменительной деятельности ОВД по осуществлению контроля и надзора в обеспечении безопасности дорожного движения.

Для подготовки предложений по актуализации и совершенствованию правовых актов, механизма правового регулирования и правоприменительной деятельности необходимо проведение научных исследований существующих и возникающих в настоящее время юридических проблем осуществления контроля и надзора в обеспечении безопасности дорожного движения.

Следует отметить, что в отечественной науке административного права исследованиям осуществления государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения внимания практически не уделялось. Одними из немногих работ являются научные труды Рахмет Е.Д. и Культемировой Л.Т. в части изучения административной деятельности ОВД и

организационно-правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения ОВД, Байжанова У.С. в части изучения актуальных вопросов безопасности дорожного движения, а также Каленова Г.К. в части разработки специальных средств и методов обучения водителей для повышения безопасности дорожного движения. При этом, комплексные научные исследования проблем государственного контроля и надзора в ОБДД не осуществлялись.

В научных трудах российских ученых, в частности в диссертационных работах таких ученых, как Домрачев Д.Г., Майоров В.И., Петров А.Ю., Зырянов С.М., Денисов Р.И., Сергеев С.А., Дмитриев А.Т., Пузырев С.В., проведены исследования проблем государственного контроля и надзора Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации. Кроме того, в странах постсоветского пространства остается не решенным дискуссионный вопрос о соотношении понятий «контроль» и «надзор» в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, который является актуальным и применительно к Республике Казахстан.

С учетом изложенного, определяется необходимость в проведении комплексного научного исследования проблем правового регулирования контроля и надзора в обеспечении безопасности дорожного движения, чем и обуславливается актуальность проводимого диссертационного исследования.

Объект и предмет исследования. Объектом настоящего исследования являются административно-правовые отношения, возникающие в рамках организации и осуществления государственного контроля и надзора в обеспечении безопасности дорожного движения ОВД Республики Казахстан.

Предметом изучения в рамках данного исследования являются правовые акты, технические документы и нормативы, в том числе и ведомственные, которыми регламентируется организация и осуществление государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а

также правоприменительная практика государственных органов и должностных лиц ОВД Республики Казахстан.

Целями настоящего исследования являются определение общих правовых основ государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляемого административной полицией МВД Республики Казахстан, для подготовки обоснованных предложений по актуализации и совершенствованию правовых актов, технических документов и нормативов, регулирующих вопросы организации и осуществления указанного контроля и надзора.

Для достижения указанных целей в рамках данного научного исследования решаются следующие задачи:

- проведение комплексного системного анализа правовых актов (законов, подзаконных актов, технических документов и нормативов), регламентирующих вопросы организации и осуществления государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и выявление проблем правоприменительной практики ОВД Республики Казахстан (выявление проблем теории и практики);

- определение особенностей осуществления должностными лицами ОВД Республики Казахстан отдельных видов мероприятий по контролю и надзору в ОБДД, исследование административно-правовых методов и форм осуществления контроля и надзора в ОБДД;

- изучение международного опыта теории и практики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, изучение новелл в организации дорожного движения и обеспечении его безопасности;

- выявление проблем контроля государственных органов, в том числе в сфере строительства, реконструкции и содержания автомобильных дорог;

- выработка предложений и рекомендаций по актуализации и совершенствованию действующего законодательства при осуществлении

государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Теоретические, методологические и информационные основы исследования. Теоретическую основу настоящего диссертационного исследования составляют учебники и учебные пособия по административному праву и деятельности органов внутренних дел, научные труды таких ученых, как Ахременко И.В., Андреева Ю.А., Байжанов У.С., Бондарь Н.С., Бахрах Д.Н., Беляев В.П., Беженцев А.А., Бобылев А.И., Васильев А.И., Вельский К.С., Вербина О.Л., Веремеенко И.И., Галанина Л.А., Головкин В.В., Горшенев В.М., Гуцин В.З., Денисов Р.И., Дмитриев А.Т., Домрачев Д.Г., Дьяконов В.В., Епифанов В.В., Еропкин М.И., Захаренко В.В., Здир А.Я., Зырянов С.М., Исаев Н.И., Лазарев Б.М., Лапаев В.В., Луконин Ю.П., Каленов Г.К., Кармолицкий А.А., Каплунов А.И., Кикоть В.Я., Киясханов И.Ш., Коваль Е.А., Козлов Ю.М., Кондратьев В.Д., Кондрашов Б.П., Кононов П.И., Коренев А.П., Котюргин С.И., Культемирова Л.Т., Кузнецов А.С., Майоров В.И., Маслов К.В., Матвеев Е.А., Махов В.Х., Медведева А.М., Михайловский И.В., Молчанов В.М., Морозов А.В., Никишкин А.В., Нистратов С.Г., Овсянко Д.М., Петров А.Ю., Пикина Е.А., Питеркин И.В., Пузырев С.В., Разаренов Ф.С., Рахмет Е.Д., Розин Л.М., Российский Б.В., Савенко О.Е., Сергеев С.А., Соловей Ю.П., Стариков Ю.Н., Степанов И.В., Степановских В.В., Степашин С.В., Студеникина М.С., Сухарева Н.В., Талицкий И.И., Тарасов А.М., Тельминов В.Г., Туренко А.Н., Турин А.И., Тихомиров Ю.А., Хазанов С.Д., Чмырев С.Н., Чугуев В.Л., Шергин А.П., Щербинин Ю.Ф., а также других ученых, специализирующихся на административном праве.

Методологическую основу данного исследования составляют конкретно-исторический анализ, исторический, сравнительно-правовой, статистический, формально-юридический и формально-логический методы, метод системно-структурного анализа и актуализации, использованные автором в ходе изучения и систематизации научных источников,

нормативного материала и правоприменительной практики ОВД в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Информационную базу исследования образуют правовые акты, технические документы и нормативы, в том числе и ведомственные, которыми регламентируется организация и осуществление государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения государственными органами и должностными лицами административной полиции МВД Республики Казахстан; изучение статистических данных и материалов контрольно-наблюдательных дел за период 2015-2020 годов.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые в современной казахстанской административно-правовой науке проведен комплексный анализ административно-правовых основ осуществления и организации государственного контроля и надзора в ОБДД органами внутренних дел Республики Казахстан, сформулированы предложения по совершенствованию и систематизации норм правовых актов и других документов, регулирующих сферу обеспечения безопасности дорожного движения.

Наиболее значимыми результатами исследования, характеризующими его научную новизну, являются:

- усовершенствование мер оперативного реагирования административной полицией на выявляемые ими, в ходе осуществления мероприятий по государственному контролю и надзору, нарушения обязательных требований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- выработка обоснованных предложений по совершенствованию нормативной регламентации оснований и порядка организации, и осуществления государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- определение понятий мероприятий по контролю и надзору в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и выявление особенностей их осуществления административной полицией Республики Казахстан.

Основные положения, выносимые на защиту. Результаты проведенного диссертационного исследования позволяют вынести на защиту следующие положения:

1. Проведенным комплексным системным анализом правовых актов установлена необходимость создания специального научно-исследовательского центра по обеспечению безопасности дорожного движения для планомерного и поэтапного подхода к вопросам реформирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, разработки правовых актов и совершенствования действующей законодательной базы в этой сфере на основе всесторонних научных исследований.

2. Предложен авторский вариант создания и организации работы постоянно действующей Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, с закреплением мер ответственности и обязательности выполнения принятых решений комиссии (приложение А). Реализацию программ и стратегий по улучшению организации дорожного движения и обеспечения его безопасности, минимизации дорожно-транспортного травматизма и совершенствованию государственного управления в этой сфере предложено возложить на отдельное государственное учреждение, имеющему собственный бюджет для материализации своих программ и стратегий.

3. Для унификации требований, сокращения количества правовых актов и их разрозненности, по аналогии с имеющимся международным опытом, все требования, касающиеся автомобилей предложено объединить в действующем Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», автомобильных дорог – в действующем

Техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», а все правовые акты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения объединить в новом едином правовом акте «Автомобильный транспортный кодекс».

4. Предложено внедрение поэтапного доступа к управлению транспортом с ранжированием последнего по мощности, массе, количеству пассажиров и введения испытательного срока, в течении которого должны отсутствовать административные правонарушения за нарушения Правил дорожного движения.

5. В сфере строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог выявлена проблема контроля государственных органов в части несовершенства механизма и наличия исключительного права в приемке дорог у одного государственного органа, на основании чего обоснована необходимость изменения существующего механизма приемки автомобильных дорог после реконструкции, ремонта или строительства и выработаны рекомендации по его совершенствованию.

6. Совместно с магистрантом Карагандинской академии МВД Республики Казахстан имени Баримбека Бейсенова Кениспаевым А.А. разработана Концепция по обеспечению безопасности дорожного движения «Состояние и пути решения первоочередных проблем в сфере обеспечения дорожной безопасности в Республике Казахстан», включающая в себя предложения и рекомендации по актуализации и совершенствованию действующего законодательства при осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (приложение 2).

Апробация результатов исследования. Основные положения работы, предложения, выводы и рекомендации диссертанта прошли апробацию в выступлениях диссертанта:

- «Некоторые проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан» - опубликовано в Сборнике материалов международной научно-практической конференции «Развитие современной юридической науки: теория и практика» г. Косшы, 9 апреля 2021г.;

- «Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики» на научном семинаре на тему: «Современное состояние и тенденции развития административного и гражданского законодательства Республики Казахстан» г. Косшы, 24 ноября 2021г.;

- «Вопросы обеспечения дорожной безопасности в Республике Казахстан: проблемы и перспективы развития» - опубликовано в Вестнике Казахского Национального педагогического университета имени Абая.

Получены следующие акты внедрения:

- Акт о внедрении материалов научного исследования в учебный процесс Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан (приложение 3);

- Акт о внедрении материалов научного исследования в практическую деятельность Управления административной практики Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан (приложение 4);

- Акт о внедрении материалов научного исследования в практическую деятельность Управления регистрации и цифровизации Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан (приложение 4).

Теоретическая значимость исследования. Сформулированные в диссертации предложения по актуализации и совершенствованию нормативной регламентации оснований и порядка организации, и осуществления государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения могут быть использованы в ходе

дальнейших научных исследований проблем правового регулирования контрольно-надзорной деятельности государственных органов и ОВД, в том числе, находящейся в их структуре, административной полиции.

Практическая значимость исследования. Сформулированные в диссертации выводы и предложения по актуализации и совершенствованию нормативной регламентации оснований и порядка организации, и осуществления государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения могут быть использованы в ходе подготовки МВД Республики Казахстан соответствующих изменений и дополнений в правовые акты, технические документы и нормативы, действующие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Содержащиеся в диссертации теоретические положения об организации и осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляемом административной полицией МВД Республики Казахстан, могут быть использованы в учебном процессе высших учебных заведений юридического профиля по учебным дисциплинам административной направленности (например, «Административное право» и «Административная деятельность органов внутренних дел»), при подготовке учебников, учебных пособий и учебно-методических материалов по этим дисциплинам.

Структура и объем диссертации. Структура работы обусловлена целями и задачами исследования, уровнем разработанности темы, логической последовательностью излагаемых аспектов. Диссертация состоит из введения, двух разделов, включающих шесть подразделов, заключения, списка использованных источников. Диссертационное исследование выполнено в объеме, который соответствует требованиям, предъявляемым Комитетом по надзору и аттестации в сфере образования и науки Министерства образования и науки Республики Казахстан.

1. Правовые основы государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

1.1 Историко-правовой анализ становления института государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Рассматривая современные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, следует обратить внимание, что на разных этапах развития транспорта возникали свои проблемы, которые были актуальными на определенный исторический период и разрешались путем применения государственного регулирования и введения контроля. В рамках оценки отдельных примеров возникновения проблем в дорожном движении и путей их разрешения следует провести историко-правовой анализ и обратиться к некоторым историческим фактам [10].

По мнению Епифанова В. В. развитие организации и безопасности дорожного движения состоит из пяти парадигм, распределенных во времени с 1900 года по настоящее время, связанных с уровнем автомобилизации, уровнем и функциями управления, применением научных дисциплин, организационных форм деятельности и типичных контрмер, направленных на снижение аварийности. Епифанов В.В. отражает и «нулевую», доавтомобильную парадигму, т. е. наследие, которое накопилось в эпоху гужевого транспорта и оказалось во многом базовым для всех дальнейших шагов в области организации и безопасности дорожного движения [11].

По нашему мнению, развитие организации и обеспечения безопасности дорожного движения неразрывно связано с развитием транспорта от гужевого до автомобильного, улучшением дорожной инфраструктуры и принимаемыми мерами по организации и упорядочиванию дорожного движения, и в дальнейшем, вне зависимости от перспективного развития транспорта и дорог, будет зависеть от принятых решений на определенном историческом этапе. Выдвигаемое суждение наиболее полно раскрывает тезис Первого Президента

Республики Казахстан Назарбаева Н.А.: «Нам необходимо взглянуть в прошлое, чтобы понять настоящее и увидеть контуры будущего».

Нами предлагается формирование и принятие мер по обеспечению безопасности дорожного движения разделить на predetermined stages, связанные с развитием транспорта, дорог и разработкой, совершенствованием и повышением эффективности функционирования государственно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения.

Вопросы безопасности дорожного движения интересовали людей с давних времен, с момента создания крупных городов и начала активного дорожного движения в них, поэтому *первым этапом* можно считать этап зарождения минимального свода правил и естественных норм поведения при движении на дорогах городов, направленных на сохранение жизни пешеходов, всадников и возничих, а также попытки улучшения дорожного движения путем строительства дорог и введения указателей направлений.

Исторические факты свидетельствуют о первых попытках урегулирования дорожного движения во времена Древнего Рима, когда император Гай Юлий Цезарь в 50-х годах до нашей эры ввел на определенных улицах города одностороннее движение, а на улицах с двусторонним движением было предусмотрено левостороннее движение. Последнее было связано с вопросами обеспечения безопасности и предусматривало разъезд по левой стороне дороги, чтобы на непредвиденные случаи правая рука с оружием была свободна [11; 12; 13; 21].

Наряду с этим, императором также был введен запрет на проезд колесного транспорта (экипажи, колесницы и повозки) в рабочее время, а для приезжих с транспортом был запрет на въезд в город в определенное время. Приезжие оставляли свой транспорт за чертой города, и перемещались внутри него пешком или нанимали специальные носилки — паланкины [11; 12; 13; 21].

Следует отметить, что впервые в Древнем Риме были предприняты попытки фиксации протяженности и указания направления дорог путем установки дорожных указателей и столбиков. Так, во II веке до нашей эры Гай Семпроний Гракх после измерения дорог установил каменные столбы через каждые 10 стадий (около 1800 метров) для указания расстояний до Рима от ближайшего населенного пункта. Исчисление расстояния дорог велся от бронзового столба, который был установлен вблизи Римского форума и носил название «золотого» [14; 21].

Строительство первых мощеных дорог также было проведено римлянами, которые они начали строить более 2 тысяч лет назад. Одной из знаменитых дорог является «Аппиева дорога», соединявшая Рим с Капуей. В истории осталась поэтапная методика ее строительства: укладывание в два слоя крупных камней (сначала размером в кулак, а затем величиной с орех), посыпание мелко наколотым щебнем с установкой вдоль дороги на определенном расстоянии каменных столбов [11; 15; 18].

Сегодня, конечно же, методика строительства дорог и организация дорожного движения со времен Древнего Рима существенно изменились, но организационные основы, заложенные в те времена, сохранились и в настоящее время. Так, введенные в древности нормы нашли свое применение и в современных условиях, к примеру, во многих городах мира сегодня действуют запретные зоны для транспорта с приоритетом на пешеходное движение, ограничены въезды грузового транспорта в определенные части городов и населенных пунктов.

В настоящее время в Республике Казахстан, по аналогии с римским «золотым столбом», отсчет километров для автомобильных дорог, выходящих из столицы Казахстана, ведется от здания Парламента Республики Казахстан, а для автомобильных дорог, выходящих из других населенных пунктов, от зданий местных исполнительных органов, а в случае их отсутствия – от границ населенных пунктов [16].

На этом этапе отличительной чертой развития дорожного движения на территории, занимаемой современным Казахстаном, явилось прохождение по его землям Великого Шелкового пути, благодаря которому в долинах Чу, Таласа и Сырдарьи формируются городские центры, в Семиречье он стимулировал возникновение ряда городских центров, а на юге Казахстана способствовал быстрому росту городов.

Маршруты Великого Шелкового пути постоянно претерпевали изменения: одни участки приобретали особое значение, другие, напротив, отмирали, а города и торговые станции на них приходили в упадок, то есть политическая ситуация на континенте определяла выборы маршрутов дипломатами, купцами и другими путешествующими людьми [17].

Таким образом, люди, населявшие территорию современного Казахстана в те времена, были заинтересованы в мирном сосуществовании и необходимости обеспечения безопасности движения, а также строительства объектов сервиса, предназначенных для обслуживания участников дорожного движения по пути следования по Великому Шелковому пути.

Сопоставление древних и современных норм, а также имплементация отдельных правовых норм в современное законодательство большинства стран, лишней раз подтверждают верность выдвигаемой нами теории о неразрывности и связанности этапов формирования и принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения с историческим развитием транспорта, дорог и вводимого контроля.

С возникновением в городах определенных запретов и правил актуальным встал вопрос контроля за их исполнением и необходимости регулирования дорожного движения.

Первая служба надзора за соблюдением данных правил также была организована в Древнем Риме и в нее набирали в основном вольноотпущенных пожарных. Основной задачей указанной службы было недопущение и исключение конфликтов между владельцами транспортных средств [18].

Позже, в Средние века, в Европе сформировались правила разъезда рыцарей, которые установили правостороннее движение, сохранившиеся на сегодня в большинстве стран мира, в том числе и в Республике Казахстан.

Введение таких правил было связано с самозащитой и необходимостью разъезда друг к другу щитами, находящихся в левой руке, при этом, правая рука должна быть свободной и, при возникновении опасности, готовой выхватить оружие.

Ряд стран, таких как Великобритания, Австралия, Япония, Индия, Бирма, Кипр и другие, наоборот, принял за основу левостороннее движение, которое было скопировано из правил, регулирующих движение судов в портах, проливах и реках, принятых в Великобритании. Для урегулирования движения по Темзе, был принят закон, по которому суда при встрече должны были держаться левой стороны. Этот закон лег впоследствии в основу правил дорожного движения в Великобритании и ее колониях [11; 13].

Второй этап развития мер по обеспечению безопасности дорожного движения связан с ростом числа конных экипажей, строительством дорог и связанного с этим увеличением скоростного режима, которые привели к различным осложнениям на проезжей части.

Отсутствие разделения пешеходного и транспортного потоков существенно усугубило положение пешеходов в дорожном движении, и они чаще других попадали в дорожные происшествия и получали различные травмы [19].

Особенностью данного этапа является безоговорочная необходимость разработки и введения государственно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения, поэтому, с развитием транспорта, во всех странах начали приниматься документы, устанавливавшие Правила дорожного движения для гужевого транспорта, которыми:

- определялись необходимость снижения скорости при приближении к перекрестку;

- утверждались особенности проезда перекрестков и приоритетного проезда;
- вводились преимущество пешехода на движение;
- для наведения порядка и контроля деятельности частных извозчиков вводились разрешительные документы (лицензии) для получения которых необходимо было соответствовать требованиям к внешнему виду экипажей и обязанностей соблюдения правил [11; 12; 19].

В большинстве стран полномочия по контролю и надзору за дорожным движением, применения мер воздействия к нарушителям, выдачу разрешительных документов для передвижения стали возлагать на полицию. В некоторых странах это регламентировалось правовыми актами по организации дорожного движения, а в отдельных странах в инструкциях для полицейских.

На примере России мы хотим показать, что обеспечение безопасности дорожного движения на этом этапе начинает соответствовать последовательности действий «нормативный акт – контролирующий орган – ответственность за нарушение», актуальной и в настоящее время.

По мнению И.И. Талицкого, В.Л. Чугуева и Ю.Ф. Щербинина, история российского законодательства в области обеспечения безопасного дорожного движения берёт своё начало в XVII веке [20].

В России в 1683 г. царь Петр 1 издал указ, который категорически запрещал управление лошадьми с помощью вожжей, а также бить пешеходов бичами. Кучер должен был управлять лошадью сидя на ней верхом, чтобы лучше видеть дорогу. Полиция осуществляла контроль за исполнением указа без законодательного закрепления этих функций.

В 1718 году в Санкт-Петербурге он учредил генерал-полицмейстерское управление (полицию), на которую официально была возложена ответственность за безопасность дорожного движения [11; 12; 19].

Одновременно с введением запретов предусматривалось наказание для нарушителей: при первом задержании ограничивались внушением, за повторное нарушение нарушителя секли кнутом, а на третий раз ссылали на каторгу. С 1732 года для «лихачей» предусматривалась смертная казнь [12].

Появление первых автомобилей в XIX веке послужило толчком к *третьему этапу* принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения толчком, характерной чертой которого явилась потребность перехода на новый, более качественный уровень организации дорожного движения. На этом этапе принятие запретительных норм и осуществление контроля за их исполнением уже не отвечало потребностям общества в принципиально новой организации дорожного движения, а возникавшие пробелы в регулировании дорожного движения заполнялись путем заимствования норм из других сфер и областей.

Например, незадолго до появления автомобилей, для регулирования дорожного движения 10 декабря 1868 года в Лондоне на площади перед Парламентом был установлен семафор с цветным диском, разработчиком которого стал специалист по железнодорожным семафорам Джон П. Найт. В последующем в мире эта дата стала считаться днем рождения светофора.

Данный семафор был механическим, управлялся вручную и имел два семафорных крыла. Горизонтальное положение крыльев запрещало движение, а опущенные под углом 45 градусов крылья сигнализировали о возможности осторожно двигаться. Для видимости семафора в ночное время его оснастили газовым фонарем, который подавал сигналы красным и зеленым светом. Просуществовал он недолго: произошел взрыв газа, пострадал регулировщик, и семафор на многие годы был заменен специально обученным человеком – регулировщиком, но увеличение числа транспорта предъявляло свои требования и без средств регулирования обойтись уже было невозможно [11; 19].

В 1914 году в США появился первый электрический светофор. Управлялся он вручную и имел два цвета: красный и зеленый. Функции желтого сигнала выполнял предупредительный свисток полицейского [11].

Бурный рост количества автомобилей в мире оказал существенное влияние на экономику стран, обнажил и поднял множество проблем в контроле, организации и регулировании дорожного движения. Вопрос о необходимости правового регулирования возрастающих проблем и применения технических средств регулирования дорожного движения не вызывал сомнений и требовал немедленного решения.

Во Франции 14 августа 1893 года были приняты первые Правила движения для автомобилей [11].

В 1883 году в России была издана «Инструкция городовой Московской полиции», которая вручалась каждому городовому. Этот документ они обязаны были всегда иметь при себе и руководствоваться ими в своих действиях. В числе прочих пунктов, инструкция предписывала следить за соблюдением правил дорожного движения, в том числе скоростным режимом, обгоном, выполнением требований к транспортным средствам [11; 19].

В России документ для регулирования движения «самодвижущихся экипажей» был принят в сентябре 1896 года, а спустя четыре года в 1900 году в Санкт-Петербурге был утвержден новый порядок движения пассажирских и грузовых автомобилей по городу.

Необходимо отметить, что многие правила, установленные в этом документе, действуют и сегодня. Так, допуск к управлению автомобилем получал гражданин старше 21 года, знающий грамоту и русский язык, не имеющий противопоказаний по состоянию здоровья, сдавший специальный экзамен по вождению и получивший разрешение на управление.

Указанное свидетельствует о том, что уже в 1900-х годах особое внимание обращалось на качество подготовки водителей, были созданы специальные учебные заведения по подготовке будущих водителей.

Вводились запреты на оставление автомобиля на улице без присмотра, передачу прав третьим лицам, не имеющим специальной подготовки [11; 13; 21]. Контроль и надзор за дорожным движением также были возложены на полицию.

Байжанов У.С. в своей работе приводит исторические факты развития организации дорожного движения в мире и в СССР [21]. В нашей работе мы дополним труд Байжанова У.С. и перечислим некоторые исторические факты появления и развития велосипедов, автомобилей, а также меры по организации дорожного движения и его безопасности в Казахстане до советского периода.

На рубеже XIX-XX веков в Верном появился новый вид транспорта - велосипеды. Власти хотели, чтобы Верный в своем развитии ничем не уступал крупным мировым городам, таким как Париж или Лондон, и поэтому всячески способствовали новшествам, а чтобы они продвигались в массы упорядоченно, администрация даже издала специальные правила. Согласно им, велосипед обязательно должен был стоять на учете, ему присваивался номер и нужно было платить налог. Велосипеды воспринимались как полноценный транспорт. Ездить на них можно было только строго по дорогам. К передней части велосипеда прикреплялся фонарь, который в темное время суток надлежало зажигать. Велосипедист должен был всегда иметь при себе разрешение (аналог водительских прав или техпаспорта) и по первому требованию полиции предъявить его.

В январе 1912 года купец Бабахан Нурмухамедбаев подал прошение о покупке автомобиля марки Berliet ("Берлье"). Разрешение ему выдали, в мае машине была куплена, и 24 сентября 1912 года специальная комиссия утвердила ее успешные испытания, которые прошли в Верном по Капальскому тракту (ныне улица Суюнбая в Алматы). За рулем сидел переселенец из Эстонии Иоганн-Эдуард-Анленцен Рейнвальд, который считается первым казахстанским водителем [22].

В 1914 году в Акмолинск из Санкт-Петербурга доставили первый автомобиль, владельцем которого был Курмангали Кошегулов. Он одним из первых поступил среди казахов в российский институт. В те же годы проходили первые соревнования по автомобильным гонкам. В одном из таких турниров Кошегулов К. принял участие и занял первое место, а в качестве приза получил автомобиль.

Исторические факты указывают на то, что Кошегулов К. предвидел перспективы автомобилестроения и разработал масштабный проект по производству машин в Акмолинске, он даже заключил контракт с немецкими компаниями, но строительство завода сорвалось из-за Первой мировой войны и последующим приходом в Казахстан советской власти [23].

В 1923 году в Казахстане был проведен первый учет автомобилей и мотоциклов, по результатам которого было зарегистрировано 126 машин. Из них 72 были легковыми, 51 грузовыми и три специальными. Мотоциклов было 27. К 1928 году в республике было уже 247 машин [22].

Для этого этапа характерно формирование и нормативное закрепление требований к техническому состоянию автомобилей, обязательности его регистрации, прохождения технического осмотра специальными комиссиями, введение налога на автомобиль, обязательность обучения и получения права на управление автомобилем. Правовыми актами устанавливались порядок стоянки автомобилей вдоль тротуара в один ряд по направлению движения, не загораживая проезд, ограничение скорости движения, допустимый вес машин, особенно в весенний период, для проезда по автодорогам, а также ответственность за нарушения установленных правил в зависимости от степени вины и повторности нарушения от штрафа до ареста и правовое закрепление за полицией статуса контролирующего государственного органа ответственного за безопасность дорожного движения.

Рост числа автомобилей потребовал качественного развития и улучшения дорожной инфраструктуры, что отчасти стало возможным за счет

введения налога на автомобили и направление поступающих финансовых средств на модернизацию дорожной инфраструктуры. Временной промежуток предлагаемого нами третьего этапа входит во временной промежуток «первой парадигмы», приведенной Елифановым В.В. в своем учебном пособии, поэтому целесообразно его процитировать в части развития дорожной инфраструктуры: «В эпоху «первой парадигмы» утвердился принцип: дорожная сеть и соответственно ее пропускная способность – блага общего пользования, которые автовладельцы содержат и преумножают вскладчину. Именно из этого принципа вытекает сложная многоуровневая система финансирования содержания и развития дорожной сети и прочей инфраструктуры автомобильного транспорта...» [11; 13].

Тождественность развития на данном этапе типична для большинства стран, что суммарно привело к необходимости унификации выдвигаемых требований к автомобилям, дорогам и дорожным знакам (разметке) и, как результат, в 1909 году в Париже была принята Первая международная Конвенция, установившая международные правила дорожного движения. На ней же определили дорожные знаки, очень похожие на современные – «Неровная дорога», «Опасный поворот», «Пересечение равнозначных дорог» и «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» [13; 21].

Очередной *четвертый этап* принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения связан как с ростом автомобилизации и пересмотров подходов к обеспечению безопасности дорожного движения, так и с историческими событиями, в которые был вовлечен и Казахстан, такими как Первая мировая война, Февральская и Октябрьская революции 1917 года в России и последующее становление советской власти. В результате прихода советской власти в Казахстан все принимаемые правовые акты постепенно начинали действовать и на его территории, а создание СССР и вхождение Казахской ССР в его состав предопределило развитие дорожного движения, контроля и надзора за ним согласно правовым актам и вводимым механизмам

государственного управления и регулирования, принимаемым в СССР. Отличительной чертой данного этапа является переориентация общества, государственных органов и участников дорожного движения на пропаганду безопасности дорожного движения как во всем мире, так и в СССР, применение новых технических средств регулирования дорожного движения и вычислительной техники для установления наиболее оптимальных режимов управления транспортными и пешеходными потоками.

В 1918 году по решению Совета Народных Комиссаров было образовано Управление по сооружению шоссе, грунтовых дорог и узкоколейных железных дорог (УПШОСС). Каждый год строители докладывали о новых тысячах верст дорог, введенных в эксплуатацию. Конечно, не все они были покрыты цементом или гравием, даже обыкновенная грунтовка считалась в те годы прогрессом. В 1918 году советская республика проложила 17 тыс. верст дорожного полотна, из которых 3 тыс. приходились на шоссе — самые качественные: их основание составляли цемент и гравий. Чтобы на старых и новых дорогах соблюдался порядок, государство уполномочило первых же штатных милиционеров следить и за этим [24, с.2].

В 1920 году Совет Народных Комиссаров принял декрет «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям», определив правила уличного движения во многих городах страны [24, с.2]. В соответствии с декретом, создавалась Автоинспекция Транспортного отдела Московского Совета рабочих и красноармейских депутатов. Инспекция становилась специальным органом, контролирующим исполнение правил, которые в нем закреплялись. Характерно, что обязанности и полномочия его сотрудников были довольно широки и нередко дублировались с обязанностями постовых милиционеров. Важным моментом было то, что в декрете закреплялась административная ответственность за нарушения правил автомобильного движения [12].

В 1920-х годах в США появился вид обязательного страхования, связанный с рисками гражданской ответственности владельцев транспортных

средств по обязательствам, возникшим в результате их использования и причинения вреда имуществу, здоровью или жизни потерпевших. В 1940-1950-х годах он получил широкое распространение и в Европе, а позже и в остальном мире [13]. Этот исторический факт свидетельствует о зарождении в США и дальнейшем распространении в мире нового института снижения рисков от дорожно-транспортных происшествий, а также компенсации причиненного вреда при их совершении. Роль государства в новом институте заключалась в нормативном регулировании и введении требования об обязательности страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.

3 июля 1936 года Совет Народных Комиссаров утвердил Положение о Государственной автомобильной инспекции, передав ее в состав Главного управления рабоче-крестьянской милиции Народного комиссариата внутренних дел СССР. Этот день считается днем рождения Госавтоинспекции. Ранее ее функции выполняли отделы регулирования уличного движения (ОРУД), которые тоже входили в состав милиции. На дорогах страны появились дорожные знаки и разметка, указатели для пешеходов, был налажен централизованный учет дорожно-транспортных происшествий, выпуск плакатов, листовок, кинофильмов, пропагандирующих безопасность дорожного движения [24, с.3].

В 1931 году в Женеве при участии представителей СССР прошла международная конференция, на которой приняли Единую европейскую систему дорожных знаков, основанную преимущественно на символах [13].

Необходимо отметить, что даже в годы Великой Отечественной Войны работы в направлении безопасности дорожного движения не прекращались, например, в 1944 году в Москве были приняты новые ПДД, повысившие требования к водителям и пешеходам, а 30 марта 1945 года появились акты, регламентирующие требования к внешнему виду автомобилей в Москве [13].

После апробации в Москве правовые акты постепенно распространяли свое действие на крупные города СССР, а в последствии и на всю его территорию.

В рамках борьбы с транспортными авариями в 1956 году Госавтоинспекция получила полномочия лишать водителей прав за управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и запрещать управление транспортными средствами лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения.

В эти же годы проводилась объемная, систематическая и планомерная работа по стандартизации для всей территории страны бланков водительских удостоверений, технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта, а также по принятию единых правил регистрации и учета транспорта, проведения технических осмотров и методов учета ДТП.

Серьезный вклад в мировую безопасность дорожного движения внесло принятие «Конвенции о дорожном движении» и «Протокола о дорожных знаках и сигналах» на международной конференции в Женеве в 1949 году, на основе которых все страны разрабатывали свои ПДД и к которым в 1959 году присоединился Советский Союз, выпустив на их базе в 1961 году единые «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР».

Одним из приоритетных событий в истории ПДД стало принятие участниками конференции Организации Объединенных Наций по дорожному движению 8 ноября 1968 года в Вене «Конвенции о дорожном движении», подписанной представителями 68 стран мира, в том числе СССР, и до сих пор действующей с некоторыми изменениями и дополнениями [13, с.3].

Начиная с 1968 года в рамках борьбы за понижения количества ДТП было введено повсеместное изучение ПДД в общеобразовательных школах и профтехучилищах, с 1971 года такие занятия начали проводиться в старших группах дошкольных учреждений, а в дальнейшем в рамках борьбы за БДД и снижение травматизма среди детей в повсеместную практику вошли

различные слеты, совещания и семинары для юных участников дорожного движения.

В это же время были созданы научно-исследовательские лаборатории проблем безопасности дорожного движения при Всесоюзном научно-исследовательском институте Министерства охраны общественного порядка и МВД СССР, введена в Москве первая электронно-вычислительная машина для регулирования движения одновременно на семи перекрестках [13, с.3].

В 1988 году начали разрабатывать и внедрять различные аппаратные средства для контроля за движением на дорогах и экзаменационной работы в Госавтоинспекции, создавать единую информационно-поисковую систему учета транспортных средств, водительских удостоверений, случаев нарушений ПДД, ДТП и т.п. [13, с.3].

Преобладавшие на этом этапе принципы и практики обеспечения безопасности дорожного движения сводились тому, что для дальнейшего снижения аварийности помимо развития современных систем управления движением, установления запретов, ужесточения контроля и надзора за безопасностью дорожного движения, необходимо было скоординировать работу нескольких государственных органов (образование, медицина, строительство дорог, стандартизация, информатизация и т.д.) и акцентировать внимание на устранение «человеческого фактора».

Удачным примером предупреждения наступления «человеческого фактора» может служить строительство в США в 1950-е годы сети объектов дорожного сервиса на межштатных автомагистралях, что позволило ужесточить режима труда и отдыха на грузовых автомобилях. Наличие сети объектов дорожного сервиса, возможности полноценного отдыха и безопасной стоянки на пути следования грузовых автомобилей заметно повлияло на снижении аварийности [11].

Началом *пятого этапа* принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения, применительно к Республике Казахстан, мы считаем обретение страной независимости 16 декабря 1991 года после развала СССР.

Для этого этапа развития, также как и для всех странах постсоветского пространства, характерна общая активизация работ по принятию и совершенствованию правовых актов, регулирующих сферу организации и поддержания безопасности дорожного движения. Во главу угла всех изменений законодательства в этой сфере поставлен приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения, повышение их безопасности, а также выполнение обязательств страны по унификации и гармонизации международных правовых актов и актов Евразийского экономического союза [10].

В декабре 1996 года принят Закон Республики Казахстан «О безопасности дорожного движения», которым были установлены основные принципы организации государственной системы управления и урегулированы общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [25].

Исходя из цели минимизации количества ДТП и последствий в них, основными принципами деятельности любого государства, где развиты автомобильный транспорт и дорожная инфраструктура, являются:

- обеспечение безопасности и соблюдение интересов всех участников дорожного движения, общества и самого государства;
 - приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами деятельности;
 - системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения
- [1; 25].

За время существования данного закона (с 1996 по 2014 годы) в него 31 раз вносились изменения, что свидетельствует о имевшихся пробелах и возникающих проблемах, и необходимости актуализации норм.

В 2014 году в Республике Казахстан взамен старого закона принят Закон «О дорожном движении», в котором разграничены компетенции и полномочия государственных органов, установлены права и обязанности должностных лиц государственных органов, юридических лиц, общественных объединений и участников дорожного движения [1]. За 8 лет существования данного закона (с 2014 по 2022 годы) в него 40 раз внесены изменения и дополнения и это не предел, что в сопоставлении с изменениями предыдущего закона за период его действия (18 лет) свидетельствует о серьезных просчетах при его разработке, ускорении темпов необходимости совершенствования законодательства, а также системных проблемах в организации дорожного движения и обеспечении его безопасности.

Для исключения подобных фактов в советское время разработка правовых актов в сфере безопасности дорожного движения осуществлялась Всесоюзным научно-исследовательским институтом МВД СССР, а в современной Российской Федерации этими вопросами занимаются Всероссийский научно-исследовательский институт МВД России и Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России.

В 2013 году в системе МВД Республики Казахстан произведено реформирование, связанное со слиянием функций дорожной и патрульной полиции, которые были объединены в административную полицию.

Дальнейшая часть нашего исследования будет связана с правовыми актами, правоприменительной практикой, деятельностью государственных органов, ОВД и иных организаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, действовавших в указанном этапе и в настоящее время.

На основании изучения истории обеспечения безопасности дорожного движения, контроля и надзора за ним, нами предлагается принять за основу *пять predeterminedных этапов формирования и принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения*. Каждый этап связан с

развитием транспорта, дорог, разработкой, совершенствованием и повышением эффективности функционирования государственно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения, а также историческими и политическими событиями, происходящими в мире и(или) в конкретной стране.

По итогам историко-правового анализа становления института государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения мы приходим к выводу, что государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения должно быть направлено на максимальный учет и предотвращение «человеческого фактора», применение мер воздействия на участников дорожного движения следует основывать на историческом развитии общества и государства, а обнаружение причин и истоков современных проблем и способов их успешного решения следует рассматривать с учетом прошлого исторического опыта.

В части разработки правовых актов на сегодня возникает необходимость создания специального научно-исследовательского центра по обеспечению безопасности дорожного движения. Организация такого центра позволила бы на основе фундаментальных исследований, с учетом исторического и зарубежного опыта, планомерно и поэтапно подходить к вопросам реформирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе внесения изменений и дополнений в отраслевые законодательства [25].

1.2. Субъекты обеспечения государственного контроля и надзора в сфере дорожной безопасности

Важную роль в достижении целей, поставленных перед субъектами исполнительной власти, играет контроль за соблюдением правовых норм. Контроль – одна из важнейших функций государственного управления. Как

управленческая категория контрольно-надзорная деятельность исторически связана с государственным управлением, является его необходимым элементом. Действительно, эффективное управление человеческими коллективами немислимо без надлежащего контроля и надзора. Контроль – неотъемлемая функция власти вообще. Именно посредством контрольной функции реализуется обратная связь, позволяющая субъекту управления получить информацию о результатах управляющего воздействия, при необходимости скорректировать это воздействие [27; 28].

Дискуссии, мнения и споры многих ученых по объему и соотношению таких понятий как контроль и надзор ведутся на протяжении многих лет и не находят своего разрешения. Изучение мнений многих ученых показывает, что часть ученых высказываются за преобладание контроля над надзором и, даже, поглощение надзора контролем. По мнению других, контроль и надзор – самостоятельные функции государственных органов, контроль носит регулярный, повторяющийся через определенную время, характер, а надзор систематичен и постоянен. Для определения этих понятий и субъектов обеспечения государственного контроля и надзора в сфере дорожной безопасности рассмотрим толкование слов «контроль» и «надзор», мнения отдельных ученых и существующую правовую базу функционирования контрольно-надзорной деятельности этой сферы.

Даль В.И. в своем словаре приводит толкование словам «контроль» и «надзирать», отдельное толкование слова «надзор» отсутствует:

- контроль м. учет, поверка счетов, отчетности; присутственное место, занимающееся поверкою отчетов. Контрольный, к контролю относящ. Контролировать что, кого, поверять, проверять. -ся, быть поверяему....;

- надзирать, надозреть и надозреть над чем, за чем, иметь надзор, присмотр; насматривать, наблюдать, наглядывать. Над ними не надозришь, не усмотришь... [29].

Толкование слов согласно словаря Ушакова Д.Н.:

- контроль контроля, м. (фр. controle). 1. Наблюдение, надсмотр над кем-н. с целью проверки... 2. Учреждение, контролирующее чью-н. деятельность. Государственный контроль. Служить в контроле. 3. собир. Лица, занимающиеся контролем, контролеры...;

- надзор, 1. Действие по глаг. надзирать. Установить надзор за кем-чем-н. Быть под чьим-н. надзором. 2. собир. Группа надзирающих лиц, орган для наблюдения за кем-чем-н...;

- надзирать, надзираешь, несов., за кем-чем (книжн.). Заниматься наблюдением, присмотром, неся за это ответственность. Надзирать за детьми... [30].

Ожегов С.И., Шведова Н. Ю. в своем словаре приводят следующее толкование слов:

- контроль, -я, м. 1. чего, за кем-чем, над кем-чем. Проверка, а также постоянное наблюдение в целях проверки или надзора... 2. собир. Лица, занимающиеся этим делом, контролеры...;

- надзор, -а, м. I. см. надзирать. 2. Орган, группа лиц для наблюдения за кем-чем-н., за соблюдением каких-н. правил. Технический н. Санитарный н. Пожарный н. II прил. надзорный, -ая, -ое (спец.). Надзорная инстанция (в прокуратуре);

- надзирать, -аю, -аешь; несов., за кем-чем (книжн.). Наблюдать с целью присмотра, проверки. Н. за воспитанниками. Н. за работами. Н. за порядком. II сущ. надзор, -а, м. Находиться под надзором. Неусыпный н. Прокурорский н. (спец.). II прил. надзорный, -ая, -ое [31].

Современное толкование слов по Ефремовой Т. Ф.:

- контроль м. 1) Проверка кого-л., чего-л., наблюдение за кем-л., чем-л. с целью проверки. 2) Учреждение, организация, осуществляющие такие проверки. 3) Место при входе в театре, кинотеатре и т.п., где контролеры проверяют билеты. 4) разг. То же, что: контролёры.;

- надзор м. 1) Наблюдение, присмотр за кем-л., чем-л. с целью контроля, охраны и т.п. 2) Группа надзирающих лиц, органы власти для наблюдения за кем-л., чем-л. [32].

Резюмируя толкование слов «контроль» и «надзор», приведенное в словарях Даля В.И., Ушакова Д.Н., Ожегова С.И. и Шведовой Н. Ю., Ефремовой Т.Ф., необходимо отметить, что авторы подразумевают их переплетение и связанность между собой, и одно слово зачастую поглощает другое, то есть при контроле осуществляется проверка, наблюдение и надзор, а при надзоре – наблюдение в целях присмотра, проверки, контроля.

Биполярность мнений по объему и соотношению контроля и надзора имеет место как в научном мире среди ученых, так и в правоприменительной деятельности органов, осуществляющих контрольно-надзорные функции.

П.И. Кононов, В.Я. Кикоть, И.Ш. Килясханов указывали, что «в зависимости от объема контроля различают собственно контроль, в процессе которого проверяются законность и целесообразность деятельности, и надзор, который ограничивается только проверкой законности», то есть надзор – это суженный контроль [28, с.1; 33].

Другая точка зрения, высказанная Матвеевым Е., заключается в том, что контроль и надзор отличаются по способу проведения, «контроль» – это сравнение фактических процессов и явлений, происходящих в контролируемой сфере деятельности, с установленными требованиями, а «надзор» – это систематическое, целевое наблюдение за исполнением и соблюдением поднадзорным субъектом обязательных требований в установленной сфере деятельности», то есть контроль осуществляется регулярно – через определённые промежутки времени, а надзор – постоянно без приостановлений и прекращений [28, с.1; 34]. Матвеев Е. говорит о понятиях «надзор» и «контроль» как о самостоятельных явлениях и выделяет, что понятие «контроль» шире, объемнее понятия «надзор». Контроль – это сравнение, анализ, а надзор – это наблюдение [34].

Галанина Л.А. указывает, что в ряде случаев трудно отличить контрольные полномочия от надзорных, поэтому в законодательстве и литературе не всегда четко проводится разграничение между контрольными и надзорными полномочиями, а контрольные и надзорные органы нередко называют «контрольно-надзорными» [35, с. 22; 39].

Как полагает С.Г. Нистратов, «надзор всегда имеет своим предметом законность, в то время как контроль – не только законность, но и целесообразность» [36, с. 8; 39].

Козлов Ю.М. выделял следующие критерии разграничения категорий «контроль» и «надзор»: при осуществлении надзора субъект не находится в организационном подчинении надзорного органа, потому к поднадзорному субъекту могут быть применены только административно-принудительные меры; в случае контроля – также могут применяться меры дисциплинарной ответственности [37, с. 209–211; 39]

Как отмечает Ю.А. Андреева, надзор представляет собой систему установленных законами и иными нормативными правовыми актами действий и мероприятий, которые осуществляются уполномоченными органами исполнительной власти и их должностными лицами и направлены на обеспечение соблюдения законов и законности государственными органами и учреждениями, органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами [38; 39].

Анализируя труды ученых и выраженных мнений в соотношении данных понятий в науке административного права можно выделить три подхода. Ряд ученых считает, что надзор – это часть контроля, другие уравнивают данные категории, а представители третьего подхода указывают на самостоятельное значение понятий «надзор» и «контроль», считая их различными видами деятельности органов управления [39].

По мнению Д.Н. Бахрах, чтобы обеспечить безопасность граждан, общества и государства, необходимо охранять соответствующие

общественные отношения и материальные ценности не только от правонарушений, но и от противоправных действий и стихийных явлений. Следовательно, субъекты надзорной деятельности прежде всего обязаны заботиться о недопущении вредных последствий, выявлении обстоятельств, которые могут быть их причиной и принимать меры для устранения обнаруженных отклонений. И лишь потом выявлять виновных и решать вопрос о их ответственности [28; 40, с. 246]. Следовательно, целевая направленность административного надзора заключается в обеспечении неприкосновенности охраняемых объектов от различного рода посягательств, способных причинить материальный либо моральный ущерб [28].

Рассмотрев различные точки зрения, подходы, критерии разграничения, способы проведения и сущности контроля и надзора целесообразно рассмотреть обеспечение государственного контроля и надзора в сфере дорожной безопасности субъектами контрольно-надзорной деятельности в Республике Казахстан.

Согласно статье 5 ЗРК ОДД государственное управление в сфере дорожного движения включает в себя осуществление государственного контроля и надзора за выполнением законодательства Республики Казахстан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [1].

Статьей 21 ЗРК ОДД определено, что государственный контроль и надзор в сфере дорожного движения осуществляются уполномоченными государственными органами в пределах их компетенции, установленной законами Республики Казахстан, актами Президента Республики Казахстан и Правительства Республики Казахстан, в форме проверки и профилактического контроля, а координацию деятельности по выполнению контрольных функций уполномоченных государственных органов осуществляет уполномоченный орган [1]. Уполномоченный орган в соответствии со статьей 10 ЗРК ОДД организует и осуществляет государственный контроль и надзор за дорожным движением и обеспечением его безопасности, разрабатывает в целях

государственного контроля систему оценки рисков и проверочные листы [1]. В Казахстане Законом «Об органах внутренних дел» и постановлением Правительства «Вопросы Министерства внутренних дел Республики Казахстан» за ОВД закреплена компетенция по осуществлению государственного контроля и надзора за дорожным движением и обеспечением его безопасности [2; 3]. Таким образом, уполномоченным органом, указанным в понятийной части ЗРК ОДД, является МВД Республики Казахстан и его территориальные подразделения, в частности административная полиция и местная полицейская служба.

Надзор за дорожным движением, применительно к полномочиям уполномоченного органа, заключается в наблюдении за процессом, происходящим в результате действий участников дорожного движения. В ходе надзора выявляются и пресекаются нарушения установленных Правил дорожного движения Республики Казахстан, привлекаются к административной ответственности нарушители, выявляются возникшие затруднения в дорожном движении (заторовые или чрезвычайные ситуации, ДТП), производится его корректировка и оказывается помощь пострадавшим.

Рассмотрим другие контрольно-надзорные функции государственных органов в совокупности составляющие систему управления рисками и осуществление государственного контроля и надзора за выполнением законодательства Республики Казахстан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и, как следствие, государственное управление в сфере дорожного движения.

В систему рисков в нашей стране включен определенный перечень рисков от возможности выпуска в эксплуатацию механического транспортного средства, имеющего технические неисправности, оказания несвоевременной медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия, допуска лиц к участию в дорожном движении, имеющих медицинские противопоказания или ограничения к

управлению транспортными средствами до риска проектирования, строительства, ремонта и реконструкции дорог и объектов дорожной инфраструктуры без учета требований безопасности дорожного движения [1]. Этот перечень достаточно широк, но именно он определяет необходимость государственного управления, в том числе и путем осуществления государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и, исходя из этого, субъектов контроля и надзора в этой сфере.

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 [1].

Регламентируя систему обеспечения безопасности дорожного движения и государственное управление в сфере дорожного движения ЗРК ОДД определяет следующих субъектов государственного контроля и надзора:

- уполномоченный орган в области транспорта и коммуникаций осуществляет государственный контроль за соблюдением порядка организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним операторами технического осмотра; осуществляет контроль за осуществлением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, занятыми на нерегулярных перевозках пассажиров и багажа, деятельности по обеспечению безопасности перевозки пассажиров и багажа; за соблюдением правил организации и эксплуатации системы экстренного вызова;

- уполномоченный орган в области здравоохранения – за правилами проведения медицинского осмотра лица, претендующего на получение права управления транспортными средствами, повторного медицинского осмотра водителя механических транспортных средств; правилами проведения обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств; оказанием своевременной медицинской помощи, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- уполномоченный орган в области образования – за координацией взаимодействия государственных органов по повышению уровня образования учащихся общеобразовательных школ в сфере безопасности дорожного движения; типовых образовательными учебные программы по обучению детей правилам дорожного движения;

- уполномоченный орган в области внешнеполитической деятельности – за соблюдением дипломатическими представительствами, консульскими учреждениями иностранных государств, представительствами международных организаций, иностранцами, лицами без гражданства, филиалами и представительствами иностранных компаний, юридическими лицами с иностранным участием правил государственной регистрации отдельных видов механических транспортных средств и прицепов к ним, приема экзаменов и выдачи водительских удостоверений, обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним, правил дорожного движения;

- уполномоченный орган в сфере гражданской защиты - за деятельностью должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц по ликвидации чрезвычайных ситуаций, возникших в результате последствий дорожно-транспортных происшествий; трассовых медико-спасательных пунктов;

- уполномоченный орган в области индустриального развития – за соблюдением Соглашения о введении единых форм паспорта транспортного

средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов в части организации систем электронных паспортов;

- органы военной полиции – за обеспечением безопасности дорожного движения транспортных средств органов национальной безопасности, Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан; соблюдением Правил государственной регистрации механических транспортных средств и прицепов к ним Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан; прохождением обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в органах военной полиции;

- органы, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность – за соблюдением правил эксплуатации транспортных средств органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность;

- областные, городов республиканского значения, столицы и районные (городов областного значения) исполнительные органы в пределах своей компетенции и региона – за обеспечением безопасности дорожного движения на соответствующей территории; за всеми видами работ по строительству, реконструкции, ремонту, внедрению и содержанию технических средств регулирования дорожного движения на дорогах областного и районного значения, улицах населенных пунктов; территориально-транспортном планировании и организацией дорожного движения; за организациями, специализирующимся на обеспечении функционирования интеллектуальных транспортных систем [1].

Перечисленные субъекты государственного контроля и надзора в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах своей компетенции осуществляют и иные полномочия в части осуществления контроля и надзора за соблюдением иных законов Республики Казахстан,

актов Президента Республики Казахстан и Правительства Республики Казахстан.

Хотя ЗРК ОДД и является основным правовым актом в сфере дорожного движения в него включены не все субъекты контрольно-надзорной деятельности. Другие субъекты, не включенные в ЗРК ОДД, осуществляют государственный контроль и надзор в сфере дорожного движения на основании правовых актов, регулирующих правовые и общественные отношения по сферам деятельности.

Так, в соответствии с Конституцией Республики Казахстан и Законом «О прокуратуре» прокуратура от имени государства осуществляет в установленных законом пределах и формах высший надзор за соблюдением законности на территории Республики Казахстан [41; 42].

Законом Республики Казахстан «О техническом регулировании» регулируются общественные отношения, возникающие при установлении и исполнении обязательных требований к продукции, в том числе зданиям и сооружениям, связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, применении на добровольной основе требований к продукции, процессам и оказанию услуг, оценке соответствия и государственному контролю и надзору в области технического регулирования. Уполномоченным органом в области технического регулирования является Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан, в частности Комитет технического регулирования и метрологии указанного министерства, осуществляющий государственный контроль и надзор в части выпуска в обращение продукции на ее соответствие требованиям технических регламентов, а также за соблюдением субъектами государственного контроля и надзора в области технического регулирования требований, установленных законодательством Республики Казахстан в области технического регулирования, иных нормативных

правовых актов Республики Казахстан либо решений Евразийской экономической комиссии [43]. Таким образом, аналогично ЗРК ОДД этим законом установлены субъекты государственного контроля и надзора в области технического регулирования по сферам деятельности. Применительно к обеспечению безопасности дорожного движения к сферам деятельности на которые распространяется государственный контроль и надзор в области технического регулирования могут быть отнесены разработка, изготовление и установка технических средств регулирования дорожного движения (дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка), дорожные ограждения, строительство, ремонт, содержание дорог, мостов, транспортных развязок (от применения материалов до конечного завершения строительства), изготовление, эксплуатация и утилизация транспортных средств, применение сертифицированных специальных контрольно-измерительных технических средств и приборов, применение интеллектуальной транспортной системы, соблюдение технических регламентов Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» [44], «О безопасности колесных транспортных средств» [45], международных и национальных стандартов, правил и других технических документов.

Для обеспечения безопасности дорожного движения дополнительно к перечисленному контрольно-надзорная деятельность государственных органов осуществляется в соответствии с законами Республики Казахстан «Об автомобильных дорогах» [16] и «Об автомобильном транспорте» [46], которыми также устанавливаются уполномоченные государственные органы в области автомобильных дорог, дорожной деятельности и автомобильного транспорта, соответственно, с возложением в пределах своей компетенции контрольно-надзорных функций на другие государственные органы. Если в законе «Об автомобильном транспорте» четко регламентированы основания, порядок, сроки проведения государственного контроля уполномоченным органом в области автомобильного транспорта, то в законе «Об

автомобильных дорогах» основная часть контрольных функций уполномоченного органа в области автомобильных дорог и дорожной деятельности передана Национальному оператору по управлению автомобильными дорогами (акционерное общество со стопроцентным участием государства в уставном капитале), Национальному центру качества дорожных активов (юридическое лицо, находящееся в ведении уполномоченного государственного органа по автомобильным дорогам), авторскому надзору (разработчик проектной документации) и техническому надзору за строительством, реконструкцией, капитальным, средним и текущим ремонтом автомобильных дорог [16, 46]. Применяемый механизм контрольно-надзорной деятельности в автомобильных дорогах имеет ряд недостатков, которые мы проанализируем при рассмотрении вопроса взаимодействия ОВД с государственными органами и иными организациями при осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (раздел 2.1 настоящей работы).

Приведенный перечень субъектов осуществляющих государственный контроль и надзор за выполнением законодательства Республики Казахстан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения не является исчерпывающим, так как государственные органы и организации в пределах своей компетенции руководствуются иными правовыми актами, регламентирующими их деятельность, чем ЗРК ОДД и вышеуказанные законы, а учитывая, что проведение государственного контроля и надзора в указанной сфере может осуществляться как в отношении государственных органов, так и субъектов предпринимательства, то в отношении последних его проведение регламентируется Предпринимательским кодексом [47].

Кузнецов А.С., Майоров В.И., Петров А.Ю. в ходе своего исследования пришли к выводам, что:

1. Сущность административного надзора в дорожном движении характеризуется его целевой направленностью, которая заключается в

удержании поднадзорных объектов в заданном правовом режиме. Так обеспечивается готовность объектов к последующему управленческому воздействию на них. С этих позиций административный надзор, в процессе которого осуществляется наблюдение за «внешним» состоянием объекта, наиболее юридизированный (наряду с общим надзором прокуратуры) вид социального контроля, но узко специализированный по сферам управления.

2. Главная задача административного надзора укладывается в понятие охранной деятельности, которая имеет полномочия, связанные с применением мер принуждения к гражданам, должностным и юридическим лицам, действующим неправомерно.

Эффективность выполнения контрольно-надзорных функций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в значительной степени зависит от нормативного регулирования деятельности различных органов в этой сфере путем установления общих правил; оперативной корректировки тех задач, которые предстоит решать органам управления; контроля за исполнением правовых норм, регулирующих те или иные отношения; государственной защиты прав и интересов участников дорожного движения, урегулированных соответствующими нормами и правилами, объемом данных для этого полномочий, а также процесса практической реализации этих полномочий. Функции государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в стране осуществляют разные органы и службы, но основным рабочим звеном системы обеспечения безопасности дорожного движения является Государственная инспекция по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Государственная инспекция безопасности дорожного движения (Госавтоинспекция) в течение практически всей истории автомобилизации России остается основным и фактически единственным государственным органом, который решает важнейшую государственную

задачу обеспечения безопасности личности, общества и государства от угроз, кроющихся в области дорожного движения [28; 48, с. 3].

Байжанов У.С. в своей работе указывает, что многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность в этой сфере [21, с. 21].

Рахмет Е.Д., Культемирова Л.Т. в методических рекомендациях при рассмотрении контрольных и надзорных полномочий ОВД в сфере обеспечения безопасности дорожного движения к числу сфер деятельности субъектов предпринимательства, в которых осуществляется контроль, относят: область автомобильного транспорта; обеспечение безопасности дорожного движения; область обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств и перевозчика перед пассажирами; сферу автомобильных дорог и др. Ими приводятся характеристики административного надзора:

- субъектами надзорной деятельности являются государственные органы;

- основная цель административного надзора заключается в обеспечении безопасности граждан, общества, государства, предупреждение противоправных действий, а также наступления факторов и условий, способных причинить вред или представляющих угрозу для безопасности личности, общества, государства;

- административный надзор всегда специализирован, направлен на соблюдение установленных государством правил и норм;

- административный надзор является вневедомственным, поскольку осуществляется государственными органами в отношении субъектов, организационно им не подчиненным;

- административный надзор связан с применением административного принуждения государственными органами, наделенными административно-юрисдикционными полномочиями [49].

Зырянов С.М. при проведении своего исследования отмечает, что в течение последнего десятилетия в системе обеспечения безопасности дорожного движения произошли существенные изменения: появились новые субъекты государственного управления, изменилась компетенция существовавших ранее, изменились объем и содержание стоящих перед ними задач. Административный надзор стал одним из активнейших способов обеспечения законности в управлении и наряду с контролем охватывает практически все сферы жизни общества.

Деятельность органов административного надзора является правоохранительной, поэтому от научно-обоснованной специализации ее субъектов, четко определенной их компетенции и системы поднадзорных объектов зависит ее эффективность. От организационного и правового обеспечения административного надзора зависит правопорядок в стране в целом, поскольку надзор направлен на борьбу с административными правонарушениями в сфере дорожного движения, составляющими значительную долю правонарушений в стране.

Органы административного надзора имеют богатую практику правоприменения, что определяет повышенные требования к соблюдению законности в процессе самого надзора, воздействующего на широкий круг объектов, включающий и граждан. Обеспечение прав и защита законных интересов человека и гражданина - важнейшая задача государства и органов административного надзора, в частности. Административный надзор в рассматриваемой сфере затрагивает деятельность множества объектов, не только непосредственно участвующих в дорожном движении, но и обеспечивающих его процесс (производство, ремонт и обслуживание транспортных средств, строительство, ремонт и содержание дорог и т.д.).

Число субъектов общественных отношений, возникающих в процессе административного надзора настолько велико, что можно говорить об участии в них всего населения страны [50].

В рамках обеспечения безопасности дорожного движения контрольно-надзорная деятельность государственных органов и организаций по всем сферам, отраслям и областям взаимосвязана, непрерывна и многогранна, а их вклад в дорожную безопасность бесценен. Вместе с тем, приоритетная роль в обеспечении безопасности дорожного движения отводится ОВД, в частности административной и местной полицией осуществляются контрольно-надзорные функции, в том числе и надведомственного характера, надзор за дорожным движением и контроль за соблюдением Правил дорожного движения [51].

По мнению Кузнецова А.С., Майорова В.И., Петрова А.Ю. наиболее значимым представляется последнее, поскольку оно обеспечивает не только дисциплинированность водителей и пешеходов, но также позволяет воздействовать на производителей транспортных средств, строителей дорог и других лиц, обеспечивающих безопасность дорожного движения [28; 48, с. 4].

Наше мнение в этом вопросе совпадает с приведенным суждением, так как нередко выявленное(-ые) нарушение(-я) Правил дорожного движения является посылком и основанием для проведения контроля в транспортных предприятиях (выпуск на дороги неисправного автомобиля, допуск к управлению водителя в состоянии опьянения и др.), причиной для изменения организации дорожного движения (устранение несоответствий дорожных знаков, разметки или необходимость их установки), позволяет установить и устранить места, на которых не обеспечивается беспрепятственное и безопасное движение транспортных средств и пешеходов («узкие места», «бутылочное горлышко»), позволяет планировать и принимать решения по ремонту, строительству или реконструкции дорог.

Подводя итоги по соотношению понятий «контроль» и «надзор», а также по субъектам обеспечения государственного контроля и надзора в сфере дорожной безопасности целесообразно сделать следующие выводы.

Существующие в современной науке административного права три подхода в соотношении понятий «контроль» и «надзор» (надзор – это часть контроля; контроль и надзор равны; контроль и надзор имеют самостоятельное значение) имеют право на существование, так как согласно приведенных в данном разделе толкований, мнений, взглядов, убеждений и суждений четко прослеживается их переплетение и связанность между собой, и одно зачастую поглощается другим, то есть при контроле осуществляется проверка, наблюдение и надзор, а при надзоре – наблюдение в целях присмотра, проверки, контроля.

Согласно приведенного законодательства Республики Казахстан к субъектам государственного контроля и надзора в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности относятся несколько государственных органов и юридических лиц (Национальный оператор по управлению автомобильными дорогами, Национальный центр качества дорожных активов) с надведомственной ролью ОВД, а законодательство в этой сфере многогранно, многопланово и включает в себя множество правовых актов различной иерархии, что влечет за собой сложность осуществления контрольно-надзорных функций и разносторонность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения.

1.3 Международный опыт обеспечения государственного контроля и надзора в сфере дорожной безопасности

На основании анализа законодательства в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности установлена сложность осуществления государственного контроля и надзора в этой сфере в виду наличия множества

правовых актов различной иерархии. Перспективным направлением дальнейшего совершенствования, детализации, регламентации и урегулирования контрольно-надзорных функций в сфере дорожного движения является заимствование прогрессивного зарубежного опыта обеспечения дорожной безопасности для чего предлагаем рассмотреть отдельные примеры их осуществления в разных странах мира.

По утверждению Пикиной А.Е. и Беженцева А.А. заимствования прогрессивного зарубежного опыта обеспечения дорожной безопасности и имплементация соответствующих норм в национальное законодательство является одним из приоритетных путей дальнейшего совершенствования правовых основ управленческой деятельности в области организации дорожного движения. При этом слепое заимствование зарубежного опыта дает недостаточный эффект, может создать законодательные противоречия, привести к возникновению пробелов в регулировании того или иного вида правоотношений. Учитывая это предостережение, важным и необходимым, наряду с заимствованием такого положительного опыта, является учет национальных традиций и тенденций в сфере нормотворчества [52].

По нашему мнению, основываясь на проведенном в ходе исследования историческом анализе и сделанных выводах, любой зарубежный опыт, каким бы он ни был положительным и прогрессивным, должен быть сначала переосмыслен с точки зрения исторического развития нашего общества и государства, традиций и перспектив развития и только после этого имплементирован в национальное законодательство.

Отдельное внимание следует уделить вопросам различных подходов и моделей управления безопасностью дорожного движения в зарубежных странах.

Первая модель (министерская) управленческой деятельности государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения предусматривает, что ведущим учреждением в области безопасности

дорожного движения является отдельное Министерство (как правило, транспортного профиля) или специальное агентство, работающее в составе такого Министерства. Министерская модель существует в Великобритании, Австрии, Германии, Дании, Румынии, Литве, Люксембурге. Отдельные управления, Генеральный директорат, или агентства по безопасности дорожного движения, действующие в составе Министерств (без статуса юридического лица), существуют во Франции, Норвегии, Италии, Испании, Нидерландах, Португалии, Словакии, Эстонии [52]. Наряду с ведущим учреждением в области безопасности дорожного движения контрольно-надзорные функции в этой области осуществляют другие государственные органы и организации.

Указанная модель управления присуща и государственному управлению в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в Республике Казахстан. К минусам такой модели следует отнести размытие ответственности в случае недостижения целей, задач и определенных показателей стратегического плана или реализуемой государством управленческой политики. Ведущим учреждением в области безопасности дорожного движения могут быть заложены определенные цели и задачи, которые окажут существенное влияние на безопасность дорожного движения, но их реализация относится к компетенции иного уполномоченного органа. Осуществление контрольно-надзорных функций этим органом может быть осуществлено на слабом уровне, в виду того, что обеспечение безопасности дорожного движения не является приоритетной целью деятельности такого органа и к контролю в этой сфере относятся по остаточному принципу, что суммарно приводит к недостижению целей, а иногда и срыву государственного управления и политики в сфере дорожного движения. За недостижение целей в первую очередь несет ответственность ведущее учреждение в области безопасности дорожного движения, во вторую и

последующие – уполномоченный орган в определенной сфере, смежные заинтересованные государственные органы.

Вторая модель управленческой деятельности государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения представлена отдельными агентствами по безопасности дорожного движения в статусе юридического лица, действующими в Швеции, Финляндии, Ирландии, Словении, Венгрии, на Мальте. Как правило, они имеют собственный бюджет и отвечают за результаты своей работы перед соответствующими министерствами и правительствами [52].

Применение указанной модели управления государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения характерно для Республики Казахстан в период ее вхождения в состав СССР, когда вопросы обеспечения безопасности дорожного движения были возложены на Государственную автомобильную инспекцию, которая имела собственный бюджет и подведомственные научно-исследовательские институты или центры, организации по изготовлению и установке технических средств регулирования дорожным движением, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, по пропаганде безопасности дорожного движения и др.

Например, в Финляндии главным органом, который обеспечивает разработку национальных стратегий по безопасности дорожного движения является образующийся при Министерстве транспорта и связи Финляндии Консультативный комитет по дорожной безопасности, в состав которого входят представители Министерства транспорта и связи и других правительственных органов (Министерства внутренних дел, юстиции, социального развития), Финской национальной дорожной администрации, научно-исследовательских центров, организаций, объединяющих пользователей дорог, Центральной организации по безопасности дорожного движения, а также финского центра автостраховщиков. Полиция в Финляндии

ответственна за осуществление контроля по соблюдению правил дорожного движения [52].

Третьей моделью управления сферой дорожного движения и его безопасности является межведомственная модель где главным учреждением является Национальный совет или комиссия по безопасности дорожного движения без образования юридического лица и финансирования. Такая модель имеет консультационную направленность и реализована в Бельгии, Греции, Чехии, Польше, Болгарии, Хорватии, на Кипре, в Латвии [52].

На наш взгляд, вторая модель управленческой деятельности государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения наиболее совершенна, так как в зависимости от политической воли руководства страны, внутренней ситуации, поставленные цели и задачи агентством по безопасности дорожного движения реализуются исходя из собственных возможностей, в том числе и возможностей собственного бюджета, а проводимая политика в этой сфере централизована и планомерна, и отвечает за результаты своей работы один государственный орган без размытия ответственности, присущей указанным выше третьей и первой моделям.

Имеет место быть и смешение моделей управления, как правило, это симбиоз первой и третьей моделей. Например, в нашей стране преобладает первая модель управления, но при Правительстве Республики Казахстан до 2007 г. действовала Комиссия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения без образования юридического лица и финансирования, а с 2016 года создана Межведомственная комиссия по профилактике правонарушений при Правительстве Республики Казахстан, которые являются консультативно-совещательным органом [54, 55]. Заседания комиссии проводятся по мере необходимости, то есть комиссия не является постоянно действующим органом, ее созыв зависит от рабочего органа комиссии (МВД Республики Казахстан), а решения носят рекомендательный характер [55, 56].

Для сравнения, в Российской Федерации на сегодня среди органов управления в области обеспечения безопасности дорожного движения главенствующее место занимает Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, которая является координационным органом, образованным для обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения, решения комиссии являются обязательными для исполнения, а организационно-техническое обеспечение деятельности комиссии осуществляет Аппарат Правительства Российской Федерации [52; 57].

Особенную заинтересованность демонстрирует опыт Франции, в которой основополагающим документом считаются Правила дорожного движения, включающие 5 томов, ведомственная инструкция по дорожным знакам и сигналам, Правила содержания и технического обслуживания автодорог, Уголовный кодекс. Пять томов французских Правил дорожного движения делятся на законодательную и регламентирующую части, в которых содержится совокупность положений, стабилизирующих все без исключения вопросы, сопряженные с обстановкой на дороге [58].

Мы придерживаемся точки зрения, предусматривающей объединение всех правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в минимально достаточное количество правовых актов, но не более четырех, аналогично приведенному примеру из опыта Франции. Это позволит уйти от отсылочных норм и исключить введение запретительных и иных ограничительных требований в ведомственных правовых актах и инструкциях.

Напротив, в Германии в отдельности функционирует, помимо главного закона – «О безопасности дорожного движения», – «Закон о нарушениях правил дорожного движения», Кодекс положений о допуске к дорожному движению, который регулирует проблемы, затрагивающие права и интересы

водителя. Кодекс содержит сведения о водительском удостоверении, а также в нем содержится Центральный банк данных о зарегистрированных нарушениях и транспортных средств, а именно основные условия к экологии, регистрация, официальное утверждение. Кроме этого, в нем достаточно полно изложена система штрафов за нарушение правил дорожного движения, так называемая Каталог штрафов [58].

Очередным положительным примером, является функционирующий в Норвегии Национальный форум в области безопасности дорожного движения, предоставляющий всем заинтересованным лицам право результативно применять компетентность и положительный опыт друг друга через взаимодействие, посредством распространения сведений [52; 58].

Внедрение и применение аналогичного хаба (узла связи) в нашей стране позволило бы обмениваться данными между государственными органами без необходимости проведения интеграции информационных систем. Например, размещение на хабе информации о выданных водительских удостоверениях позволило бы органам здравоохранения в режиме «он-лайн» осуществлять проверку лиц на наличие медицинских противопоказаний даже в тех случаях когда заболевание приобретено после получения водительского удостоверения, а размещение информации о выданных свидетельствах о регистрации транспортных средств – осуществлять удаленную проверку оплаты таможенных платежей и налогов органами государственных доходов.

В международной практике сложились и различные подходы к выдаче разрешительных документов, которые также следует относить к реализации контрольно-надзорной деятельности государственных органов. Выдача водительского удостоверения на право управления транспортными средствами определенных категорий является допуском водителя к участию в дорожном движении, при котором осуществляется контроль по отсутствию у кандидата медицинских противопоказаний к управлению, а также контроль (проверка) знаний Правил дорожного движения и наличия навыков

управления автотранспортом. Исходя из условий стремительного развития дорожной инфраструктуры, увеличения интенсивности и скорости дорожного движения при получении навыков управления транспортными средствами пристальное внимание следует уделять, в первую очередь, вождению в различных условиях движения, введения поэтапного доступа к управлению транспортом с ранжированием последнего по мощности, массе, количеству пассажиров и введения испытательного срока, в течении которого должны отсутствовать административные правонарушения за нарушения Правил дорожного движения.

Эффективными положительными примерами можно считать опыт Финляндии, когда водитель проходит обучение вождению в различные сезоны года и Канады, где предусмотрен ступенчатый доступ (GLP — Graduated Licensing) к управлению транспортным средством, с ограничением параметров транспортного средства, времени суток и категорий автомобильных дорог, что, несомненно, снижает шансы начинающего неопытного водителя стать участником ДТП и позволяет избежать более тяжелых последствий для всех участников дорожного движения [25].

В вопросах взыскемости административных штрафов необходимо применять более строгие ограничительные меры, связанные с лишением водительских прав, привязкой количества и серьезности нарушений к плате за обязательную страховку автомобиля, а также конфискацию последнего. К примеру, в Бельгии, Израиле, Испании и США за неуплату штрафа предусматривается конфискация транспорта под залог или с уплатой за хранение на штрафной стоянке, в Японии - лишение водительских прав, в Германии при наборе водителем за год штрафных очков за нарушения ПДД сумма его страховки (от 1 000 евро) увеличивается еще на 500 евро, на второй год - на 1 000 евро, на третий - на 2 000 евро [25; 53].

Для повышения ответственности водителей транспортных средств, неукоснительного соблюдения принципа «неотвратимости наказания»,

противостояния коррупционным проявлениям и превышениям власти в любом виде целесообразно рассмотреть и перенять практику работы Европейской дорожной полиции в части проведения оперативно-профилактических мероприятий полицейскими различных государств на любой территории Европейского союза. Применительно к Республике Казахстан следует возобновить способы несения службы, предусмотренные в СССР, а именно - задействование в профилактических мероприятиях на определенной территории полицейских из другого региона страны, ведение скрытого патрулирования с фиксацией нарушений техническими средствами на автомобилях без опознавательных знаков, а на пассажирском транспорте - при проезде полицейского в гражданской одежде в качестве пассажира [25].

На основании изучения международного опыта мы приходим к следующим выводам.

Реализация стратегий по улучшению организации дорожного движения и обеспечения его безопасности, минимизации дорожно-транспортного травматизма и совершенствованию государственного управления в этой сфере значительно увеличивается при возложении этих функций на отдельное государственное учреждение, имеющему собственный бюджет для материализации своих программ и стратегий. В полномочия данного учреждения следует включить координацию деятельности всех заинтересованных органов, а также систематическая отчетность (государственный доклад один раз год) по своей деятельности и реализованным мерам. Дорожное движение охватывает все население страны и обеспечение его безопасности должно являться приоритетным направлением в политике государства, поэтому для осуществления совместной, согласованной и планомерной работы государственных органов целесообразно организовать работу постоянно действующей Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, которая должна стать координационным органом, а не как раньше

консультативно-совещательным органом. В состав Правительственной комиссии включить всех первых руководителей государственных и местных исполнительных органов, осуществляющих контрольно-надзорные функции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Решения комиссии должны быть обязательными для исполнения, а за неисполнение решений – привлечение первых руководителей к ответственности, включая вынесение рекомендаций об их увольнении в связи с утратой доверия.

Следует взять на вооружение приведенный выше французский опыт и в целях унификации требований, сокращения количества правовых актов и их разрозненности все требования, изложенные в различных правовых актах разных государственных органов, касающихся автомобилей объединить в действующем Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [45], автомобильных дорог – в действующем Техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» [44], а все правовые акты (кодексы, законы, постановления правительства и ведомственные правовые акты) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения объединить в новом правовом акте «Автомобильном транспортном кодексе».

Для мобильности и возможности оперативного изменения норм в вышеуказанных технических регламентах рассмотреть вопрос наделения правом принятия изменений Члена Коллегии (Министра) по техническому регулированию Евразийской экономической комиссии [10].

Необходимо внедрить норвежский опыт в части предоставления хаба или информационной площадки по обмену сведениями и опытом для государственных органов, а населению предоставить на нем(-ей) свободный доступ для размещения предложений по совершенствованию законодательства в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности, обсуждению инициатив государственных органов,

необходимости изменений организации дорожного движения на конкретном участке отдельных населенных пунктов.

Действующий механизм контроля при выдаче водительского удостоверения не соответствует условиям возросшей интенсивности движения транспорта, поэтому возникает потребность ведения поэтапного доступа к управлению транспортом с ранжированием последнего по мощности, массе, количеству пассажиров и введения испытательного срока, в течении которого должны отсутствовать административные правонарушения за нарушения Правил дорожного движения.

В вопросах взыскваемости административных штрафов необходимо внедрить жесткие ограничительные меры, связанные с лишением водительских прав, привязкой количества и серьезности нарушений к возрастанию суммы за обязательную страховку автомобиля, а также конфискацию последнего.

По формам и методам несения службы строевыми подразделениями ОВД следует ввести задействование в профилактических мероприятиях на определенной территории полицейских из другого региона страны, ведение скрытого патрулирования с фиксацией нарушений техническими средствами на автомобилях без опознавательных знаков, а на пассажирском транспорте - при проезде полицейского в гражданской одежде в качестве пассажира.

2. Деятельность органов внутренних дел по осуществлению государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

2.1. Организационно-правовые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в деятельности ОВД

Систему законодательства Республики Казахстан о дорожном движении составляют Конституция Республики Казахстан, ЗРК ОДД, отраслевые законодательные акты и иные нормативные правовые акты (ведомственные инструкции, приказы, стандарты, нормативы и т.д.) [1, с.3].

Согласно ЗРК ОДД обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения, снижение тяжести их последствий, а также на устранение таких последствий [1, с.3].

Участникам дорожного движения всегда интересна информация о вкладе государственных органов в обеспечение безопасности дорожного движения, какие функции реализуются для этого и какими правовыми актами это регулируется, так как это прямо или косвенно затрагивает их интересы и права. В данном разделе мы рассмотрим ответы на эти вопросы на примере деятельности ОВД в обеспечении безопасности дорожного движения.

Так как дорожное движение, организация дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения частично ограничивают права участников дорожного движения (необходимость соблюдать правила дорожного движения, стандарты, нормативы, получать разрешительные документы на занятие определённым видом деятельности в этой сфере, в том числе и необходимость сдачи экзаменов для получения права управления транспортным средством и т.д.), то их регламентация начинается с Конституции Республики Казахстан, в которой обозначено, что права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены только законами и лишь в той мере, в какой это необходимо в целях защиты конституционного

строю, охраны общественного порядка, прав и свобод человека, здоровья и нравственности населения [41]. Исходя из приведенной нормы Конституции Республики Казахстан для регулирования и защиты прав и свобод граждан, определения целей, задач, компетенций, полномочий, функций государственных органов и юридических лиц в сфере дорожного движения принят ЗРК ОДД, которым определены уполномоченный орган по обеспечению безопасности дорожного движения и другие уполномоченные органы по отраслям. Однако, в ЗРК ОДД отсутствует прямая норма, указывающая на возложение полномочий уполномоченного органа по обеспечению безопасности дорожного движения на ОВД.

О возложении этих полномочий на ОВД можно судить из других правовых актов - Закона Республики Казахстан «Об органах внутренних дел» и Постановления Правительства Республики Казахстан «Вопросы органов внутренних дел», которым утверждено Положение о Министерстве внутренних дел Республики Казахстан [2; 3]. Согласно Закона Республики Казахстан «Об органах внутренних дел» в пределах компетенции органы внутренних дел осуществляют: комплекс мер, направленных на выявление, изучение, устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений; комплекс мер по охране общественного порядка; государственный контроль и надзор за дорожным движением и обеспечением его безопасности; контроль за соблюдением правил дорожного движения и нормативов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, регулирование дорожного движения; выдачу водительских удостоверений, государственную регистрацию транспортных средств по идентификационному номеру и их учет; производство по делам об административных правонарушениях; общие, специальные и индивидуальные меры профилактики правонарушений; патрулирование, а также выявляют, пресекают административные правонарушения и

обеспечивают реализацию государственной политики в сфере безопасности дорожного движения [2].

В части применения государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Постановлении Правительства Республики Казахстан «Вопросы органов внутренних дел» указана функция по разработке и утверждению Инструкции по организации деятельности подразделений административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов [3; 5]. На наш взгляд, именно эта инструкция играет одну из основных ролей в обеспечении безопасности дорожного движения, так как затрагивает осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением регламентов, нормативов и стандартов при проектировании путем рассмотрения, изменения и согласования проектной документации на строительство, реконструкцию, ремонт и реабилитацию автомобильных дорог, улиц, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, легкорельсовых транспортных систем и линий электрического транспорта, а также за соблюдением нормативных правовых актов, стандартов и другой нормативно-технической документации, устанавливающих требования к конструкции и техническому состоянию транспортных средств [5]. Таким образом, требования указанной инструкции охватывают две наиважнейшие составляющие дорожного движения - такие как дороги и транспортные средства, а значит от качества осуществления государственного контроля и надзора, указанного в инструкции, напрямую зависит и безопасность дорожного движения.

Согласование проектов автодорог административной полицией осуществляется согласно Правил согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание дорог и управление ими в части обеспечения безопасности дорожного движения с учетом требований утвержденных

государственных нормативов в области автомобильных дорог и технического регулирования, а также архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан (далее - государственные нормативы) [6; 8].

Требования данной инструкции больше носят инженерный и технический характер и подразумевают, что государственный контроль и надзор в рамках инструкции должны осуществлять сотрудники ОВД с автодорожным или техническим образованием, для чего в структуре административной полиции была организована дорожная и техническая инспекция. Действительно, до определенного времени в квалификационных требованиях к сотрудникам дорожной и технической инспекции значилось требование по наличию автодорожного или технического образования, но, на практике, это требование не позволяло сотрудникам с иным образованием и имеющим опыт работы более 5-10 лет в сфере дорожного движения стать сотрудниками данной инспекции. Одновременно с этим, приток молодых специалистов с автодорожным или техническим образованием в ОВД существенно снизился, что связано, по нашему мнению, с ненормированным графиком работы полиции, задействованием сотрудников дорожно-технической инспекции в различных оперативно-профилактических мероприятиях, не связанных прямо с их деятельностью, более высокая заработная плата в проектных, строительных и других организациях, в которых востребованы специалисты автодорожных и технических высших учебных заведений и другие факторы. Указанное требование создало острую нехватку в сотрудниках дорожной и технической инспекций, в связи с чем требование по наличию соответствующего образования в 2020 году было исключено [60]. Мы придерживаемся точки зрения, что исключение требования по наличию автодорожного или технического образования у сотрудников дорожной и технической инспекции существенно повышает вероятность возникновения ошибки и принятия неверного решения при

рассмотрении проектной документации на строительство автомобильных дорог и нормативно-технической документации к конструкции и техническому состоянию транспортных средств в виду незнания той или иной нормы стандартов, строительных норм и правил (СНиП) и других технических документов. Такая ошибка или неверное решение многократно снижает обеспечение безопасности дорожного движения и, в целом, компрометирует деятельность полиции и других заинтересованных государственных органов в этой сфере. Существующие автомобильные дороги в Казахстане несут на себе отпечаток таких ошибок, допущенных как проектировщиками и заказчиками, так и сотрудниками полиции, а на их устранение требуется выделение больших финансовых средств, включающих в себя разработку проектно-сметной документации и реконструкцию дороги. Одним из многочисленных примеров может являться отрезок автомобильной дороги от Кокшетау до Щучинска, на котором вне населенных пунктов предусмотрены несколько разворотов по принципу «кругового движения», конфигурация дороги с круговым движением заставляет водителя при расчетной скорости движения на этой дороге в 110 км/ч снижать ее до 30-40 км/ч при подъезде к такому «кольцу», совершить маневр вправо для объезда по кольцу, затем - влево для возвращения на свою полосу и после проезда кольца снова набирать установленную скорость движения. При этом, возникает вопрос в необходимости таких разворотных колец и их количестве (три и более), а также опасности совершения вышеуказанных маневров в условиях ограниченной видимости и гололедицы. Множественные повреждения дорожных ограждений свидетельствует о свершившихся фактах дорожно-транспортных происшествий, а дорожные организации несут дополнительные финансовые затраты на обслуживание таких участков, замену дорожных ограждений и устранение последствий ДТП. В этой связи, полагаем, что требование по исключению наличия автодорожного или технического образования для сотрудников дорожной и технической

инспекции было преждевременным, а для повышения заинтересованности молодых специалистов в устройстве на работу в эту инспекцию ОВД следовало принять ряд мер, повышающих социальные гарантии и льготы, как пример - получение жилья от государства на начальном этапе службы с получением права собственности по достижению определенной выслуги лет (15-20 лет службы).

Не менее важным инструментом в обеспечении безопасности дорожного движения являются Правила дорожного движения Республики Казахстан и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации, а наделение ОВД полномочиями по их разработке позволяет изменять дорожное движение, организацию дорожного движения и обеспечение его безопасности в соответствии с изменяющимися реалиями жизни [1; 51]. В суверенном Казахстане Правила дорожного движения утверждались дважды в 1997 и 2014 годах [51; 59]. Осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением Правил дорожного движения осуществляется не только путем надзора за дорожным движением, но и при проведении контрольных проверок на дорогах на предмет исправности транспортного средства и их соответствия Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и Перечню условий и неисправностей при которых запрещена эксплуатация транспортного средства (приложения Правилам дорожного движения), исполнения должностными лицами транспортных организаций допуска водителя к управлению, а автомобиля – к эксплуатации, допуска водителя к управлению автомобилем медицинским работником, прохождение предрейсового и послерейсового медицинского осмотра и так далее. Перечисленное раскрывает возможности одного принятого правового акта влиять на различные направления для обеспечения безопасности дорожного движения как сотрудниками ОВД, так и другими заинтересованными контрольно-надзорными органами.

Отдельной значительной проблемой государственного контроля и надзора сотрудниками ОВД является его осуществление при реконструкции старых или строительстве новых дорог между населенными пунктами. Как показывает практика, заказчик совместно с разработчиком проекта берут за основу существующую дорогу или ее значительную часть, чаще всего с двухполосным движением и расширяют ее до четырех-шести полос (при строительстве автомагистралей отдельные сегменты старой дороги могут не быть включены в проект из-за необходимости спрямления дороги под более высокие скорости движения автотранспорта). В процессе реконструкции или строительства дорога делится на участки, работу на которых могут осуществлять несколькими подрядчиками и(или) субподрядчиков. Задача подрядчика в максимально короткий срок построить свой участок в соответствии с проектно-сметной документацией и сдать его заказчику, а для достижения такого результата подрядчиком старая дорога разрушается, прокладывается временная объездная дорога, покрытая гравием или фрезерованным асфальтом, снятым со старой дороги (экономия материалов и средств подрядчика), и начинается строительство новой дороги одновременно по всей ширине четырех-шести полосной новой дороги. На этом этапе возникает проблема обеспечения дорожного движения и осуществления государственного контроля и надзора. Несмотря на наличие у заказчика и подрядчика служб технического надзора, технической безопасности и безопасности движения, сотрудники ОВД должны систематически производить контрольный осмотр наличия дорожных знаков, правильности и очередности их установки, наличия ограждений, обеспечения безопасного разъезда, организации мест для стоянки, обеспечения видимости дорожных знаков в ночное время, периодичности полива объездных дорог для пылеподавления и так далее. Принимая в расчет, что строительство это живой и непрерывный процесс, то вопрос изменения организации дорожного движения на каждом участке реконструкции и

строительства поднимается практически ежедневно, а в некоторых случаях и ежечасно, и, следовательно, налагает на сотрудников ОВД необходимость проведения контроля и надзора ежедневно (ежечасно), что им выполнить фактически невозможно из-за малочисленности отделов дорожной и технической службы в областях. В частности, на территории Карагандинской области с 2020 года осуществляется реконструкция автомобильной дороги М-36 «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» с четырьмя полосами движения от Темиртау до Бурыбайтал общей протяженностью 575 км, основными подрядчиками являются 7 организаций, в том числе и иностранные компании со своими национальными особенностями и требованиями к процессу строительству и организации безопасности.

Проектом реконструкции предусмотрено строительство 15 мостов, 17 транспортных развязок, 40 путепроводов, 470 водопропускных труб, площадки отдыха, а также автопавильоны, которые установят в районах населенных пунктов [61]. Это объемы только одного проекта в Карагандинской области, без учета других дорог республиканского, областного и районного значения, улиц и дорог населенных пунктов, на которых осуществляются различные виды строительного-монтажных и ремонтных работ. Осуществление контроля и надзора за состоянием улично-дорожной сети населенных пунктов и дорог области возложено на имеющихся 63 сотрудника дорожной и технической инспекции ОВД, что фактически не позволяет проводить такой контроль на постоянной основе, и он сводится к периодическим проверкам (осмотрам) или проверкам при возникновении критических или чрезвычайных ситуаций. Кроме того, указанные сотрудники параллельно со своими прямыми обязанностями должны осуществлять и иные полицейские функции, возлагаемые на административную полицию. На примере одной области мы хотели продемонстрировать невозможность полноценного и качественного охвата государственным контролем и надзором в сфере обеспечения дорожного

движения одним отделом дорожной и технической инспекции административной полиции.

Мы считаем, что в условиях возрастающего интенсивного движения по большинству дорог страны различной категории при реконструкции или строительстве не следует разрушать существующую дорогу, а строить новую параллельно старой, но на значительном удалении (100 – 200 метров). После завершения новой дороги следует осуществить перенос движения на нее и продолжить реконструкцию старой дороги с обустройством примыканий к новой дороге по принципу «разворотных площадок». В результате такого подхода после завершения строительно-монтажных работ получатся две параллельные дороги, на которых необходимо будет организовать односторонне движение. Существенными плюсами такого подхода является экономия финансовых средств на строительстве дорогостоящих транспортных развязок в разных уровнях, исключение пересечений транспортных потоков встречного направления, ослепление водителя встречным транспортом в ночное время, а также облегчается содержание дорог в зимний период. Рекомендуемая схема строительства автомобильных дорог по предложенному принципу приведена в приложении к данному научному исследованию и рассматривается как один из вариантов реконструкции автомобильной дороги «Атырау – Орал» (приложение 5).

Для увеличения охвата улично-дорожной сети контролем и проверки работоспособности технических средств регулирования дорожного движения строевые подразделения местной полицейской службы и сотрудники административной полиции при надзоре за дорожным движением согласно ведомственному приказу (для служебного пользования) обязаны передавать всю информацию о наличии, отсутствии, работоспособности, неисправности, повреждении дорожных знаков, светофоров, ограждений, разметки, наличие ям, выбоин, трещин на дорогах для принятия

соответствующих мер сотрудниками дорожной и технической инспекции ОВД.

Согласно ЗРК ОДД и Инструкции по организации деятельности административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов сотрудники дорожной и технической инспекции ОВД выдают местным исполнительным органам предписание на устранение выявленных недостатков или указывают конкретные мероприятия, выполнение которых обеспечит безопасность дорожного движения. В местном исполнительном органе в зависимости от региона эти функции возложены на управления транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры, жилищно-коммунального хозяйства или государственные коммунальные предприятия на праве хозяйственного ведения. За неисполнение предписаний сотрудники ОВД их выдавшие вправе привлечь к административной ответственности должностных лиц местных исполнительных органов, в том числе и руководителя. Практическая деятельность ОВД показывает о нулевых показателях привлечения к административной ответственности акимов городов, областей и районов за неисполнение предписаний, а также обязанностей по обеспечению соответствия состояния дорог в процессе эксплуатации установленным требованиям, что, на наш взгляд, косвенно связано с финансированием полиции из городского или областного бюджета. В свою очередь, местные исполнительные органы не всегда имеют возможность исполнить то или иное предписание ОВД в виду исчерпания финансовых средств по бюджетной программе. К примеру, в акимате г. Нур-Султан руководство в сфере пассажирского транспорта, строительства и ремонта автомобильных дорог, дорожной инфраструктуры на территории города возложено на Государственное учреждение «Управление транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Нур-Султан», являющегося администратором бюджетных программ: «Развитие транспортной

инфраструктуры», «Обеспечение функционирования автомобильных дорог», «Обеспечение безопасности дорожного движения в населенных пунктах», «Строительство и реконструкция технических средств регулирования дорожного движения». Исчерпание финансовых средств по одной из программ местных исполнительных органов не позволяет реализовать мероприятия по другой, не смотря на то, что все эти программы взаимосвязаны и направлены на обеспечение безопасности дорожного движения.

Мы считаем, что выдвинутое нами ранее предложение о возложении мероприятий по улучшению организации дорожного движения и обеспечения его безопасности на отдельное государственное учреждение, имеющее собственный бюджет для материализации своих программ и стратегий, позволит избежать указанных выше недостатков, а финансовая независимость полиции от местных исполнительных органов – требовать исполнения обязанностей руководителями не зависимо от должностей и рангов.

Применительно к внесению изменений в конструкцию транспортных средств, предусмотренных техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», административная полиция выступает в роли разрешающей инстанции и на основании предварительного согласования, проверки представленных документов, заключения предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений в конструкцию транспортного средства, проведенных испытаний переоборудованного транспортного средства, после его осмотра выдает Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

Рассмотренные организационно-правовые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в деятельности ОВД позволяют сделать вывод, что осуществляемый административной полицией государственный контроль и надзор охватывает все этапы конструктивной и эксплуатационной безопасности дорог, активной и пассивной безопасности

автомобильных средств, в том числе и на этапах их проектирования. Эффективность нормативно-правовой базы и механизмов осуществления деятельности административной полиции по осуществлению государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения требует совершенствования, а исключение финансовой зависимости полиции от местных исполнительных органов позволит повысить исполнение выданных предписаний и мер принуждения выполнения обязанностей по обеспечению соответствия состояния дорог в процессе эксплуатации установленным требованиям.

2.2. Взаимодействие ОВД с государственными органами и иными организациями при осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Как показывает анализ правоприменительной деятельности, имеющиеся противоречия в правовых актах в сфере обеспечения безопасности дорожного движения могут привести к несогласованным действиям субъектов и естественно сказаться на обеспечении безопасности граждан.

Сфера обеспечения безопасности дорожного движения затрагивает компетенции и полномочия различных уполномоченных органов и ее регулирование состоит из объемного количества разнохарактерных правовых актов, конкурирующих между собой по своей иерархии и нормам.

Многообразность и разрозненность правовых актов, действующих в сфере ОБДД, порождает возникновение противоречий и пробелов, затрудняющих осуществление и реализацию государственной политики, контроля и надзора в указанной сфере.

К примеру, Законом ОДД в сфере здравоохранения предусмотрено проведение медицинского осмотра лица, претендующего на получение права управления транспортными средствами, повторного медицинского осмотра

водителя механических транспортных средств с выдачей документа установленной формы. При этом, в современный период компьютерных технологий и интеллектуальных информационных систем до настоящего времени не предусмотрен автоматизированный доступ к данным о результатах медицинского осмотра (годен/не годен/имеются медицинские противопоказания) без раскрытия врачебной тайны и диагноза (при наличии), для органов внутренних дел, осуществляющих выдачу водительских удостоверений, что ставит под угрозу возможность выдачи водительского удостоверения лицу, имеющему медицинские противопоказания, в случае предоставления им поддельного документа.

В свою очередь, на органы внутренних дел ведомственными приказами возложена обязанность проведения сверок с медицинскими организациями по выявлению лиц, имеющих медицинские противопоказания, которым фактически выданы водительские удостоверения на основании медицинских документов на бумажном носителе.

Таким образом, государственные органы ориентированы не на исключение возможности выдачи водительских удостоверений лицам, имеющим медицинские противопоказания, а на исправление допущенных ошибок и просчетов, что негативно отражается на реальной способности обеспечить безопасность дорожного движения.

Затронув проблемные вопросы медицинского обеспечения выдачи водительских удостоверений нельзя оставить без внимания и процедуру сдачи практического экзамена. Так, Правилами приема экзаменов и выдачи водительских удостоверений (приказ МВД от 2 декабря 2014 года № 862) для исключения влияния «человеческого фактора» на результаты, предусмотрен прием практического экзамена по вождению на специальных автоматизированных автодромах НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан».

В свою очередь, внутренним регламентом НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан» до официальной сдачи практического экзамена кандидатам в водители на платной основе предоставлено право неограниченного количества пробных занятий с доведением навыков управления автомобилем на автодроме до автоматизма.

Таким образом, фактически получая водительское удостоверение, начинающий водитель адаптирован исключительно к условиям и требованиям автодрома, не имея навыков вождения в населенном пункте, в условиях интенсивного дорожного движения, в ночное время и т.д.

Исходя из условий стремительного развития дорожной инфраструктуры, увеличения интенсивности и скорости дорожного движения при получении навыков управления транспортными средствами пристальное внимание следует уделять, в первую очередь, вождению в различных условиях движения, введения поэтапного доступа к управлению транспортом с ранжированием последнего по мощности, массе, количеству пассажиров и введения испытательного срока, в течении которого должны отсутствовать административные правонарушения за нарушения Правил дорожного движения.

Эффективными положительными примерами можно считать опыт Финляндии, когда водитель проходит обучение вождению в различные сезоны года [5] и Канады, где предусмотрен ступенчатый доступ (GLP — Graduated Licensing) к управлению транспортным средством, с ограничением параметров транспортного средства, времени суток и категорий автомобильных дорог, что, несомненно, снижает шансы начинающего неопытного водителя стать участником ДТП и позволяет избежать более тяжелых последствий для всех участников дорожного движения.

Существующая в Республике Казахстан система планирования и разработки технических норм, стандартов ОБДД, не всегда успевает адаптироваться к стремительно изменяющимся требованиям и условиям

технического прогресса, индустриализации и экономического развития, а также глобальной автомобилизации. К примеру, Республикой Казахстан до конца не могут быть реализованы обязательства перед государствами-членами Евразийского экономического союза по внедрению Систем электронных паспортов транспортных средств и самоходных машин, позволяющей сформировать единый учет и упростить регистрацию автотранспорта на всей территории союза, а также систем вызова экстренных служб при авариях, ориентированной на максимально быстрое реагирование оперативных служб по оказанию помощи пострадавшим в ДТП, в том числе с указанием местонахождения автомобиля и передачей координат систем GPS-позиционирования [25].

Наряду с административной полицией одной из государственных структур, осуществляющих контроль за соблюдением транспортного законодательства, правил безопасности дорожного движения является Транспортная инспекция Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. В ее компетенцию, помимо контроля за соблюдением норм, правил, стандартов по обеспечению безопасности дорожного движения, входит лицензирование перевозочной, транспортно-эксплуатационной и иной деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и обслуживанием автомобилей.

2.3. Совершенствование государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

В суверенном Казахстане Правила дорожного движения утверждались дважды в 1997 и 2014 годах [51; 59]. Принято считать, что новый правовой акт, вводимый вместо старого, совершенствует механизм государственного управления, улучшает условия и упрощает взаимодействие заинтересованных органов и лиц, но это утверждение не относится к принятым Правилам

дорожного движения (с приложениями), так как во многих случаях были изменены понятия, что усложнило механизм государственного контроля и надзора, а в некоторых случаях, сделало его абсурдным и финансово затратным. Для понимания влияния изменения понятия на практическую деятельность целесообразно привести несколько примеров и фотографий. Понятие «перекресток» в ПДД СССР и суверенного Казахстана на первый взгляд схожи и перекрёстком считается место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные начала закруглений проезжей части. Отличие наблюдается только в исключениях данного понятия и по ПДД СССР перекрестками не считаются выезды на дорогу с прилегающих территорий (дворов, стоянок, АЗС, предприятий и т.п.), а согласно ПДД Казахстана не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий, а также места пересечения (примыкания) с полевыми, лесными, выездами из жилых зон и другими второстепенными дорогами, перед которыми не установлены знаки приоритета. Словосочетание «перед которыми не установлены знаки приоритета» вводит в заблуждение сотрудников ОВД, осуществляющих государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и работников дорожных организаций, так как если не устанавливать знаки приоритета на выездах из жилых зон и других второстепенных дорог повышается неинформированность водителя и риск совершения ДТП. В случаях установки знаков приоритета, такое пересечение следует относить к перекрестку и по требованиям ПДД, в части ограничения зоны действия большинства дорожных знаков от места их установки до ближайшего перекрестка, после каждого такого пересечения необходимо дублировать дорожные знаки по главной дороге (фото 1, 2), что существенно сказывается на перерасходе финансовых средств, выделяемых на изготовление, установку и содержание дорожных знаков.

Фото 1. Необходимость дублирования знака 5.9 «Полоса для маршрутных транспортных средств» в виду наличия знака приоритета 2.4 «Уступите дорогу» на выезде с прилегающей территории стоянки спортивного комплекса «Алатау» и Католической церкви в г.Нур-Султан, ул. Ташенова 26



Фото 2. Необходимость дублирования знака 5.9 «Полоса для маршрутных транспортных средств» в виду наличия знака приоритета 2.4 «Уступите дорогу» на выезде с прилегающей территории Католической церкви в г.Нур-Султан, ул. Ташенова 26



По нашему мнению, для исключения на дорогах большого количества дублирующих дорожных знаков, устанавливаемых согласно действующим требованиям, которые фактически отвлекают водителя или из-за своей частой установки снижают их восприятие, целесообразно вернуть следующую редакцию «перекресток - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные начала закруглений проезжей части.

Не считаются перекрестками выезды на дорогу с прилегающих территорий (дворов, жилых зон и массивов, автостоянок, АЗС, предприятий и тому подобное), а также места пересечения (примыкания) с грунтовыми дорогами;».

Одновременно с этим, для синхронизации понятий считаем целесообразным понятие «прилегающая территория» дополнить словосочетанием «(дворы, жилые зоны и массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное)» и изложить в следующей редакции: «прилегающая территория - территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые зоны и массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.».

Новая редакция понятия «прилегающая территория» также позволит исключить существующее двойное его трактование, так как отдельные работники государственных органов не относят к прилегающим к дороге территориям жилые зоны, территории АЗС, предприятий на которых имеется сквозное движение.

Особого внимания требует анализ подходов к установлению ответственности за нарушения требований в сфере безопасности дорожного движения. В Республике Казахстан по таким нарушениям предусмотрены

фиксированные виды административной ответственности (строго определенные суммы штрафов, внятные сроки лишения права управления транспортом или административного ареста) с основным акцентом на материальной ответственности правонарушителя. Посредством возложения материальной ответственности на правонарушителя Правил дорожного движения (далее – ПДД), первично, реализуются принцип «неотвратимости наказания» и профилактические меры, и, вторично, - существенная роль государственных органов по пополнению бюджета.

В вопросах добровольного взыскания административных штрафов за нарушения ПДД первостепенное место отведено органам внутренних дел с четкой регламентацией процедуры, сроков, последовательности действий и возможности 50% снижения суммы наложенного штрафа при его оплате в 7-ми суточный срок.

В случаях невозможности добровольного взыскания административных штрафов предусмотрен механизм принудительного взыскания с последующей передачей административного штрафа судебным исполнителям для наложения ограничений в пределах суммы штрафа на имущество или счета, которые следует отнести к долгосрочным мерам, так как пользование имуществом и счетами в полной мере не ограничены [25].

В вопросах взыскаемости административных штрафов необходимо применять меры, связанные с лишением водительских прав, привязкой количества и серьезности нарушений к плате за обязательную страховку автомобиля, а также конфискацию последнего.

Так, результаты проведенного анализа показали, что до конца остается не урегулированным вопрос контроля над автошколами, то есть за учреждениями по подготовке водителей транспортных средств.

Как показывает практика, сегодня учреждениями, осуществляющими деятельность по подготовке и переподготовке водителей (автошколы), не в должной мере выполняются требования по обучению. В подавляющем

большинстве случаях, обучение проводится фиктивно, отсутствуют материально-технические средства, не установлены требования к количественному и качественному составу преподавателей.

Указанные недостатки, на наш взгляд, связаны с исключением государственного контроля за деятельностью автошкол и их переводом в разряд саморегулируемых организаций.

В этой связи, на наш взгляд, по аналогии с колледжами технического и профессионального образования, автошколы, которые фактически являются учебными заведениями по подготовке определенной профессии (водитель), должны входить в сферу образования, а не являться саморегулируемыми организациями.

Только в этом случае, к процессу подготовки и переподготовки водителей и его качеству, в том числе и к квалификации преподавателей, будут выдвигаться повышенные требования, предусмотренные правовыми актами в сфере образования, а не усеченными и, как показывает опыт, малоэффективными нормами, изложенными в Правилах подготовки водителей механических транспортных средств, утвержденных приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан [62].

Сравнивая действующее законодательство Республики Казахстан и Российской Федерации, необходимо отметить, что в России функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере среднего профессионального образования и соответствующего дополнительного профессионального образования, профессионального обучения отнесены к полномочиям Министерства просвещения Российской Федерации [63]. В свою очередь, программы профессионального обучения водителей транспортных средств отнесены к сфере образования и утверждены приказом Министерства просвещения Российской Федерации по согласованию с министерствами транспорта, внутренних дел и здравоохранения Российской Федерации [64].

На наш взгляд, нормы законодательства Российской Федерации в сравнении с нормами Республики Казахстан имеют более жесткий, но гибкий характер. Во-первых, учитывая сферу образования программа профессионального обучения водителей транспортных средств включает в себя: учебный план, учебные предметы базового, специального и профессионального циклов, рабочие программы учебных предметов, распределение учебных часов по разделам и темам, планируемые результаты освоения программы, условия реализации программы, перечень учебного оборудования, систему оценки результатов освоения программы и учебно-методические материалы, обеспечивающие реализацию программы, возможность обучения вождению в городе и на автомагистралях. Таким образом, в примерных программах заложены основные (базовые) требования, исключающие образование автошкол, не обладающих фактической самостоятельностью, созданных с целью имитации деятельности по подготовке водителей, наделенных правом выдачи документа, подтверждающего обучение (т.н. «фирмы-однодневки»). Во-вторых, необходимость согласования приказа Министерства просвещения с министерствами транспорта, внутренних дел и здравоохранения позволяет заложить в Программу подготовки водителей дополнительные требования в порядке профессиональных стандартов в зависимости от квалификации водителя, облегчающие дальнейшее трудоустройство и работу на международных перевозках пассажиров и грузов с получением сертификата профессиональной компетентности (СПК) и знаний по требованиям международных договоров и соглашений (Соглашения ДОПОГ, ЕСТР, СНГ, Книжка Международной Дорожной Перевозки (МДП), Накладная Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ или CMR) и т.д.). Участие же Министерства здравоохранения позволяет актуализировать данные по предметам «Психофизиологические основы деятельности водителя» и «Первая помощь при дорожно-

транспортном происшествии», освоение которых способствует познанию системы восприятия и психомоторных навыков, эмоционального состояния, профилактики конфликтов и оказания первой помощи при различных состояниях человека и травмах, полученных в дорожно-транспортных происшествиях.

Вышеуказанное подтверждает необходимость регулирования деятельности по подготовке водителей государственным органом в сфере образования. Мы считаем, что в отличии от Российской Федерации в Республике Казахстан следует передать в сферу образования не только разработку программ подготовки водителей, но и саму деятельность по подготовке водителей. Нововведение позволит существенно повысить уровень подготовки водителей транспортных средств, а профессиональным техническим колледжам освоить новые направления, в том числе и по подготовке водителей международных направлений с правом выдачи международных документов.

Отдельными актуальными проблемами, требующими незамедлительного решения, являются вопросы приемки, а также качества автомобильных дорог. Существующий механизм приемки автомобильных дорог после реконструкции, ремонта или строительства предусматривает приемку работ заказчиком (Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и/или подотчетное ему АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол» со структурными подразделениями) совместно с техническим и авторским надзорами.

Этот механизм не имеет сдержек и противовесов, так как заказчик диктует условия и требования, как автору проекта, так и техническому надзору, в связи с тем, что разработка проекта, проведение технического надзора, создание, работа и утверждение состава приемочной комиссии производится за счет заказчика. До 1 января 2016 года приемку дорог после реконструкции, ремонта или строительства осуществляли приемочные,

рабочие и государственные приемочные комиссии, состоящие из представителей всех заинтересованных государственных органов и иных организаций [8], что исключало видоизменение проекта в целях экономии финансовых средств и в ущерб нормам безопасности. Однако, в 2014 году (с отсрочкой вступления в силу) в Закон Республики Казахстан «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан» в целях кардинального улучшения условий для предпринимательской деятельности были внесены изменения, которыми сужен состав участников сдачи и приемки в эксплуатацию построенных объектов до заказчика, подрядчика, лиц технического и авторского надзора, и поставщиков материалов, т.е. лиц заинтересованных в быстром, дешевом и, как показывает практика, неудовлетворительном строительстве дорог [65]. В настоящее время приемка дорог регулируется не законом, а ведомственной инструкцией, утверждаемой приказом Комитета автомобильных дорог, т.е. комитета, являющегося через национального оператора АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол», заказчиком по преобладающему количеству проектов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог [66].

Кроме того, эксперты технического надзора и специальные дорожные лаборатории проходят аттестацию и (или) допуск (конкурс) к работе в Министерстве индустрии и инфраструктурного развития и АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол», являющихся заказчиками работ по автомобильным дорогам.

Последнее затрудняет и проведение проверок контролирующими органами, так как для проверки качества построенной или отремонтированной дороги необходимо привлечение дорожной лаборатории, находящейся в прямой или косвенной зависимости от заказчика.

Для решения проблемы проверки качества автомобильных дорог после реконструкции, ремонта или строительства, на наш взгляд, необходимо деятельность по проведению технического надзора и работам дорожных

лабораторий передать в министерство, не связанное со строительством автомобильных дорог. Наиболее подходящими под эти требования могут стать Министерство национальной экономики Республики Казахстан, осуществляющее руководство в сферах связанных с государственным планированием, привлечением инвестиций, инвестиционных проектов, регионального развития, развития и поддержки частного предпринимательства, саморегулирования или Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан, осуществляющее руководство и межотраслевую координацию деятельности государственных органов в сферах технического регулирования, стандартизации и обеспечения единства измерений, включая стратегические, контрольные, реализационные и регулятивные функции [67; 68].

В процессе исследования проблем и сложностей, которые препятствуют и затрудняют деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, нами также установлено, что многообразность правовых актов различной иерархии разных уполномоченных органов влечет за собой пробелы в применении норм, несогласованность действий государственных органов, а в некоторых случаях их незнание или преднамеренное искажение.

Так, только по применению технических средств регулирования дорожного движения помимо международных актов, международных технических регламентов, законов и постановлений Правительства Республики Казахстан, используются различные национальные стандарты, ведомственные правовые акты, инструкции и методические указания. К примеру, данные нормы отражены в Конвенции ООН «О дорожном движении», техническом регламенте Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», законах Республики Казахстан «О дорожном движении», «Об автомобильных дорогах», Правилах дорожного движения, межгосударственном ГОСТ 32952-2014 и национальных

стандартах СТ РК 1412-2017, СТ РК 1124-2019 и т.д. [69; 44; 45; 16; 51; 70; 71; 72].

Более того, имеются такие факты, когда какие-либо действенные запретительные или регулирующие нормы размещены в правовых актах руководителей ведомств центральных государственных органов и не являются нормативными, в связи с чем не только неизвестны большинству участников дорожного движения, но и некоторым работникам государственных органов, осуществляющих контроль и надзор в сфере безопасности дорожного движения.

В частности, во всех регионах нашей страны практикуется применение дорожной разметки (разметка 1.11), разрешающей поворот налево (разворот) на основных (магистральных) дорогах городов, имеющих три и более полос для движения в одном направлении несмотря на запрет в национальном стандарте по ее применению (пункт 6.2.3 СТ РК 1412-2017), что бесспорно может привести к дорожно-транспортным происшествиям (лобовым столкновениям) и травматизму участников дорожного движения [71].

Однако не все работники дорожных организаций и сотрудники контролирующих органов осведомлены о наличии такого запрета, что и способствует ее нанесению на дорогах страны.

Нами рекомендуется работникам надзорных органов при проведении проверок в сфере обеспечения безопасности дорожного движения обращать внимание на данный запрет, а сотрудникам органов внутренних дел при выявлении нарушений в применении вышеуказанной дорожной разметки следует выдавать предписания местным исполнительным органам для устранения.

Аналогичные проблемы и пробелы имеются и в применении дорожных знаков, светофоров, устройстве пешеходных переходов, тротуаров, ограждений, ремонте и строительстве дорог.

В целях унификации требований, сокращения количества правовых актов и их разрозненности, нами предлагается:

- все требования, изложенные в различных правовых актах разных государственных органов, касающихся автомобилей объединить в действующем Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», а автомобильных дорог – в действующем Техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» [44; 45];

- все правовые акты (кодексы, законы, постановления правительства и ведомственные правовые акты) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения объединить в новом правовом акте «Автомобильный транспортный кодекс».

Для мобильности и возможности оперативного изменения норм в вышеуказанных технических регламентах рассмотреть вопрос наделения правом принятия изменений Члена Коллегии (Министра) по техническому регулированию Евразийской экономической комиссии.

Кроме того, неблагоприятным фактором в сфере дорожной безопасности являются ДТП с участием пассажирского транспорта, который повсеместно эксплуатируется с техническими неисправностями и незаконно переоборудуется, что в последующем оборачивается крупным ДТП с большим количеством погибших и пострадавших людей.

В этой связи законодательный запрет и ограничения на осуществления автобусных перевозок пассажиров и багажа физическими лицами, не способными обеспечить технический исправное состояние транспортных средств и ежедневное прохождение медицинских осмотров водителей, позволил бы избежать выезд неисправного пассажирского транспорта на автомобильные дороги страны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Завершая проведенное исследование, сформулируем краткие выводы и рекомендации, направленные на системное совершенствование государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В работе нами проведен историко-правовой анализ становления института государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, определены субъекты контрольно-надзорных функций, изучен международный опыт, рассмотрена практическая деятельность и взаимодействие органов внутренних дел по осуществлению государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Основываясь на историко-правовом анализе нами предложено формирование и принятие мер по обеспечению безопасности дорожного движения разделить на пять predetermined этапов, связанных с развитием транспорта, дорог и разработкой, совершенствованием и повышением эффективности функционирования государственно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения должно быть направлено на максимальный учет и предотвращение «человеческого фактора», применение мер воздействия на участников дорожного движения следует основывать на историческом развитии общества и государства, а обнаружение причин и истоков современных проблем и способов их успешного решения следует рассматривать с учетом прошлого исторического опыта.

Действующим законодательством Республики Казахстан к субъектам государственного контроля и надзора в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности относятся восемь государственных органов и два юридических лица (Национальный оператор по управлению

автомобильными дорогами, Национальный центр качества дорожных активов) с надведомственной ролью ОВД. Законодательство в этой сфере многогранно, многопланово и включает в себя множество невзаимосвязанных правовых актов различной иерархии с наличием пробелов и коллизий, что влечет за собой сложность осуществления контрольно-надзорных функций и разносторонность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения.

Проведенным комплексным системным анализом правовых актов установлена необходимость создания специального научно-исследовательского центра по обеспечению безопасности дорожного движения для планомерного и поэтапного подхода к вопросам реформирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, разработки взаимосвязанных правовых актов и совершенствования действующей законодательной базы в этой сфере на основе всесторонних научных исследований.

Предложен авторский вариант создания и организации работы постоянно действующей Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, с закреплением координирующей роли и обязательности выполнения принятых решений комиссии. Реализацию программ и стратегий по улучшению организации дорожного движения и обеспечения его безопасности, минимизации дорожно-транспортного травматизма и совершенствованию государственного управления в этой сфере предложено возложить на отдельное государственное учреждение, имеющему собственный бюджет для материализации своих программ и стратегий.

Обобщив международный опыт, для унификации требований, сокращения количества правовых актов и их разрозненности, нами выражены рекомендации в объединении всех требований, касающихся автомобилей в действующем Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», автомобильных дорог – в действующем

Техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», а все правовые акты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения объединить в новом едином правовом акте «Автомобильном транспортном кодексе».

В работе сформулировано предложение о необходимости внедрения норвежского опыта в части создания хаба (узла связи) или информационной площадки, предоставляющих всем заинтересованным лицам право результативно применять компетентность и положительный опыт друг друга через взаимодействие, посредством свободного распространения сведений (для государственных органов - обмен информацией, размещение статистических данных и опыта; для населения - размещение предложений по совершенствованию законодательства в сфере дорожного движения, обсуждению инициатив государственных органов, необходимость изменения организации дорожного движения).

Дифференцируя механизм выдачи водительских удостоверений в системе контрольно-надзорных функций нами рекомендовано внедрить поэтапный доступ к управлению транспортом и ввести испытательный срок в течении которого должны отсутствовать административные правонарушения за нарушения Правил дорожного движения.

В сфере строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог выявлена проблема контроля государственных органов в части несовершенства механизма и наличия исключительного права в приемке дорог у одного государственного органа, на основании чего обоснована необходимость изменения существующего механизма приемки автомобильных дорог после реконструкции, ремонта или строительства и выработаны рекомендации по его совершенствованию.

В ходе проведения исследования разработана концепция «Состояние и пути решения первоочередных проблем в сфере обеспечения дорожной безопасности в Республике Казахстан», включающая в себя предложения и

рекомендации по актуализации и совершенствованию действующего законодательства при осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Обобщая проведенный комплексный системный анализ правовых актов, изучение международного опыта, выявленные проблемы правоприменительной практики и особенности осуществления должностными лицами органов внутренних дел Республики Казахстан отдельных видов мероприятий по контролю и надзору в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также выработанные в ходе работы предложения и рекомендации по актуализации и совершенствованию действующего законодательства при осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, следует резюмировать о достижении целей и задач настоящего исследования в полном объеме.

В исследовании реализован творческий подход к решению целей и задач, рассмотрены и изучены предложения, убеждения и мнения различных ученых, проблемы, возникающие в практической деятельности сотрудников полиции при применении норм законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. На основе анализа существующих в правовой науке различных точек зрения ученых по рассматриваемым аспектам проведено изучение вопросов, раскрывающих актуальные проблемы применения государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В результате работы выработаны рекомендации и предложения по совершенствованию действующего законодательства при осуществлении государственного контроля и надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК «О дорожном движении». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194> (дата обращения: 16.03.2021).
2. Закон Республики Казахстан от 23 апреля 2014 года «Об органах внутренних дел». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000199> (дата обращения: 16.03.2021).
3. Постановление Правительства Республики Казахстан от 22 июня 2005 года № 607 «Вопросы Министерства внутренних дел Республики Казахстан». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000607_ (дата обращения: 16.03.2021).
4. Домрачев Д.Г. Дорожный надзор государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.dissercat.com/content/dorozhnyi-nadzor-gosudarstvennoi-inspektsii-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-mvd-rossii> (дата обращения 02.12.2020).
5. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 22 июля 2016 года № 757 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных

правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1600014161> (дата обращения 22.03.2022).

6. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 12 марта 2015 года № 208 «Об утверждении Правил согласования и утверждения нормативной, проектной и технической документации на проектирование, строительство, ремонт, содержание дорог и управление ими в части обеспечения безопасности дорожного движения». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500010690#z7> (дата обращения 22.03.2022).

7. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана от 1 сентября 2020 года «Казахстан в новой реальности: время действий». [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента Республики Казахстан. Режим доступа: https://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/poslanie-glavy-gosudarstva-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-1-sentyabrya-2020-g (дата обращения 02.12.2020).

8. Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года № 242 «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000242_ (дата обращения: 16.03.2021).

9. Закон Республики Казахстан от 29 декабря 2014 года № 269-V ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам кардинального улучшения условий для предпринимательской деятельности в Республике Казахстан». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов

Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000269#z1883>, (дата обращения: 16.03.2021).

10. Иманбаев М.С. Вопросы обеспечения дорожной безопасности в Республике Казахстан: проблемы и перспективы развития. // Вестник Казахского Национального педагогического университета имени Абая.

11. Елифанов Вячеслав Викторович. История организации дорожного движения : учебное пособие / В.В. Елифанов. –Ульяновск: УЛГТУ, 2019. – 104с.

12. Вербина, О. Л. Историческая ретроспектива создания подразделений милиции по обеспечению безопасности движения в России / О. Л. Вербина // История, теория, практика российского права. – 2019. – № 12. – С. 158-166.

13. Программно-аппаратный комплекс «Спектр ПДД» статья «История создания и развития организации дорожного движения». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://spectr-pdd.ru/istoricheskaya-statya> (дата обращения: 15.03.2021).

14. Тельминов В.Г. Реформаторская деятельность Гая Гракха: проблемы реконструкции и социальные последствия для римской civitas. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www2.rsuh.ru/binary/object_53.1517384387.12454.pdf (дата обращения: 15.03.2021).

15. Универсальная научно-популярная энциклопедия «Энциклопедия «Кругосвет». Раздел «Наука и техника», подраздел «Транспорт и связь». Аппиева дорога. [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.krugosvet.ru/enc/nauka_i_tehnika/transport_i_svyaz/APPIEVA_DOROGA.html (дата обращения: 15.09.2020).

16. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года N 2 «Об автомобильных дорогах». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим

доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000245_ (дата обращения: 15.03.2021).

17. Интернет проект Qazaqstan tarihy. Великий шелковый путь на территории Казахстана. Город и степь. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://e-history.kz/ru/history-of-kazakhstan/show/9138/> (дата обращения: 15.03.2021).

18. Исаев Н.И., Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, М.: Юриспруденция, 2011. - 102 с.

19. Историческая статья «Из истории развития дорожного движения». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://auto-dnevnik.com/docs/index-2702.html> (дата обращения: 15.03.2021).

20. Талицкий И.И., Чугуев В.Л., Щербинин Ю.Ф. Безопасность движения на автомобильном транспорте. М., 1988. С. 18.

21. Байжанов У.С. «Сәтті сапар!». Актуальные вопросы безопасности дорожного движения. Научно-практическое издание. Астана, 2017. – 146 стр.

22. Интернет-издание и информационный портал - Tengrinews.kz. «Роскошный фаэтон с открытым кузовом». Первый автомобиль в Казахстане. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://tengrinews.kz/article/roskoshnyiy-faeton-otkryityim-kuzovom-pervyyiy-avtomobil-774/> (дата обращения: 28.03.2021).

23. По материалам круглосуточного информационного телеканала «Хабар 24». История одного из первых казахстанских автовладельцев. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://24.kz/ru/news/social/item/508917-istoriya-odnogo-iz-pervykh-kazakhstanskikh-avtovladel'tsev> (дата обращения: 28.03.2021).

24. Туренко А.Н., Коваль Е.А. Из истории развития организации дорожного движения. [Электронный ресурс] // Режим доступа:

<https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-razvitiya-organizatsii-dorozhnogo-dvizheniya/viewer> (дата обращения: 28.03.2021).

25. Иманбаев М.С. Некоторые проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан. / Сборник материалов международной научно-практической конференции «Развитие современной юридической науки: теория и практика». – Қосшы: «Қазақстан Республикасының Бас прокуратурасы жанындағы Құқық қорғау органдары академиясы», 2021. – 457 бет.

26. Закон Республики Казахстан от 15 июля 1996 года N 29 «О безопасности дорожного движения». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z960000029_ (дата обращения: 16.03.2021).

27. Зырянов С.М. Административно-надзорная деятельность федеральных органов исполнительной власти: Монография. М.: ВНИИ МВД России, 2004. С. 5.

28. Майоров В.И., Петров А.Ю. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvennyu-kontrol-i-nadzor-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya/viewer> (дата обращения: 02.12.2020).

29. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://onlinedic.net/dalya/page/word16615.php> (дата обращения: 02.12.2020).

30. Ушаков Д.Н. Толковый словарь русского языка. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://onlinedic.net/ushakov/page/word30868.php> (дата обращения: 16.03.2021).

31. Ожегов С.И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. стр.716. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://cyberlan.com.ua/wp->

content/uploads/2015/07/Tolkovij-slovarj-russkogo-yazika.pdf (дата обращения: 16.03.2021).

32. Ефремова Т. Ф. Новый словарь русского языка. Толково-словообразовательный. – М.: Русский язык, 2000. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://onlinedic.net/efremova/page/word37042.php> (дата обращения: 16.03.2021).

33. Административное право России: Учебник / Под ред. П.И. Кононова, В.Я. Кикотя, И.Ш. Киясханова. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юнити-Дана: Закон и право, 2009. С. 495.

34. Матвеев Е.А. К вопросу о соотношении понятий «надзор» и «контроль» в сфере государственного управления (на примере Роспотребнадзора). Первый пермский правовой портал. [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://pravovsem59.ru/pravovoe-prosveshchenie/analitika/k-voprosu-o-sootnoshenii-ponyatij-nadzor-i-kontrol-v-sfere-gosudarstvennogo-upravleniya-na-primere-r_1531367935/ (дата обращения: 16.03.2021).

35. Галанина Л.А. Организационно-правовое обеспечение контроля за исполнением нормативно-правовых актов в субъектах Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук / Л.А. Галанина. – М., 2001. – 184 с.

36. Нистратов С.Г. Контроль и надзор как гарантии законности (теоретико-правовой аспект): автореф. дис. ... канд. юрид. наук / С.Г. Нистратов. – Волгоград, 2012. – 33 с.

37. 13. Козлов Ю.М. Административное право / Ю.М. Козлов. – М.: Юристъ, 1999. – 320 с.

38. Андреева Ю.А. К вопросу о соотношении понятий «контроль» и «надзор» / Ю.А. Андреева // Административное право и процесс. – 2009. – № 2. – С. 6–8.

39. Маслов К.В. О соотношении понятий контроля и надзора. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-sootnoshenii-ponyatij-kontrolya-i-nadzora> (дата обращения: 16.03.2021).

40. Бахрах Д.Н. Административное право: Учебник для вузов. М., 1996. С. 245.

41. Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года. [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K950001000_ (дата обращения: 16.03.2021).

42. Закон Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 81-VI «О прокуратуре». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2000000396> (дата обращения: 03.04.2021).

43. Закон Республики Казахстан от 30 декабря 2020 года № 396-VI ЗРК «О техническом регулировании». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1700000081> (дата обращения: 03.04.2021).

44. Решение Комиссии таможенного союза от 18 октября 2011 года №827 «О принятии технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/H11T0000827> (дата обращения: 03.04.2021).

45. Решение Комиссии таможенного союза от 9 декабря 2011 года №877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/H11T0000877> (дата обращения: 03.04.2021).

46. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года N 476 «Об автомобильном транспорте». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_ (дата обращения: 03.04.2021).

47. Предпринимательский кодекс Республики Казахстан от 29 октября 2015 года № 375-V ЗРК. [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1500000375> (дата обращения: 03.04.2022).

48. Кузнецов А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. М., 2012.

49. Рахмет Е.Д., Культемирова Л.Т. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения органами внутренних дел: методические рекомендации. – Алматы: ООНИиРИР Алматинской академии МВД Республики Казахстан, им.М.Е 2019. – 35 с.

50. Зырянов С.М. Административный надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.dissercat.com/content/administrativnyi-nadzor-v-sfere-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 02.12.2020).

51. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196 «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики

Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400001196> (дата обращения: 16.03.2021).

52. Пикина Е.А., Беженцев А.А. Зарубежный положительный опыт управленческой деятельности государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения, перспективы его использования ГИБДД МВД России. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-polozhitelnyy-opyt-upravlencheskoj-deyatelnosti-gosudarstvennyh-organov-po-obespecheniyu-bezopasnosti-dorozhnogo> (дата обращения: 16.03.2021).

53. Молчанов В.М. Особенности государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом: ключевые направления, критерии и ответственность. // Вестник университета имени О.Е. Кутафина. №1/2018. – 126 с.

54. Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2005 года N 369 «О создании Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан». Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 22 октября 2007 года N 979. [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000369_ (дата обращения: 04.04.2022).

55. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 29 сентября 2016 года № 90-р «О некоторых вопросах консультативно-совещательных органов при Правительстве Республики Казахстан». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/R1600000090#z233> (дата обращения: 04.04.2022).

56. Постановление Правительства Республики Казахстан от 16 марта 1999 года № 247 «Об утверждении Инструкции о порядке создания,

деятельности и ликвидации консультативно-совещательных органов при Правительстве Республики Казахстан и рабочих групп». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P990000247_#z4 (дата обращения: 04.04.2022).

57. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2006 года N 237 «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения». [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов Консорциума «Кодекс». Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901977523> (дата обращения: 04.04.2022).

58. Степанов И.В., Никишкин А.В., Степановских В.В. Зарубежный опыт исполнения законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Вестник Московского университета МВД России №6/2018. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://phsreda.com/e-articles/161/Action161-75401.pdf> (дата обращения: 04.04.2022).

59. Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 ноября 1997 года № 1650 «Об утверждении Правил дорожного движения Республики Казахстан, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц и участников дорожного движения по обеспечению безопасности дорожного движения и Перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P970001650_/history (дата обращения: 24.04.2022).

60. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 25 августа 2020 года № 594 «О внесении изменений в приказ Министра

внутренних дел Республики Казахстан от 19 ноября 2015 года № 941 «Об утверждении Перечня специальностей для удовлетворения потребностей в кадрах с учетом кадрового планирования в органах внутренних дел»». [Электронный ресурс] // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2000021220#z6> (дата обращения: 24.04.2022).

61. Справочная информация АО «НК «ҚазАвтоЖол» «Как проходит реконструкция автомобильной дороги м-36 «Граница РФ (на Екатеринбург)-Алматы» по Карагандинской области». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://ru.qaj.kz/news/novosti/567/> (дата обращения: 04.04.2022).

62. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 2 декабря 2014 года № 862 «Об утверждении Правил государственной регистрации и учета отдельных видов транспортных средств по идентификационному номеру транспортного средства, подготовки водителей механических транспортных средств, приема экзаменов и выдачи водительских удостоверений». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V14C0010056>, (дата обращения: 15.03.2021).

63. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 июля 2018 года № 884 «Об утверждении Положения о Министерстве просвещения Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://docs.edu.gov.ru/document/6c9bc4f66210ee317ff39e861276f36e/>, (дата обращения: 15.03.2021).

64. Приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 8 ноября 2021 года № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий». [Электронный ресурс] // Режим

доступа: <https://docs.cntd.ru/document/727568267>, (дата обращения: 15.03.2021).

65. Закон Республики Казахстан от 29 декабря 2014 года № 269-V ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам кардинального улучшения условий для предпринимательской деятельности в Республике Казахстан». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000269#z1883>, (дата обращения: 16.03.2021).

66. Приказ Комитета автомобильных дорог Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 ноября 2014 года № 13 «ПР РК 218-113-2014 Инструкция по контролю качества и приемке работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://sapaengineering.kz/instrukciya.pdf>, (дата обращения: 16.03.2021).

67. Постановление Правительства Республики Казахстан от 24 сентября 2014 года № 1011 «Вопросы Министерства национальной экономики Республики Казахстан». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400001011>, (дата обращения: 15.03.2021).

68. Постановление Правительства Республики Казахстан от 10 июля 2019 года № 497 «О мерах по реализации Указов Президента Республики Казахстан от 17 июня 2019 года № 17 и от 1 июля 2019 года № 46 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы государственного управления Республики Казахстан». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900000497>, (дата обращения: 15.03.2021).

69. Закон Республики Казахстан от 31 декабря 2009 года № 237-IV «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций о дорожном движении». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z090000237>, (дата обращения: 16.03.2021).

70. Межгосударственный стандарт ГОСТ 32952-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1200119655>, (дата обращения: 16.03.2021).

71. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 1412-2017 «Технические средства регулирования дорожного движения. Правила применения». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://vostoktranssignal.kz/upload/%D0%A1%D0%A2%20%D0%A0%D0%9A%201412-2017.pdf>, (дата обращения: 16.03.2021).

72. Национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК 1124-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические условия». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://vostoktranssignal.kz/upload/%D0%A1%D0%A2%20%D0%A0%D0%9A%201412-2017.pdf>, (дата обращения: 16.03.2021).

Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жол жүрісі мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу жөніндегі

САЛЫСТЫРМАЛЫ КЕСТЕ

№ р/с	Құрылымдық элемент	Қолданыстағы редакция	Ұсынылатын редакция	Негіздеме
1	2	3	4	5
1. «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 5 шілдедегі Кодексі				
1.	4-баптың 2-бөлігі	4-бап. Қазақстан Республикасының әкімшілік құқық бұзушылық үшін жауаптылық туралы заңнамасының уақыт тұрғысынан қолданылуы 2. Осы Кодекстің Ерекше бөлігінде көзделген іс-әрекеттің жүзеге асырылған уақыты, салдардың басталған уақытына қарамастан, әкімшілік құқық бұзушылық жасалған уақыт деп танылады.	4-бап. Қазақстан Республикасының әкімшілік құқық бұзушылық үшін жауаптылық туралы заңнамасының уақыт тұрғысынан қолданылуы 2. Осы Кодекстің Ерекше бөлігінде көзделген іс-әрекеттің жүзеге асырылған уақыты (уақыт аралығы), салдардың басталған уақытына қарамастан, әкімшілік құқық бұзушылық жасалған уақыт деп танылады.	Қазақстан Республикасының әкімшілік құқық бұзушылық үшін жауаптылық туралы заңнамасының қолданылуын уақыт бойынша айқындау мақсатында.
2.	592-бап	592-бап. Белгіленген жүру жылдамдығын арттыру 1. Көлік құралының белгіленген жүру жылдамдығын сағатына оннан жиырма километрге дейінгі шамаға арттыру – бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады. 2. Көлік құралының белгіленген жүру жылдамдығын сағатына жиырмадан қырық	592-бап. Белгіленген жүру жылдамдығын арттыру 1. Көлік құралының белгіленген жүру жылдамдығын сағатына оннан жиырма километрге дейінгі шамаға арттыру – бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады. 2. Көлік құралының белгіленген жүру жылдамдығын сағатына жиырмадан қырық	Бұл түзетулер жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерінде өзекті және маңызды болып табылады. Бәрімізге белгілі, жылдамдықты арттыру жол-көлік

		<p>километрге дейінгі шамаға арттыру – он айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>3. Көлік құралының белгіленген жүру жылдамдығын сағатына қырық және одан көп километрден астам шамаға арттыру – жиырма айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>3-1 – жоқ;</p> <p>4. Осы баптың екінші және үшінші бөліктерінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер – отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>4-1 – жоқ.</p>	<p>километрге дейінгі шамаға арттыру – он айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>3. Көлік құралының белгіленген жүру жылдамдығын сағатына қырықтан сексен километрден астам шамаға арттыру – жиырма айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>3-1. Көлік құралының белгіленген жүру жылдамдығын сексен және одан астам шамаға арттыру – қырық айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>4. Осы баптың екінші және үшінші бөліктерінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер – отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>4-1. Осы баптың 3-1-бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған іс-әрекеттер, – алпыс айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p>	<p>оқиғаларының негізгі себебі болып табылады және олардың салдарының ауырлығына тікелей әсер етеді.</p> <p>Сонымен қатар, рұқсат етілген жылдамдық бірнеше есе асатын фактілер жиі кездеседі.</p> <p>Мысалы, тек соңғы 2 айда Нұр-Сұлтан қаласында камералар 160 км/сағ жылдамдықтың 14 фактісін, 180 км/сағ. – 4 фактісін тіркеді.</p> <p>Республика бойынша тиісінше 607 және 72 факті. Осыған байланысты рұқсат етілген жылдамдықты едәуір асыратын тұлғалардың жауапкершілігін қарастыру ұсынылады.</p> <p>Сондай-ақ, мұндай әрекеттер</p>
--	--	--	---	---

				қасақана жасалатынын қоса айту керек.
3.	630-бап	<p>630-бап. Жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа жол құрылыстарын бүлдіру</p> <p>1. Жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа да құрылыстарды немесе жол жүрісін реттейтін техникалық құралдарды бүлдіру, оның ішінде жол жабындысын ластау не арнайы бөлінген жерлерден тыс жерлермен және жабындысы жетілдірілген жолдармен мал айдап өту арқылы бүлдіру, сондай-ақ түрлі құрылыстар орнату немесе жасыл екпелер отырғызу немесе оларды уақтылы бұтамау салдарынан жол жүрісін реттейтін құралдардың көрінуін шектеу –</p> <p>жеке тұлғаларға – екі, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>1-1. Жоқ</p>	<p>630-бап. Жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа жол құрылыстарын бүлдіру</p> <p>1. Жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа да құрылыстарды немесе жол жүрісін реттейтін техникалық құралдарды бүлдіру, оның ішінде жол жабындысын ластау не арнайы бөлінген жерлерден тыс жерлермен және жабындысы жетілдірілген жолдармен мал айдап өту арқылы бүлдіру, сондай-ақ түрлі құрылыстар орнату немесе жасыл екпелер отырғызу немесе оларды уақтылы бұтамау салдарынан жол жүрісін реттейтін құралдардың көрінуін шектеу –</p> <p>жеке тұлғаларға – екі, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>1-1. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер (әрекетсіздіктер), –</p> <p>жеке тұлғаларға – бес, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне жиырма, орта кәсіпкерлік</p>	Мемлекет басшысы еліміздегі жолдардың төмен сапасы жыл сайын жөндеуді талап ететінін атап өтті, ол сапасыз орындалады және мемлекеттік қаражаттың тиімсіз жұмсалуына алып келеді. Осыған байланысты, жолдардың бұзылғаны үшін жолдарда жұмыс жүргізуге, оларды күтіп-ұстауға жауапты адамдардың және жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстауға жауаптылардың жауапкершілігін арттыру мақсатында Заң жобасында осындай құқық бұзушылықтарды қайта

		<p>2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, жәбірленушінің денсаулығына жеңіл зиян келтіре отырып, көлік құралдарын, жүктерді немесе өзге мүлікті бүлдіре отырып, жол-көлік оқиғасына әкеп соққан бұзушылықтар –</p> <p>жеке тұлғаларға – бес, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – елу, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне бір жүз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>2-1. Жоқ</p>	<p>субъектілеріне – отыз, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне елу айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, жәбірленушінің денсаулығына жеңіл зиян келтіре отырып, көлік құралдарын, жүктерді немесе өзге мүлікті бүлдіре отырып, жол-көлік оқиғасына әкеп соққан бұзушылықтар –</p> <p>жеке тұлғаларға – бес, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – елу, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне бір жүз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>2-1. Осы баптың екінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер (әрекетсіздіктер), –</p> <p>жеке тұлғаларға – он, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – елу, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жетпіс, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне бір жүз елу айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p>	<p>жасағаны үшін қосымша жауапкершілікті көздеу қажет.</p>
4.	631-бап	<p>631-бап. Жолдарда жұмыстар жүргізу, жолдарды, теміржол</p>	<p>631-бап. Жолдарда жұмыстар жүргізу, жолдарды, теміржол</p>	Мемлекет басшысы еліміздегі

		<p>өтпелерін және басқа да жол құрылысжайларын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарды орындамау</p> <p>1. Жолдарда жұмыстар жүргізу, жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа да жол құрылысжайларын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарды, Қазақстан Республикасының жол жүрісі саласындағы заңнамасында белгіленген өзге де талаптарды орындамау –</p> <p>жеке тұлғаларға – екі, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – он бес, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға алып келеді.</p> <p>1-1. Жоқ.</p> <p>2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген,</p>	<p>өтпелерін және басқа да жол құрылысжайларын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарды орындамау</p> <p>1. Жолдарда жұмыстар жүргізу, жолдарды, теміржол өтпелерін және басқа да жол құрылысжайларын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарды, Қазақстан Республикасының жол жүрісі саласындағы заңнамасында белгіленген өзге де талаптарды орындамау –</p> <p>жеке тұлғаларға – екі, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – он бес, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға алып келеді.</p> <p>1-1. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер (әрекетсіздіктер), –</p> <p>жеке тұлғаларға – бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде, лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген,</p>	<p>жолдардың төмен сапасы жыл сайын жөндеуді талап ететінін атап өтті, ол сапасыз орындалады және мемлекеттік қаражаттың тиімсіз жұмсалыуына алып келеді. Осыған байланысты, жолдардың бұзылғаны үшін жолдарда жұмыс жүргізуге, оларды күтіп-ұстауға жауапты адамдардың және жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстауға жауаптылардың жауапкершілігін арттыру мақсатында Заң жобасында осындай құқық бұзушылықтарды қайта жасағаны үшін қосымша жауапкершілікті көздеу қажет.</p>
--	--	--	---	---

		<p>жәбірленушінің денсаулығына жеңіл зиян келтіре отырып, көлік құралдарын, жүктерді, жолдарды, жол құрылыстарын және басқа да құрылыстарды немесе өзге де мүлікті бүлдіре отырып, жол-көлік оқиғасына әкеп соққан әрекеттер -</p> <p>лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>2-1. Жоқ</p>	<p>жәбірленушінің денсаулығына жеңіл зиян келтіре отырып, көлік құралдарын, жүктерді, жолдарды, жол құрылыстарын және басқа да құрылыстарды немесе өзге де мүлікті бүлдіре отырып, жол-көлік оқиғасына әкеп соққан әрекеттер -</p> <p>лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>2-1. Осы баптың екінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер (әрекетсіздіктер), –</p> <p>лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма бес, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне қырық айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p>	
5.	632-бап	<p>632-бап. Қазақстан Республикасы заңнамасының жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарын жол жүрісі қауіпсіздігіне қатер</p>	<p>632-бап. Қазақстан Республикасы заңнамасының жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарын жол жүрісі қауіпсіздігіне қатер</p>	<p>Мемлекет басшысы еліміздегі жолдардың төмен сапасы жыл сайын жөндеуді талап ететінін атап өтті, ол</p>

		<p>төндіре орындамау отырып</p> <p>1. Қазақстан Республикасы заңнамасының жолдардағы жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарын орындамау, сол сияқты жолдың үстіне судың, техникалық сұйықтықтардың, будың шығып кетуіне және соның себебінен жол бетінің бұзылуына, жол үстіне мұздың қатуына, көрінудің шектелуіне және басқа да кедергілерге әкеп соғатын жерасты коммуникацияларының ақауларын жоюға шаралар қабылдамау –</p> <p>лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне немесе коммерциялық емес ұйымдарға – он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға алып келеді.</p> <p>1-1. Жоқ</p>	<p>төндіре орындамау отырып</p> <p>1. Қазақстан Республикасы заңнамасының жолдардағы жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстау жөніндегі талаптарын орындамау, сол сияқты жолдың үстіне судың, техникалық сұйықтықтардың, будың шығып кетуіне және соның себебінен жол бетінің бұзылуына, жол үстіне мұздың қатуына, көрінудің шектелуіне және басқа да кедергілерге әкеп соғатын жерасты коммуникацияларының ақауларын жоюға шаралар қабылдамау –</p> <p>лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне немесе коммерциялық емес ұйымдарға – он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне отыз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға алып келеді.</p> <p>1-1. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер (әрекетсіздіктер), –</p> <p>лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне немесе коммерциялық емес ұйымдарға – он бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, ірі кәсіпкерлік</p>	<p>сапасыз орындалады және мемлекеттік қаражаттың тиімсіз жұмсалуына алып келеді. Осыған байланысты, жолдардың бұзылғаны үшін жолдарда жұмыс жүргізуге, оларды күтіп-ұстауға жауапты адамдардың және жерасты коммуникацияларының қарау құдықтарын күтіп-ұстауға жауаптылардың жауапкершілігін арттыру мақсатында Заң жобасында осындай құқық бұзушылықтарды қайта жасағаны үшін қосымша жауапкершілікті көздеу қажет.</p>
--	--	--	--	---

		<p>2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, адамдардың денсаулығына жеңіл зиян келтіре отырып, көлік құралдарын, жүктерді және өзге де мүлікті бүлдіре отырып, жол-көлік оқиғасына әкеп соққан әрекет (әрекетсіздік) – лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне немесе коммерциялық емес ұйымдарға – он бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне қырық айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға алып келеді.</p> <p>2-1. Жоқ</p>	<p>субъектілеріне қырық айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p> <p>2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, адамдардың денсаулығына жеңіл зиян келтіре отырып, көлік құралдарын, жүктерді және өзге де мүлікті бүлдіре отырып, жол-көлік оқиғасына әкеп соққан әрекет (әрекетсіздік) – лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне немесе коммерциялық емес ұйымдарға – он бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне қырық айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға алып келеді.</p> <p>2-1. Осы баптың екінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған әрекеттер (әрекетсіздіктер), – лауазымды адамдарға, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне немесе коммерциялық емес ұйымдарға – жиырма, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз бес, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне елу айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.</p>	
6.	802-баптың 1-бөлігінің 4)	802-бап. Әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс қозғау үшін себептер мен негіз	802-бап. Әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс қозғау үшін себептер мен негіз	Кодекстің 31 және 802-баптарын біркелкі қолдану мақсатында

	<p>тармақшасы</p>	<p>1. Әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс қозғауға:</p> <p>...</p> <p>4) арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарының, сондай-ақ сертификатталған арнайы техникалық бақылау-өлшеу құралдары мен бақылау аспаптарының көрсеткіштері, оның ішінде автоматты режимде жұмыс істейтін және жолдағы жағдайды фото-, бейнетүсірілім арқылы, көлік құралының жүру жылдамдығы мен бағытын, жол жүрісіне басқа да қатысушылардың іс-қимылдарын айқындау арқылы автомобиль көлігі және жол жүрісі қауіпсіздігі саласында әкімшілік құқық бұзушылықтың жасалуын тіркейтін бақылау аспаптарының көрсеткіштері;</p>	<p>1. Әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс қозғауға:</p> <p>...</p> <p>4) сертификатталған арнайы техникалық бақылау-өлшеу құралдарының, бақылау жабдықтары мен аспаптарының көрсеткіштері, оның ішінде автоматты режимде жұмыс істейтін және жолдағы жағдайды фото-, бейнетүсірілім арқылы, көлік құралының жүру жылдамдығы мен бағытын, жол жүрісіне басқа да қатысушылардың іс-қимылдарын айқындау арқылы автомобиль көлігі және жол жүрісі қауіпсіздігі саласында әкімшілік құқық бұзушылықтың жасалуын тіркейтін бақылау аспаптарының көрсеткіштері;</p>	<p>«арнайы автоматтандырылған өлшеу құралы» деген сөздер «сертификатталған арнайы бақылау-өлшеу техникалық жабдығы» деген сөздермен ауыстырылсын.</p> <p>Анықтама үшін: Арнайы автоматтандырылған өлшеу құралы-метрологиялық салыстырып тексеруден өткен, фото-, бейнетүсірілімді жүзеге асыратын, автоматты режимде жұмыс істейтін, автокөлік құралдарының түрін, маркасын, мемлекеттік тіркеу белгісін, салмақтық және (немесе) көлемдік параметрлерін және қозғалыс жылдамдығын тіркейтін сертификатталған арнайы бақылау-</p>
--	-------------------	--	---	---

				өлшеу техникалық жабдығы («Автомобиль көлігі туралы» ҚРЗ 1-бабының 9-2) тармақшасы)
7.	822-1-баптың 1-бөлігінің 4), 5) және 6) тармақшалары	822-1-бап. Айыппұл төлеу қажеттігі туралы нұсқама және оны жіберу тәртібі 1. Айыппұл төлеу қажеттігі туралы нұсқамада мыналар көрсетілуге тиіс: ... 4) әкімшілік құқық бұзушылықтың күні, уақыты, орны, мәні, осы Кодекстің әкімшілік құқық бұзушылық үшін жауаптылықты көздейтін бабы; 5) автоматты режимде жұмыс істейтін сертификатталған арнайы техникалық бақылау-өлшеу құралының және аспабының көрсеткіштері; 6) автоматты режимде жұмыс істейтін сертификатталған арнайы техникалық бақылау-өлшеу құралының және аспабының атауы, нөмірі, метрологиялық тексеру күні;	822-1-бап. Айыппұл төлеу қажеттігі туралы нұсқама және оны жіберу тәртібі 1. Айыппұл төлеу қажеттігі туралы нұсқамада мыналар көрсетілуге тиіс: ... 4) әкімшілік құқық бұзушылықтың күні, уақыты (уақыт аралығы), орны (жол учаскесі), мәні, осы Кодекстің әкімшілік құқық бұзушылық үшін жауаптылықты көздейтін бабы; 5) автоматты режимде жұмыс істейтін сертификатталған арнайы техникалық бақылау-өлшеу құралының, жабдығының және аспабының көрсеткіштері; 6) автоматты режимде жұмыс істейтін сертификатталған арнайы техникалық бақылау-өлшеу құралының, жабдығының және аспабының атауы, нөмірі, метрологиялық тексеру күні;	АҚЖ міндетті сақтандыруда н және міндетті техникалық байқаудан өтуден жалтарғаны үшін автоматты режимде құқық бұзушылықта рды анықтау бойынша жүргізілетін жұмыс шеңберінде көлік құралдарын себепсіз тоқтатуды болдырмау мақсатында. Автомобиль көлігі саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықта рды басқалармен қатар көлік құралының салмақтық және көлемдік параметрлері н тіркейтін сертификатта лған арнайы

				бақылау-өлшеу техникалық жабдығымен тіркеуге қатысты Кодекстің 31-бабына ұсынылған түзетулерге байланысты.
2. «Жол жүрісі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы				
8.	1-бап	1-бап. Осы Заңда пайдаланылатын негізгі ұғымдар Осы Заңда мынадай негізгі ұғымдар пайдаланылады: Жоқ	1-бап. Осы Заңда пайдаланылатын негізгі ұғымдар Осы Заңда мынадай негізгі ұғымдар пайдаланылады: 34-1) жол қиылысы – тиісінше қарама-қарсы жолдың жүру бөлігінің дөңгелене бастайтын жерлерін жалғап тұратын жорамалданған сызықтармен шектелген жолдардың бір деңгейде қиылысу, қосылу немесе тармақталу орны. Іргелес аумақтардан (аулалардан, тұрғын аймақтар мен массивтерден, автотұрақтардан, АЖҚС-тардан, кәсіпорындардан және сол сияқтылардан) жолға шығу, сондай-ақ қара жолдармен қиылысу (жанасу) орындары жол қиылысы болып саналмайды;	Заңда «жол қиылысы» ұғымына сілтемелер бар, ал ұғымның өзі заңға тәуелді актіде (Жол жүрісі қағидаларында) ғана келтіріледі. Бұдан басқа, осы ұғымды енгізу тұрақтардан және іргелес аумақтардан әрбір шыққаннан кейін басты жол бойынша белгілердің қайталануын болдырмауға мүмкіндік береді
3. «Жол жүрісі қағидаларын, Көлік құралдарын пайдалануға рұқсат беру жөніндегі негізгі ережелерді, көлігі арнайы жарық және дыбыс сигналдарымен жабдықталуға және арнайы түсті-графикалық схемалар				

бойынша боялуға тиіс жедел және арнайы қызметтер тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2014 жылғы 13 қарашадағы № 1196 қаулысы				
9.	2-тармақтың 30) тармақшасы	30) жол қиылысы – жол қиылысы ортасынан неғұрлым алыс, тиісінше қарама-қарсы жолдың жүру бөлігінің дөңгелене бастайтын жерлерін жалғап тұратын жорамалданған сызықтармен шектелген жолдардың бір деңгейде қиылысу, қосылу немесе тармақталу орны. Іргелес аумақтардан шығу, сондай-ақ олардың алдынан басымдық белгілері қойылмаған дала, орман, тұрғын аймақтарынан шығу және басқа да қосымша жолдармен қиылысу (қосылатын) орындары жол қиылысы болып саналмайды;	30) жол қиылысы – тиісінше қарама-қарсы жолдың жүру бөлігінің дөңгелене бастайтын жерлерін жалғап тұратын жорамалданған сызықтармен шектелген жолдардың бір деңгейде қиылысу, қосылу немесе тармақталу орны. Іргелес аумақтардан (аулалардан, тұрғын аймақтар мен массивтерден, автотұрақтардан, АЖҚС-тардан, кәсіпорындардан және сол сияқтылардан) жолға шығу, сондай-ақ қара жолдармен қиылысу (жанасу) орындары жол қиылысы болып саналмайды;	Осы ұғымды өзгерту тұрақтардан және іргелес аумақтардан әрбір шыққаннан кейін басты жол бойынша белгілердің қайталануын болдырмауға мүмкіндік береді.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

по внесению изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам дорожного движения

№ п/п	Структурный элемент	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование
1	2	3	4	5
1. Кодекс Республики Казахстан «Об административных правонарушениях» от 5 июля 2014 года				
10.	Часть 2 статьи 4	Статья 4. Действие законодательства Республики Казахстан об ответственности за административные правонарушения во времени 2. Временем совершения административного правонарушения	Статья 4. Действие законодательства Республики Казахстан об ответственности за административные правонарушения во времени 2. Временем совершения административного правонарушения признается время	В целях определения действие законодательства Республики Казахстан об ответственности за административные

		признается время осуществления деяния, предусмотренного <u>Особенной частью</u> настоящего Кодекса, независимо от времени наступления последствий.	(промежуток времени) осуществления деяния, предусмотренного <u>Особенной частью</u> настоящего Кодекса, независимо от времени наступления последствий.	правонарушения во времени.
11.	Статья 592	<p>Статья 592. Превышение установленной скорости движения</p> <p>1. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от десяти до двадцати километров в час – влечет штраф в размере пяти месячных расчетных показателей.</p> <p>2. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от двадцати до сорока километров в час – влечет штраф в размере десяти месячных расчетных показателей.</p> <p>3. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от сорока и более километров в час – влечет штраф в размере двадцати месячных расчетных показателей.</p> <p>3-1 – отсутствует;</p> <p>4. Действия, предусмотренные частями</p>	<p>Статья 592. Превышение установленной скорости движения</p> <p>1. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от десяти до двадцати километров в час – влечет штраф в размере пяти месячных расчетных показателей.</p> <p>2. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от двадцати до сорока километров в час – влечет штраф в размере десяти месячных расчетных показателей.</p> <p>3. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от сорока до восьмидесяти километров в час – влечет штраф в размере двадцати месячных расчетных показателей.</p> <p>3-1. Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину от восьмидесяти и более – влечет штраф в размере сорока месячных расчетных показателей.</p> <p>4. Действия, предусмотренные частями</p>	<p>Данные поправки являются актуальными и значимыми в вопросах обеспечения дорожной безопасности.</p> <p>Как всем известно, превышение скорости является основной причиной совершения дорожно-транспортных происшествий и напрямую влияет на тяжесть их последствий.</p> <p>К тому же нередко факты, когда допустимую скорость превышают в разы.</p> <p>К примеру, только за последние 2 месяца в г. Нур-Султан камерами зафиксирована скорость 160 км/ч – 14</p>

		<p>второй и третьей настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влекут штраф в размере тридцати месячных расчетных показателей;</p> <p>4-1 – отсутствует.</p>	<p>второй и третьей настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влекут штраф в размере тридцати месячных расчетных показателей.</p> <p>4-1. Действия, предусмотренные частью 3-1 настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влечет штраф в размере шестидесяти месячных расчетных показателей.</p>	<p>фактов, 180 км/ч – 4 факта. По Республике соответственн о 607 и 72 факта.</p> <p>В этой связи предлагается предусмотреть ответственность лиц существенно превышающих разрешенную скорость.</p> <p>Также необходимо добавить, что такие действия совершаются умышленно.</p>
12.	Статья 630	<p>Статья 630. Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений</p> <p>1. Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других сооружений или технических средств регулирования дорожного движения, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия либо прогона животных вне специально отведенных мест и по дорогам с усовершенствованным покрытием, а также ограничение видимости средств регулирования дорожного движения вследствие установки</p>	<p>Статья 630. Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений</p> <p>1. Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других сооружений или технических средств регулирования дорожного движения, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия либо прогона животных вне специально отведенных мест и по дорогам с усовершенствованным покрытием, а также ограничение видимости средств регулирования дорожного движения вследствие установки</p>	<p>Глава государства отметил, что низкое качество дорог в стране требует ежегодного ремонта, который выполняется некачественно и приводит к неэффективному расходованию государственных средств.</p> <p>В этой связи, в целях повышения ответственности</p>

		<p>различных сооружений или посадки зеленых насаждений, или несвоевременной их подрезки – влекут штраф на физических лиц в размере двух, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства – в размере двадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере тридцати месячных расчетных показателей.</p> <p>1-1. Отсутствует</p> <p>2. Нарушения, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие дорожно-транспортное происшествие с</p>	<p>различных сооружений или посадки зеленых насаждений, или несвоевременной их подрезки – влекут штраф на физических лиц в размере двух, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства – в размере двадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере тридцати месячных расчетных показателей.</p> <p>1-1. Действия (бездействия), предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влекут штраф на физических лиц в размере пяти, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере двадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере тридцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере пятидесяти месячных расчетных показателей.</p> <p>2. Нарушения, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие дорожно-транспортное происшествие с</p>	<p>ти за повреждение дорог, лиц ответственны х за производство работ на дорогах, их содержание и ответственны х за содержание смотровых колодцев подземных коммуникаци й, необходимо в проекте Закона предусмотреть дополнительную ответственность за повторное совершение таких правонарушений</p>
--	--	--	--	---

		<p>причинением потерпевшему легкого вреда здоровью, повреждением транспортных средств, грузов или иного имущества, – влекут штраф на физических лиц в размере пяти, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере тридцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере пятидесяти, на субъектов крупного предпринимательства – в размере ста месячных расчетных показателей.</p> <p>2-1. Отсутствует</p>	<p>причинением потерпевшему легкого вреда здоровью, повреждением транспортных средств, грузов или иного имущества, – влекут штраф на физических лиц в размере пяти, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере тридцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере пятидесяти, на субъектов крупного предпринимательства – в размере ста месячных расчетных показателей.</p> <p>2-1. Действия (бездействия), предусмотренные частью второй настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влекут штраф на физических лиц в размере десяти, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере пятидесяти, на субъектов среднего предпринимательства – в размере семидесяти, на субъектов крупного предпринимательства – в размере ста пятидесяти месячных расчетных показателей.</p>	
13.	Статья 631	Статья 631. Невыполнение требований по производству работ на дорогах, содержанию	Статья 631. Невыполнение требований по производству работ на дорогах, содержанию	Глава государства отметил, что низкое качество

		<p>дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений</p> <p>1. Невыполнение требований по производству работ на дорогах, содержанию дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, иных требований, установленных законодательством Республики Казахстан в области дорожного движения, –</p> <p>влечет штраф на физических лиц в размере двух, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства – в размере пятнадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере тридцати месячных расчетных показателей.</p> <p>1-1. Отсутствует</p>	<p>дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений</p> <p>1. Невыполнение требований по производству работ на дорогах, содержанию дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, иных требований, установленных законодательством Республики Казахстан в области дорожного движения, –</p> <p>влечет штраф на физических лиц в размере двух, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства – в размере пятнадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере тридцати месячных расчетных показателей.</p> <p>1-1. Действия (бездействия), предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, –</p> <p>влекут штраф на физических лиц - в размере пяти месячных расчетных показателей, должностных лиц, субъектов малого предпринимательства в размере пятнадцати, на субъектов среднего предпринимательства –</p>	<p>дорог в стране требует ежегодного ремонта, который выполняется некачественно и приводит к неэффективному расходованию государственных средств.</p> <p>В этой связи, в целях повышения ответственности за повреждение дорог, лиц ответственных за производство работ на дорогах, их содержание и ответственных за содержание смотровых колодцев подземных коммуникаций, необходимо в проекте Закона предусмотреть дополнительную ответственность за повторное совершение таких правонарушений</p>
--	--	--	--	---

		<p>2. Действия, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие дорожно-транспортное происшествие с причинением здоровью потерпевшего легкого вреда, повреждением транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества, – влекут штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства в размере пятнадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере двадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере тридцати месячных расчетных показателей.</p> <p>2-1. Отсутствует</p>	<p>в размере двадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере тридцати пяти месячных расчетных показателей.</p> <p>2. Действия, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие дорожно-транспортное происшествие с причинением здоровью потерпевшего легкого вреда, повреждением транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества, – влекут штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства в размере пятнадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере двадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере тридцати месячных расчетных показателей.</p> <p>2-1. Действия (бездействия), предусмотренные частью второй настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влекут штраф должностных лиц, субъектов малого предпринимательства в размере двадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере двадцати пяти,</p>	
--	--	--	---	--

			на субъектов крупного предпринимательства – в размере сорока месячных расчетных показателей.	
14.	Ст.632	<p>Статья 632. Невыполнение требований законодательства Республики Казахстан по содержанию смотровых колодцев подземных коммуникаций, создающее угрозу безопасности дорожного движения</p> <p>1. Невыполнение требований законодательства Республики Казахстан по содержанию смотровых колодцев подземных коммуникаций, находящихся на дорогах, а равно непринятие мер к устранению неисправностей подземных коммуникаций, приводящих к выходу на поверхность дороги воды, технических жидкостей, пара и образованию по этой причине разрушений дорожного полотна, наледей, ограничений видимости и других препятствий, – влекут штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства – в размере двадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в</p>	<p>Статья 632. Невыполнение требований законодательства Республики Казахстан по содержанию смотровых колодцев подземных коммуникаций, создающее угрозу безопасности дорожного движения.</p> <p>1. Невыполнение требований законодательства Республики Казахстан по содержанию смотровых колодцев подземных коммуникаций, находящихся на дорогах, а равно непринятие мер к устранению неисправностей подземных коммуникаций, приводящих к выходу на поверхность дороги воды, технических жидкостей, пара и образованию по этой причине разрушений дорожного полотна, наледей, ограничений видимости и других препятствий, – влекут штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства – в</p>	<p>Глава государства отметил, что низкое качество дорог в стране требует ежегодного ремонта, который выполняется некачественно и приводит к неэффективному расходованию государственных средств.</p> <p>В этой связи, в целях повышения ответственности за повреждение дорог, лиц ответственных за производство работ на дорогах, их содержание и ответственности за содержание смотровых колодцев подземных коммуникаций, необходимо в проекте Закона предусмотреть дополнительную</p>

		<p>размере тридцати месячных расчетных показателей. 1-1. Отсутствует</p> <p>2. Действие (бездействие), предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее дорожно- транспортное происшествие с причинением легкого вреда здоровью людей, повреждением транспортных средств, грузов и иного имущества, – влечет штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации в размере пятнадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере тридцати, на</p>	<p>размере тридцати месячных расчетных показателей. 1-1. Действия (бездействия), предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влечет штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации в размере пятнадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере тридцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере сорока месячных расчетных показателей.</p> <p>2. Действие (бездействие), предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее дорожно- транспортное происшествие с причинением легкого вреда здоровью людей, повреждением транспортных средств, грузов и иного имущества, – влечет штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации в размере пятнадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере тридцати, на</p>	<p>ответственнос ть за повторное совершение таких правонарушен ий</p>
--	--	---	--	---

		<p>субъектов крупного предпринимательства – в размере сорока месячных расчетных показателей.</p> <p>2-1. Отсутствует</p>	<p>субъектов крупного предпринимательства – в размере сорока месячных расчетных показателей.</p> <p>2-1. Действия (бездействия), предусмотренные частью второй настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, – влечет штраф на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации в размере двадцати, на субъектов среднего предпринимательства – в размере тридцати пяти, на субъектов крупного предпринимательства – в размере пятидесяти месячных расчетных показателей.</p>	
15.	<p>Подпункт 4) часть 1 статьи 802</p>	<p>Статья 802. Поводы и основание для возбуждения дела об административном правонарушении</p> <p>1. Поводами к возбуждению дела об административном правонарушении являются:</p> <p>...</p> <p>4) показания специальных автоматизированных измерительных средств, а также сертифицированных специальных контрольно-измерительных технических средств и</p>	<p>Статья 802. Поводы и основание для возбуждения дела об административном правонарушении</p> <p>1. Поводами к возбуждению дела об административном правонарушении являются:</p> <p>...</p> <p>4) показания сертифицированных специальных контрольно-измерительных технических средств, оборудования и приборов наблюдения, в том числе работающих в автоматическом режиме и</p>	<p>В целях единообразного применения статей 31 и 802 Кодекса предлагается слова «специальное автоматизированное измерительное средство» заменить на «сертифицированное специальное контрольно-измерительное техническое</p>

		приборов наблюдения, в том числе работающих в автоматическом режиме и фиксирующих совершение административного правонарушения в сфере автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения посредством фото-, видеосъемки дорожной ситуации, определения скорости и направления движения транспортного средства, действий других участников дорожного движения;	фиксирующих совершение административного правонарушения в сфере автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения посредством фото-, видеосъемки дорожной ситуации, определения скорости и направления движения транспортного средства, действий других участников дорожного движения;	оборудование». Справочно: Специальное автоматизированное измерительное средство – сертифицированное специальное контрольно-измерительное техническое <u>оборудование</u> , прошедшее метрологическую поверку, осуществляющее фото-, видеосъемку, работающее в автоматическом режиме, фиксирующее вид, марку, государственный регистрационный знак, весовые и (или) габаритные параметры и скорость движения автотранспортных средств (пп.9-2 ст.1 ЗРК «Об автомобильном транспорте»).
16.	Подпункты 5) и 6) части первой статьи 822-1	Статья 822-1. Предписание о необходимости уплаты штрафа и порядок его направления	Статья 822-1. Предписание о необходимости уплаты штрафа и порядок его направления	В целях исключения беспричинных остановок транспортных средств в

		<p>1. В предписании о необходимости уплаты штрафа должны быть указаны:</p> <p>...</p> <p>4) дата, время, место, существо административного правонарушения, статья настоящего Кодекса, предусматривающая ответственность за административное правонарушение;</p> <p>5) показания сертифицированного специального контрольно-измерительного технического средства и прибора, работающего в автоматическом режиме;</p> <p>6) название, номер, дата метрологической поверки сертифицированного специального контрольно-измерительного технического средства и прибора, работающего в автоматическом режиме;</p>	<p>1. В предписании о необходимости уплаты штрафа должны быть указаны:</p> <p>...</p> <p>4) дата, время (промежуток времени), место (участок дороги), существо административного правонарушения, статья настоящего Кодекса, предусматривающая ответственность за административное правонарушение</p> <p>5) показания сертифицированного специального контрольно-измерительного технического средства, оборудования и прибора, работающего в автоматическом режиме;</p> <p>6) название, номер, дата метрологической поверки сертифицированного специального контрольно-измерительного технического средства, оборудования и прибора, работающего в автоматическом режиме;</p>	<p>рамках проводимой работы по выявлению правонарушений в автоматическом режиме за уклонение от обязательного страхования ГПО и прохождения обязательного технического осмотра.</p> <p>В связи предлагаемым и поправками в статью 31 Кодекса касательно фиксации административных правонарушений в области автомобильного транспорта сертифицированным специальным контрольно-измерительным техническим оборудованием, фиксирующим помимо прочего, весовые и габаритные параметры транспортного средства.</p>
--	--	---	---	---

2. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении»				
17.	Статья 1	<p>Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе</p> <p>В настоящем Законе используются следующие основные понятия:</p> <p>.....</p> <p>Отсутствует</p>	<p>Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе</p> <p>В настоящем Законе используются следующие основные понятия:</p> <p>.....</p> <p>34-1) перекресток - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные начала закруглений проезжей части.</p> <p>Не считаются перекрестками выезды на дорогу с прилегающих территорий (дворов, жилых зон и массивов, автостоянок, АЗС, предприятий и тому подобное), а также места пересечения (примыкания) с грунтовыми дорогами;</p>	<p>В законе имеются ссылки на понятие «перекресток», а само понятие приводится лишь в подзаконном акте (Правилах дорожного движения). Кроме того, включение данного понятия позволит исключить дублирование знаков по главной дороге после каждого выезда со стоянок и прилегающих территорий</p>
<p>3. Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года №1196 «Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам»</p>				
18.	Подпункт 30) пункта 2	<p>30) перекресток – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка</p>	<p>34-1) перекресток - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные начала</p>	<p>Изменение данного понятия позволит исключить дублирование знаков по главной дороге после каждого выезда со</p>

	<p>начала закруглений проезжих частей дорог. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий, а также места пересечения (примыкания) с полевыми, лесными, выездами из жилых зон и другими второстепенными дорогами, перед которыми не установлены знаки приоритета;</p>	<p>закруглений проезжей части. Не считаются перекрестками выезды на дорогу с прилегающих территорий (дворов, жилых зон и массивов, автостоянок, АЗС, предприятий и тому подобное), а также места пересечения (примыкания) с грунтовыми дорогами;</p>	<p>стоянок и прилегающих территорий</p>
--	--	--	---

Состояние и пути решения первоочередных проблем в сфере обеспечения дорожной безопасности в Республике Казахстан

Как известно состояние безопасности дорожного движения определяется уровнем подготовки будущих водителей транспортных средств, их дисциплиной, состоянием автомобильных дорог и автопарка страны — это общеизвестные факты.

Однако, в современных реалиях наряду с вышеперечисленными одним из главных факторов неудовлетворительного состояния безопасности дорожного движения является низкая эффективность государственного управления в этой сфере. Необходимые решения своевременно не принимаются, при этом нужно признать, что старые методы решения проблем в этой сфере уже малоэффективны.

- **Первое. Подготовка водителей.**

Актуальность проблемы. В нынешних условиях многие водители получая права на управление транспортными средствами не готовы к реальным условиям дорожного движения.

Так, Правилами приема экзаменов и выдачи водительских удостоверений (приказ МВД от 2 декабря 2014 года № 862) для исключения влияние «человеческого фактора» на результаты, предусмотрен прием практического экзамена по вождению на специальных автоматизированных автодромах НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан».

В свою очередь, внутренним регламентом НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан» до официальной сдачи практического экзамена кандидатам в водители на платной основе

предоставлено право неограниченного количества пробных занятий с доведением навыков управления автомобилем на автодроме до автоматизма.

Кроме того, повторный экзамен, как теоретический, так и практический, назначается на следующий рабочий день со дня проведения предыдущего, количество попыток неограниченно.

Таким образом, фактически получая водительское удостоверение, начинающий водитель адаптирован исключительно к условиям и требованиям автодрома, не имея навыков вождения в населенном пункте, в условиях интенсивного дорожного движения, в ночное время и т.д.

Исходя из условий стремительного развития дорожной инфраструктуры, увеличения интенсивности и возрастающей сложности дорожного движения, следует рассмотреть вопрос введения поэтапного доступа к управлению автотранспортом по опыту многих развитых стран.

К примеру, во Франции согласно Закону этой страны «О дорожном движении», кандидаты в водители транспортных средств также сдают теоретический и практический экзамены (последующий практический экзамен после неудовлетворительной попытки сдается не менее через 45 дней), но при этом кандидаты после успешной сдачи экзаменов получают водительские удостоверения с испытательным сроком в три года. Для лиц, которые проходили специальное обучение в автошколах испытательный срок устанавливается в два года.

Пути решения. Предлагается по опыту зарубежных стран для лиц впервые, получающих водительские удостоверения, законодательно ввести испытательный срок, исходя из следующих условий:

- для лиц, прошедших самостоятельную подготовку на категории «А, А1, В, В1», - установить испытательный срок 2 года;
- для лиц, прошедших обучение в автошколах, - установить испытательный срок 1 год.

Водителям, допустившим в период испытательного срока определенные нарушения ПДД (количество и виды необходимо проработать), постоянные водительские удостоверения не выдаются, при этом водительские удостоверения с испытательным сроком утрачивают свою силу за истечением срока их действия, и они направляются на повторное обучение и сдачу экзаменов.

Разрешить получение повторно водительского удостоверения с испытательным сроком через 6 месяцев (если не пройдет повторный испытательный срок, срок, через который он сможет получить водительское удостоверение с испытательным сроком, продлевается на 1 год).

В качестве дополнительного альтернативного предложения предлагается рассмотреть вопрос возможности приема экзаменов не только в условиях автоконов, но и в городах и крупных районах, где нет автоконов на базе автошкол специально создаваемой комиссией с видеофиксацией всего процесса. При этом, разрешить сдавать экзамены вне автоконов только тем кандидатам, кто прошел подготовку в автошколах и установить испытательный срок для водительского удостоверения 2 года. Данное решение также создаст благоприятные условия для населения.

Для этого необходимо внести изменения и дополнения в:

- Закон РК «О дорожном движении»;
- Правила дорожного движения РК;
- Правила приема экзаменов и выдачи водительских удостоверений.

Срок реализации: в течение 1 года.

Ожидаемые результаты: данные меры позволят нивелировать низкое качество подготовки кандидатов в водители как самостоятельно, так и в автошколах, а также минимизировать негативные последствия случайных результатов сдачи экзаменов и в итоге повысить качество водителей.

Следует признать, что усиление контроля и повышение требований к самим автошколам не даст должного результата в короткий период, в связи с

тем, что существует механизм самостоятельной подготовки водителей, который позволяет не проходить обучение в автошколах для получения категорий «А, А1, В, В1».

Кроме того, выполнение контрольных мероприятий со стороны уполномоченного органа за процедурой подготовки водителей в автошколах ограничено, так как они являются субъектами рынка и осуществляют свою деятельность на основе саморегулирования.

• **Второе. Дисциплина водителей.**

Актуальность проблемы. Как показывает анализ качество, действенность административных мер воздействия в отношении нарушителей дорожного порядка недостаточны а, зачастую, неэффективны.

Так, в нормах КоАП РК отсутствует повышенная ответственность за неоднократные рецидивы правонарушений в сфере дорожного движения, что не позволяет своевременно изолировать от участия в дорожном движении злостных правонарушителей.

Ранее в старой редакции КоАП РК от 30 января 2001 года была предусмотрена ответственность за систематическое нарушение правил эксплуатации и дорожного движения физическими лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 484), в рамках которой за грубые систематические нарушения ПДД (совершение в течение года 3-х и более определенных нарушений ПДД, конкретизированных в ст. 484) предусматривалось лишение права управления транспортными средствами на срок 6 месяцев.

Действенность введения ответственности за неоднократные рецидивы правонарушений в сфере дорожного движения заключается в том, что она будет работать практически по всем нарушениям ПДД, за систематическое совершение которых назначенные штрафные санкции не возымели эффект.

Пути решения. Внести дополнения в КоАП РК, предусмотрев ответственность за систематические нарушения ПДД, в виде лишения права

управления транспортными средствами (при этом сроки лишения не должны быть продолжительными, 6-9 месяцев вполне достаточно для изоляции нерадивых водителей от участия в дорожном движении и их перевоспитания).

Срок реализации: 1 год.

Ожидаемые результаты: укрепление дисциплины водителей, изоляция злостных нарушителей от участия в дорожном движении, снижение ДТП. В целом данная норма будет являться сдерживающим фактором рецидивных нарушений ПДД.

• **Третье. Системы автоматической фиксации нарушений ПДД.**

Актуальность проблемы. Практика свидетельствует, что само по себе, увеличение автоматических систем фиксации нарушений ПДД не является панацеей для обеспечения безопасности дорожного движения, в условиях, когда в правоприменительной деятельности по правонарушениям, выявляемых с их помощью не в полной мере реализуется принцип неотвратимости наказания.

В нынешних реалиях их применение в большей степени нацелено на собирание административных штрафов и не важно, кто понес наказание собственник транспортного средства или истинно виновное лицо. Кроме того, по таким правонарушениям не работает механизм ответственности за повторность их совершения, не применяется лишение права управления транспортными средствами.

Кроме того, сами механизмы уведомлений о выписанных штрафах с использованием систем автоматической фиксации малоэффективны.

Так, только за последние 5 лет с 2016 года по 2021 годы количество автоматических систем фиксации возросло более чем в 16 раз с 901 ед. до 14 820 ед.

При этом сравнительный анализ показывает, что за 2021 год на дорогах республики погибли зарегистрировано 13 940 дорожно-транспортных происшествий, в которых 2 270 человек и получили ранения 18 096 человек.

В сравнении с аналогичным периодом прошлого года отмечается рост по всем показателям: по количеству ДТП - на 3% (+425, с 13 515 до 13 940), погибшим - на 14% (+273, с 1 997 до 2 270) и раненым - на 1% (+252, с 17 844 до 18 096).

То есть ожидаемый сдерживающий эффект от негативных последствий ДТП автоматические системы фиксации не показывают.

Пути решения. Для решения комплекса указанных проблем:

- необходимо их рациональное использование – они должны использоваться на основе проведенного анализа, прежде всего, в местах концентрации ДТП для их предупреждения;

- назрел вопрос разработки национальных стандартов, устанавливающих общие требования к автоматическим системам фиксации и правилам их применения;

- предлагается использовать автоматические системы фиксации с биометрической идентификацией лиц, управляющих транспортными средствами;

- требуется усовершенствовать механизм уведомления правонарушителей о выписанных штрафах с использованием систем автоматической фиксации, для чего внести необходимые изменения в ст. 743 КоАП РК и принять ряд технических решений.

- ввести ответственность за превышение средней скорости движения транспортных средств, это позволит обеспечить контроль за соблюдением скоростного режима не только в конкретных местах, но и на протяженных участках дорог. Безусловно, данная мера вызывает много спорных моментов в обществе, однако нужно признать, что большинство уже применяемых современных автоматических систем фиксации, в том числе в Казахстане и которые якобы вычисляют мгновенную скорость фактически работают по принципу вычисления средней скорости (к примеру, применяемые безрадарные камеры, которые есть в Казахстане, на программном уровне по

кадрам вычисляют прохождение автомобилей коротких участков 3-6 метров за определённое время или количество кадров и затем вычисляют скорость, что есть средняя скорость на пути 3-6 метров).

Срок реализации: 1 год.

Ожидаемые результаты.

Таким образом, не нужно, бессистемно увеличивать число автоматических систем фиксации без повышения их качества использования. Фраза «лучше меньше, да лучше» весьма актуальна для современных автоматических систем фиксации, что означает «их хорошее качество важнее большого количества» и речь идет о биометрической идентификации водителей, что в дальнейшем позволит достоверно установленное виновное лицо для привлечения к ответственности за повторные нарушения ПДД, а также к ответственности не только в виде штрафа, но и в виде лишения права управления транспортными средствами.

Согласно результатам исследования, проведенного докторантом Лондонской школы экономики и политических наук (LSE) Чэном Китом Тан, установлено, что в период с 1992 по 2016 год камеры контроля скорости в Великобритании позволили сократить количество несчастных случаев на 17-39% **в зоне их установки** (в пределах 500 м от камер) и смертельных случаев - на 58-68%.

Это еще раз подтверждает, что приоритет должен отдаваться установке автоматических систем фиксации в местах концентрации ДТП.

Кроме того, согласно Кокрейновскому обзору «Камеры контроля скорости для предотвращения дорожно-транспортного травматизма и смерти», подготовленному специалистами Университета Квинсленда г. Брисбен Австралия, также было доказано, что именно в непосредственной близости от камер снижение составило от 8% до 49% для всех ДТП. По ДТП с травмами снижение составило от 8% до 50%, а по ДТП со смертельным исходом или серьезными травмами снижение составило от 11% до 44%.

В случае рационального и эффективного использования автоматических систем фиксации с принятием соответствующих законодательных мер, аналогичный эффект от их использования ожидается и в Казахстане.

- **Четвертое. Дороги.**

Актуальность проблемы. Отдельными актуальными проблемами, требующими незамедлительного решения, являются вопросы приемки, а также качества автомобильных дорог. Существующий механизм приемки автомобильных дорог после реконструкции, ремонта или строительства предусматривает приемку работ заказчиком (Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и/или подотчетное ему АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол» со структурными подразделениями) совместно с техническим и авторским надзорами.

Этот механизм не имеет сдержек и противовесов, так как заказчик диктует условия и требования, как автору проекта, так и техническому надзору, в связи с тем, что разработка проекта, проведение технического надзора, создание, работа и утверждение состава приемочной комиссии производится за счет заказчика.

До 1 января 2016 года приемку дорог после реконструкции, ремонта или строительства осуществляли приемочные, рабочие и государственные приемочные комиссии, состоящие из представителей всех заинтересованных государственных органов и иных организаций, что исключало изменение проекта в целях экономии финансовых средств и в ущерб нормам безопасности. Однако, в 2014 году в Закон Республики Казахстан «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан» в целях кардинального улучшения условий для предпринимательской деятельности были внесены изменения, которыми сужен состав участников сдачи и приемки в эксплуатацию построенных объектов до заказчика, подрядчика, лиц технического и авторского надзора, и

поставщиков материалов, т.е. лиц заинтересованных в быстром, дешевом и, как показывает практика, неудовлетворительном строительстве дорог.

В настоящее время приемка дорог регулируется не законом, а ведомственной инструкцией, утверждаемой приказом Комитета автомобильных дорог, т.е. комитета, являющегося через национального оператора АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол», заказчиком по преобладающему количеству проектов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог.

Кроме того, эксперты технического надзора и специальные дорожные лаборатории проходят аттестацию и (или) допуск (конкурс) к работе в Министерстве индустрии и инфраструктурного развития и АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол», являющихся заказчиками работ по автомобильным дорогам.

Последнее затрудняет и проведение проверок контролирующими органами, так как для проверки качества построенной или отремонтированной дороги необходимо привлечение дорожной лаборатории, находящейся в прямой или косвенной зависимости от заказчика.

Пути решения. Для решения проблемы проверки качества автомобильных дорог после реконструкции, ремонта или строительства, на наш взгляд, необходимо на первоначальном этапе расширить число участников комиссий по приемке в эксплуатацию автомобильных дорог, включив в ее состав представителей МВД РК.

На следующем этапе рассмотреть вопрос введения института независимого аудита безопасности дорожного движения независимыми экспертными организациями на всех стадиях от проектирования до ввода в эксплуатацию автомобильных дорог, это зарубежная практика и она достаточно эффективна.

Ожидаемые результаты.

Повышение качества и безопасности вводимых в эксплуатацию автомобильных дорог.

- **Пятое. Правильная организация дорожного движения.**

Актуальность проблемы. Необходимо повысить уровень организации дорожного движения за счет развития автоматизации процессов управления дорожным движением.

Этому вопросу не уделяется должного внимания, строятся дороги с усовершенствованным дорожным покрытием, увеличиваются скорости движения, но безопасность не улучшается.

К примеру, на многополосных трассах, где встречные потоки разделены металлическими ограждениями, продолжают происходить ДТП с тяжкими последствиями.

В 2021 году на трассе «Нур-Султан – Щучинск» было совершено 46 ДТП, в которых погибли 12 человек и получили ранения 88, аналогично на участке «Нур-Султан – Караганда» - зарегистрировано 61 ДТП, в которых погибли 14 человек и получили ранения 104 человека.

Таким образом на трассе «Нур-Султан – Щучинск» происходит 1 ДТП на каждые 5 км, «Нур-Султан – Караганда» - 1 ДТП на каждые 3 км, тогда как в целом на республиканские дороги приходится 1 ДТП на 10 км. То есть на указанных дорогах коэффициент вероятности ДТП в перерасчете на протяженность в 2-3 раза превышает средние значения для республиканских дорог.

Почему так происходит, потому что на автодорогах «Нур-Султан – Щучинск», «Нур-Султан – Караганда», имеющих статус автомагистралей, разрешенная максимальная скорость движения для легковых автомобилей и мотоциклов составляет 140 км/ч, грузовых - 110 км/ч, автобусов – 90 км/ч.

С точки зрения безопасности, следует отметить, что указанные скоростные режимы соответствуют для чистого сухого покрытия, в дневное время суток и ясную погоду.

В то же время при неблагоприятных дорожно-климатических условиях (туман, осадки в виде дождя и снега, гололед), в темное и сумеречное время суток предельная разрешенная скорость остается прежней, что кратно увеличивает риск аварий на высоких скоростях (снижается видимость, устойчивость автомобиля, увеличивается тормозной путь и тд).

Есть много негативных последних примеров, когда водители не превышали скорость, установленную для указанных автомагистралей, но совершали ДТП из-за несоответствия скорости дорожно-климатическим условиям.

Пути решения. В качестве одной из первоочередных мер необходимо ввести переменное регулирование скорости движения на отдельных участках автомобильных дорог.

Как известно, скорость движения автомобилей является одним из основных факторов проблемы дорожно-транспортного травматизма. Указанный фактор влияет на две составляющие: как на сам риск возникновения дорожно-транспортного происшествия, так и тяжесть его последствий.

По данным доклада Всемирной Организации Здравоохранения «Регулирование скорости», чрезмерная или ненадлежащая скорость является причиной каждого третьего случая смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире.

При этом вопрос регулирования скорости предлагается рассмотреть не через призму лишь контроля превышения установленной скорости движения, а через механизмы регулирования в зависимости от дорожной ситуации и последующего контроля.

Предлагается по опыту Франции в зависимости от дорожно-климатических условий вводить переменное ограничение скорости движения на отдельных участках дорог, что крайне актуально для Казахстана с ее климатическими условиями.

Согласно статье R413-4 Закона Франции «О дорожном движении»:

I. Разрешенная максимальная скорость движения транспортных средств составляет:

- 130 км/ч на автомагистралях.

- 110 км/ч на дорогах с двумя проезжими частями, разделенными центральной медианой;

II. В случае дождя или других осадков эти максимальные скорости снижаются до:

- 110 км/ч на участках автомагистралей, где нормальный предел составляет 130 км/ч;

- 100 км/ч на участках дорог с двумя проезжими частями, разделенными центральной медианой;

Согласно статье R413-4 Закона Франции «О дорожном движении» в случае видимости менее 50 метров максимальная скорость должна быть снижена до 50 км/ч на всех дорогах.

При этом, что немаловажно в статье R413-17 Закона Франции «О дорожном движении» закреплено, что максимальные скорости, разрешенные положениями настоящего Закона, применимы только в оптимальных условиях движения: хорошие атмосферные условия, плавное движение, транспортное средство в хорошем состоянии.

Для реализации вышеуказанных мер необходимо:

- внести изменения и дополнения в Закон РК «О дорожном движении» и Правила дорожного движения РК;

- рассмотреть вопрос введения переменного ограничения скорости движения на всех автомагистралях, где разрешенная максимальная скорость

составляет 140 км/ч, предусмотрев в случае дождя или других осадков снижение максимальной скорости до 110 км/ч и в условиях видимости менее 50 метров до 60 км/ч;

- для регулирования скорости использовать знаки переменной информации;
- дороги оснастить автоматическими дорожными метеостанциями;
- работу знаков переменной информации синхронизировать с автоматическими дорожными метеостанциями и системами автоматической фиксации нарушений скоростного режима.

В дальнейшем указанные меры масштабировать на остальные дороги.

Срок реализации: 1 год.

Ожидаемые результаты.

Снижение ДТП и тяжести их последствий за счет внедрения эффективных методов управления режимами дорожного движения на загородных участках автомобильных дорог.

• Шестое. Транспорт.

Актуальность проблемы. К числу угроз в области безопасности дорожного движения можно отнести:

- значительное количество транспортных средств, не отвечающих современным требованиям безопасности;
- отсутствие действенного организационно-правового режима регулирования и контроля временного ввоза транспортных средств из стран ЕАЭС.

Пути решения. Предлагается для транспортных средств, временно ввозимых из стран ЕАЭС на территорию Казахстана, разработать Правила временной регистрации транспортных средств.

Соответствующими Правилами предусмотреть следующие меры:

- эксплуатация ввезенных на территорию Казахстана на срок более одного месяца транспортных средств, имеющих место постоянной

регистрации в странах ЕАЭС, допускается только после прохождения процедуры временной регистрации таких транспортных средств в уполномоченным органе. За отсутствие временной регистрации предусмотреть штраф и водворение на специальную стоянку.

- запрещается временная регистрация транспортных средств, прибывших из стран ЕАЭС, в случае их нахождения в розыске или прекращения/снятия с регистрационного учета по месту постоянной регистрации;

- запрещается временная регистрация транспортных средств, прибывших из стран ЕАЭС, в случае их незаконного переоборудования и не отвечающих по своему техническому состоянию требованиям безопасности дорожного движения. Таким образом до прохождения процедуры временной регистрации указанные транспортные средства должны пройти технический осмотр в уполномоченных организациях РК;

- запрещается временная регистрация транспортных средств, прибывших из стран ЕАЭС, с праворульным расположением органов управления;

- запрещается временная регистрация транспортных средств, прибывших из стран ЕАЭС, ниже 4-го экологического класса (под стандарт Евро-4 подпадают авто, выпускаемые в странах Европейского союза с 2005 года, в США и Корее — с 2006 года, в Японии и России — с 2010 года, а в Китае — с 2012 года). В последующем возможно усилить требования до 5-го экологического класса, если такая необходимость будет;

- максимальной срок временной регистрации транспортных средств не должен превышать 3-х лет, по истечении которых их временная регистрация прекращается, а транспортные средства в добровольном порядке вывозятся за пределы Казахстана, без возможности их повторного временного ввоза (за исключением случаев транзита и временного ввоза на срок менее одного месяца, к примеру когда новые владельцы указанного транспортного средства

прибыли в Казахстан с гостевой целью или для следования в сопредельное государство). Контроль за выполнением указанных требований осуществлять по VIN-коду;

- при осуществлении временной регистрации транспортных средств, прибывших из стран ЕАЭС, предусмотреть разовое взимание сборов за временную регистрацию (соразмерно уплате налогов на аналогичные транспортные средства, имеющих постоянную регистрацию в РК);

- предусмотреть возможность прохождения обязательного ежегодного технического осмотра транспортных средств, прибывших из стран ЕАЭС и имеющих временную регистрацию, в уполномоченных организациях Казахстана.

Для реализации указанных мер необходимо внести изменения и дополнения в Налоговый кодекс РК, Закон РК «О дорожном движении», Правила дорожного движения РК, разработать Правила временной регистрации ТС, ввозимых из стран ЕАЭС и др.

Срок реализации: 1 год.

Ожидаемые результаты:

Согласно последним данным в настоящее время в Казахстане эксплуатируются порядка 350 тыс. ТС, временно везенных из стран ЕАЭС.

Ожидается, что с принятием Правил временной регистрации ТС, временно везенных из стран ЕАЭС, появятся эффективные барьеры по недопущению к эксплуатации ТС, не отвечающих установленным требованиям (выше перечислены). Таким образом, количество таких автомашин в РК по прогнозным данным может уменьшиться до 250 тыс. ед.

Кроме того, требования об обязательном их вывозе за пределы РК по истечению срока временной регистрации (3 лет) не будут давать стареть парку ввозимых автомобилей, то есть они не будут находиться в РК до полного износа.

Также принимая во внимание тот факт, что большинство указанных автомобилей ввозятся в РК отдельными лицами с целью их дальнейшей перепродажи, с введением новых Правил желание покупать на вторичном рынке автомобили, которые через 3 года нужно будет вывозить, у населения заметно снизится. Следовательно, естественным образом снизится и их ввоз в РК, так как упадет спрос.

• Седьмое. Электросамокаты и иные транспортные средства индивидуальной мобильности.

Актуальность проблемы очевидна, электросамокаты и иные транспортные средства индивидуальной мобильности практически выпали из поля правового регулирования. Несмотря на то, что ДТП с их участием носят единичные случаи необходимо принять упреждающие меры для повышения безопасности их эксплуатации.

Пути решения. Регулирование движения электросамокатов и иных механических транспортных средств индивидуальной мобильности осуществлять исходя из выполнения следующих требований:

- дать четкое законодательное понятие «механическим транспортным средствам индивидуальной мобильности, в том числе электросамокатам»;
- в населенных пунктах водители механических транспортных средств индивидуальной мобильности должны передвигаться по велосипедным дорожкам. Также допускается движение по пешеходным дорожкам при условии, если их скорость не будет превышать 5 км/ч (можно предусмотреть 7 км/ч) и обеспечения безопасности пешеходов;
- при отсутствии велосипедных или пешеходных дорожек в населенных пунктах они также могут передвигаться в крайнем правом ряду по дороге по ходу движения транспортных средств и на обочинах, оборудованных дорожным покрытием;

- за пределами населенных пунктов запрещено движение транспортных средств индивидуальной мобильности, за исключением зеленых и велосипедных дорожек.

Каждый водитель механического транспортного средства индивидуальной мобильности обязан:

а) носить шлем, соответствующий правилам о средствах индивидуальной защиты, который должен быть застегнут;

б) носить либо жилет повышенной видимости в соответствии с правилами, либо светоотражающее оборудование, характеристики которого устанавливаются ПДД;

в) передвигаться с постоянно включенными габаритными огнями своего транспортного средства индивидуальной мобильности.

Допуск к управлению транспортным средством индивидуальной мобильности осуществляется с 14 лет/16 лет (необходимо сделать градацию в зависимости от вида механического транспортного средства индивидуальной мобильности).

Для реализации указанных мер необходимо внести изменения и дополнения в Закон РК «О дорожном движении» и ПДД РК.

Срок реализации: 1 год.

Ожидаемые результаты: правовая регламентация передвижения электросамокатов и иных транспортных средств индивидуальной мобильности, повышение их безопасности передвижения.

УТВЕРЖДАЮ

И.о. директора Института послевузовского образования Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан

 **Р.Р. Нугманов**

«25» 12 2021г.

А К Т

**о внедрении материалов научного исследования
в учебный процесс**

Комиссия в составе:

председателя – заведующего кафедрой общеправовых дисциплин 3-го Института к.ю.н. Сырбу А.В.

и членов комиссии:

доцента кафедры общеправовых дисциплин 3-го Института, доктора философии (PhD) Куатовой А.С.,

преподаватель кафедры общеправовых дисциплин 3-го Института, маг.ю.н. Касеновой А.М.,

составила настоящий акт о том, что основные выводы и предложения по диссертационному исследованию магистранта 2-курса Иманбаева М.С.. на тему: «Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» используются в учебном процессе 3-го Института по дисциплине «Теория и практика применения административного законодательства Республики Казахстан в правоохранительной деятельности» при проведении учебных занятий магистрантов 1-го года обучения специальности 7М04203 – Юриспруденция.

Председатель комиссии:

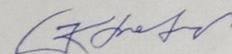
Заведующий кафедрой
общеправовых дисциплин
3-го Института, к.ю.н.



А. Сырбу

Члены комиссии:

Доцент
кафедры общеправовых дисциплин
доктор философии (PhD)



А. Куатова

Преподаватель кафедры
общеправовых дисциплин, маг.ю.н.



А. Касенова

УТВЕРЖДАЮ
 Начальник управления
 Комитета административной полиции
 Министерства внутренних дел
 Республики Казахстан
 полковник полиции
 Таженов А.Д.
 «04» _____ 2022 года

А К Т

о внедрении материалов научного исследования в практическую деятельность

Комиссия в составе:

Председатель – заместитель начальника Управления административной практики Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан полковник полиции Тайкенов А.М.

и членов комиссии:

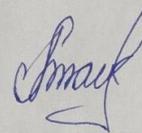
старший инспектор по особым поручениям Управления административной практики Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан подполковник полиции Кабдиев С.О.

старший инспектор по особым поручениям Управления административной практики Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан подполковник полиции Тлекбаев К.С.

составила настоящий акт о том, что основные выводы и предложения по диссертационному исследованию магистранта 2-курса Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан Иманбаева М.С на тему: «Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики» рассмотрены, обладают актуальностью, представляют интерес и приняты для использования в практической работе Управления административной практики Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан. Отдельные предложения соответствуют проводимой управлением работой и включены в разрабатываемый проект Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях».

Председатель:

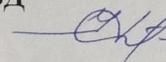
Заместитель начальника УАП КАП МВД
 Республики Казахстан



А. Тайкенов

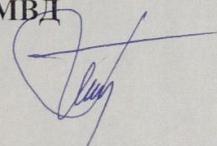
Члены комиссии:

Старший инспектор по ОП УАП КАП МВД
 Республики Казахстан



С. Кабдиев

Старший инспектор по ОП УАП КАП МВД
 Республики Казахстан



К. Тлекбаев

УТВЕРЖДАЮ
Начальник управления
Комитета административной полиции
Министерства внутренних дел
Республики Казахстан
полковник полиции
 Козлов Ю.С.
 _____ 2022 года

А К Т

о внедрении материалов научного исследования в практическую деятельность

Комиссия в составе:

Председатель – заместитель начальника Управления регистрации и цифровизации Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан подполковник полиции Ташмухамбетов Д.Ш.

и членов комиссии:

старший инспектор по особым поручениям Управления регистрации и цифровизации Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан подполковник полиции Абуов С.А.

старший инспектор по особым поручениям Управления регистрации и цифровизации Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан подполковник полиции Умаров Е.И.

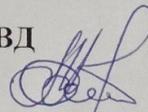
составила настоящий акт о том, что основные выводы и предложения по диссертационному исследованию магистранта 2-курса Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан Иманбаева М.С на тему: «Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики» рассмотрены, обладают актуальностью, представляют интерес и приняты для использования в практической работе Управления регистрации и цифровизации Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан.

Председатель:
 Заместитель начальника УРЦ КАП МВД
 Республики Казахстан



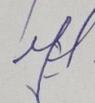
Ташмухамбетов Д.Ш.

Члены комиссии:
 Старший инспектор по ОП УРЦ КАП МВД
 Республики Казахстан



Абуов С.А.

Старший инспектор по ОП УРЦ КАП МВД
 Республики Казахстан



Умаров Е.И.

Рекомендуемая схема строительства дорог без транспортных развязок на примере варианта проекта реконструируемой дороги «Атырау – Орал»



