УДК

Пармонов Жамол Хайдарович
независимый соискатель Университета мировой экономики и дипломатии,
Республика Узбекистан, город Ташкент

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: *В данной статье проанализированы проблемы, возникающие при производстве по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения. Разработаны обоснованные предложения и рекомендatsiu по совершенствованию мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения в органах внутренних дел.*

Ключевые слова: *сфера дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, административное правонарушение, место происшествия, эксперимент, понятой.*

Jamol Khaydarovich Parmonov

Independent Researcher at the University of World Economy and Diplomacy

Tashkent, Republic of Uzbekistan

IMPROVING MEASURES TO ENSURE PROCEEDINGS IN CASES OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC

Abstract: *This article analyzes the problems arising in the proceedings of cases concerning administrative offenses in the field of road traffic. The article develops substantiated proposals and recommendations aimed at improving measures to ensure proceedings in cases of administrative offenses in the field of road traffic within the internal affairs bodies.*

Keywords: *road traffic, road traffic accident, administrative offense, scene of the incident, experiment, attesting witness.*

ВВЕДЕНИЕ

Своевременное, всестороннее, полное и объективное производство по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, а также своевременное установление причин дорожно-транспортных происшествий и условий, способствовавших их совершению, являются одним из факторов, эффективно способствующих обеспечению безопасности дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

В последние годы в нашей стране проведена широкомасштабная организационно-практическая работа по совершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения. Вместе с тем, несмотря на принимаемые меры, количество дорожно-транспортных происшествий, повлекших смерть людей, по-прежнему остается высоким, что свидетельствует о необходимости коренного реформирования системы обеспечения безопасности на автомобильных дорогах [1].

В целях обеспечения исполнения Стратегии «Узбекистан – 2030» и совершенствования законодательства об административной ответственности на основе современных международных стандартов и передового зарубежного опыта в Распоряжении Президента Республики Узбекистан от 7 мая 2026 года № Ф-30 «О мерах по совершенствованию законодательства Республики Узбекистан об административной ответственности» определено, что коренное совершенствование процессуальных норм законодательства об административной ответственности, обеспечение надежной защиты прав и законных интересов человека, правовой определенности и научной обоснованности являются одним из основных приоритетных направлений дальнейшего совершенствования законодательства об административной ответственности [2].

В настоящее время наличие пробелов и коллизий в нормативно-правовых актах, регулирующих деятельность по производству по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, а также норм, утративших свое значение и не имеющих механизма реализации, создает возможность их различного толкования.

Как отмечает Ш.Н. Бердияров, «осуществление любой реформы начинается с создания ее правовой основы. Формирование совершенного законодательства и обеспечение его полного исполнения имеют чрезвычайно важное значение в обновлении и модернизации жизни общества и государства» [3, 113]. Наличие пробелов в нормативно-правовых документах либо недостаточность навыков правоприменителей по непосредственному применению правовых норм можно рассматривать как один из факторов, отрицательно влияющих на всестороннее, полное и объективное производство по делам об административных правонарушениях.

Зарубежный ученый В.И. Жулев в своих исследованиях отмечает, что «регулирование правил дорожного движения с помощью правовых норм остается наиболее надежным методом, не требующим больших капиталовложений» [4, 47]. Однако при отсутствии у правоприменителя достаточных правовых знаний данный метод нельзя оценивать как надежный.

МЕТОДЫ

В исследовании в целях выявления факторов, влияющих на производство по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, использованы методы анализа нормативно-правовых актов, сравнительно-правового анализа, изучения научной литературы и

опыта зарубежных государств, а также анализа правоприменительной практики.

Основными источниками исследования послужили законодательные акты Республики Узбекистан, законодательные акты зарубежных государств об административных правонарушениях, а также научные исследования.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ показывает, что в настоящее время в правоприменительной практике на месте совершения административного правонарушения, связанного с дорожно-транспортным происшествием, сотрудником Государственной службы безопасности дорожного движения с участием лиц, имеющих отношение к обстоятельствам происшествия, и двух понятых составляется схема места происшествия, которая подписывается участниками и имеет важное значение для установления обстоятельств, имеющих значение для дела. При этом протокол осмотра места происшествия, имеющий важное значение для установления обстоятельств, имеющих значение для дела, не оформляется, а в материалы дела направляется в территориальные судебные органы только схема места происшествия. Однако при рассмотрении дела в суде устанавливается, что органом, осуществлявшим производство по делу, протокол осмотра места происшествия не оформлялся, в связи с чем материалы дела возвращаются в орган, осуществлявший производство. Следует отметить, что в законодательстве об административной ответственности основания для оформления протокола осмотра места происшествия не определены.

В настоящее время в законодательных актах Российской Федерации (статья 28.1.1 Кодекса Российской Федерации об административных

правонарушениях) [5], Республики Беларусь (статья 11.10 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях) [6], Республики Молдова (статья 426 Кодекса Республики Молдова о правонарушениях) [7] и ряда других государств предусмотрена необходимость осуществления ряда процессуальных действий при собирании доказательств в производстве по делам об административных правонарушениях.

Примечательно, что в законодательстве этих государств предусмотрено собирание доказательств путем проведения процессуального действия - осмотра места совершения административного правонарушения - и оформление по его результатам протокола процессуального действия.

Кроме того, в национальном законодательстве не определены правовые основания и порядок принятия решения о приостановлении производства по делу об административном правонарушении до устранения обстоятельств, препятствующих производству по делу, а именно: когда лицо, совершившее правонарушение, не установлено; когда отсутствует возможность разыскать лицо, совершившее правонарушение; когда правонарушитель выехал за пределы Республики Узбекистан; когда потерпевший утратил дееспособность — до назначения законного представителя; когда назначена экспертная проверка, проведение которой требует длительного времени; когда правонарушитель страдает тяжелым заболеванием, требующим длительного лечения; при объявлении чрезвычайного положения. Это порождает многочисленные проблемы в производстве и приводит к истечению сроков привлечения лица к административной ответственности.

При изучении передового опыта ряда зарубежных государств можно отметить, что в законодательных актах Республики Беларусь (статья 12.2 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях) [8] и Кыргызской Республики (статья 508 Кодекса Кыргызской Республики о правонарушениях) [9] определены основания и порядок приостановления производства по делу.

Следует особо подчеркнуть, что дорожно-транспортные происшествия не всегда происходят по вине водителя. Во многих случаях они могут произойти и по вине пешехода. Поэтому при производстве по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями, для установления фактических обстоятельств дела возникает необходимость собирания доказательств путем проведения следственного действия — эксперимента, предусмотренного уголовно-процессуальным законодательством Республики Узбекистан (статья 153 Уголовно-процессуального кодекса) [10].

Например, при совершении предусмотренных законодательством об административной ответственности административных правонарушений, связанных с дорожно-транспортным происшествием, в целях установления наличия или отсутствия вины водителя назначается судебная автотехническая расчетная экспертиза. В ходе экспертного исследования необходимо установить время, прошедшее с момента возникновения опасности дорожно-транспортного происшествия до достижения транспортным средством и пешеходом точки столкновения или наезда, а также имел ли водитель в данной ситуации техническую возможность остановить транспортное средство для предотвращения дорожно-транспортного происшествия. В данном случае до назначения экспертизы должен быть проведен следственный эксперимент, а протокол эксперимента должен быть

представлен эксперту в качестве объекта исследования для ответа на поставленные перед ним вопросы и уточнения указанных обстоятельств дела.

Однако в данном случае эксперимент является следственным действием и допускается только в ходе предварительного расследования при возбуждении уголовного дела. К сожалению, в нашем законодательстве не установлены правовые основания и порядок проведения эксперимента в ходе производства по делам об административных правонарушениях. Особенно в делах о дорожно-транспортных происшествиях это приводит к тому, что без установления фактических обстоятельств дела показания водителя и пешехода принимаются в качестве доказательств, в отношении водителя оформляется протокол об административном правонарушении, а материалы дела направляются в суд. В результате дело неоднократно рассматривается судами первой и вышестоящей инстанций, возвращается в орган, осуществлявший производство, вследствие чего истекает срок привлечения лица к административной ответственности, виновное лицо остается без привлечения к административной ответственности, что вызывает возражения со стороны потерпевших по делу.

В части 4 статьи 282 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности указано: «по делам об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 133 и 134 настоящего Кодекса, к оформленному протоколу прилагается акт, составленный с участием двух понятых, если водитель уклоняется от прохождения освидетельствования для установления состояния опьянения» [11].

Исследования показывают, что в настоящее время в нашем законодательстве правовой статус понятого как лица, участвующего в

производстве по делам об административных правонарушениях, не определен. Вместе с тем при рассмотрении направленных в суд дел об административных правонарушениях отсутствие участия понятых при оформлении документов приводится в качестве основания, в связи с чем принимается решение о прекращении производства по делу об административном правонарушении.

Действительно, в настоящее время в правоприменительной практике вопрос привлечения понятых к процессу производства по делам об административных правонарушениях остается весьма болезненным и проблемным. Одной из основных причин этого является отсутствие в национальном законодательстве правового статуса понятого. Считаем необходимым глубоко исследовать передовой опыт зарубежных государств в данном вопросе, законодательно определить порядок привлечения понятого к административно-процессуальным действиям, его права и обязанности, а при необходимости — также стимулирующие меры за участие в данном деле.

Кроме того, существуют ситуации, когда не то что привлечь понятого, но и найти его в отдаленных местах и в ночное время невозможно. Административно-процессуальные действия при этом не могут ожидать. Существуют установленные законодательством сроки, пропуск которых может привести к прекращению производства по делу об административном правонарушении.

В связи с этим в законодательстве необходимо определить возможность осуществления процессуальных действий при производстве по делам об административных правонарушениях с широким использованием возможностей средств аудио- и видеозаписи. В частности, при

невозможности найти понятого целесообразно ввести в законодательство правовую норму, позволяющую сотруднику Государственной службы безопасности дорожного движения, осуществляющему правоприменение, приложить к протоколу об административном правонарушении видеозапись или аудиозапись, сделанную с помощью нагрудной («body») камеры, в качестве доказательства и представить ее в уполномоченный орган, рассматривающий дело об административном правонарушении. В этом вопросе хорошим примером могут служить законодательные акты Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь об административной ответственности.

В частности, в части 6 статьи 25.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлено, что при использовании видеозаписи для документирования процессуальных действий (за исключением личного досмотра) соответствующие процессуальные действия осуществляются без участия понятых, что фиксируется в соответствующем протоколе или протоколе освидетельствования на состояние алкогольного опьянения [12].

Также в статье 791 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях определен порядок проведения личного досмотра и досмотра вещей, находящихся при физическом лице. В ней предусмотрено, что если реальная возможность участия понятых при личном досмотре и досмотре вещей отсутствует (в труднодоступных местах, в ночное время, в условиях чрезвычайного или военного положения), они могут проводиться без участия понятых с обязательным применением технических средств для фиксации процесса и результатов [13].

Вместе с тем в статье 8.6 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях указано, что в исключительных случаях, если имеются достаточные основания полагать, что у задержанного имеются оружие или иные предметы, которые могут быть использованы для причинения вреда жизни или здоровью, личный досмотр может проводиться без понятых [14]. Существенным аспектом законодательства Республики Казахстан об административных правонарушениях в указанных случаях является то, что лицу, подвергнутому личному досмотру, или его законному представителю выдается копия протокола о проведении досмотра.

В нашем законодательстве, напротив, не предусмотрено вручение копии протокола лицу, подвергнутому личному досмотру, или его законному представителю либо лицу, вещи которого были досмотрены, при проведении личного досмотра и досмотра вещей как меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Это, в свою очередь, становится причиной возникновения недовольства участников производства действиями органа (должностного лица), уполномоченного осуществлять производство по делу.

Из анализа исследований видно, что пробелы, возникшие в национальном законодательстве, отрицательно влияют на всестороннее, полное и объективное производство по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения в органах внутренних дел.

Если в рамках настоящего исследования проанализировать опыт зарубежных стран, то, в частности, российский ученый С. Романкова в своем исследовании считает, что необходимо сократить перечень

административных правонарушений в сфере дорожного движения, дела о которых рассматриваются в юрисдикции полиции, установленной Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях. Для этого необходимо передать часть полномочий полиции по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных частью 4 статьи 12.16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в ведение органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации [15, 8].

Однако с данным мнением полностью согласиться нельзя. Несмотря на то, что объем дел об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, рассматриваемых органами внутренних дел, весьма велик, возлагать данные полномочия на другой орган неправильно. Поскольку именно при производстве по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения специализированным органом, то есть субъектами, обладающими специальными знаниями, являются уполномоченные должностные лица органов внутренних дел.

Как отмечает исследовавший данную сферу Ю. Кузякин, судьи, члены коллегиальных органов и должностные лица наряду со знанием положений необходимых нормативных актов и пониманием процессов, возникающих в результате правонарушения, должны, используя специальные знания, глубоко анализировать механизмы этих процессов, а также уметь выявлять обстоятельства, способствовавшие совершению административного правонарушения либо препятствовавшие ему [16, 10–11].

Иными словами, специалист, обладающий специальными знаниями в сфере дорожного движения, способен правильно решать вопросы

производства по делам о правонарушениях данного направления. В этой связи для устранения проблем в данном производстве считаем необходимым преобразовать должности инспекторов групп обслуживания районов (городов) Центров административной практики управлений безопасности дорожного движения территориальных органов внутренних дел, проходящих службу в настоящее время в сержантских должностях, в офицерские должности с назначением на них кадров, имеющих высшее юридическое образование.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение можно отметить, что определение в законодательстве об административной ответственности оснований и порядка осмотра места происшествия, проведения эксперимента, приостановления производства при возникновении обстоятельств, препятствующих производству по делу об административном правонарушении, а также правового статуса понятых как участников производства по делам об административных правонарушениях будет способствовать органам внутренних дел, а также всем государственным органам, уполномоченным осуществлять производство по делам в сфере дорожного движения, собирать доказательства, имеющие значение для дела, своевременно оформлять протоколы об административных правонарушениях, всесторонне, полно и объективно рассматривать дела, принимать справедливые решения и надежно защищать права и законные интересы граждан.

Преобразование должностей инспекторов групп обслуживания районов (городов) Центров административной практики управлений безопасности дорожного движения территориальных органов внутренних дел, проходящих

службу в сержантских должностях, в офицерские должности с назначением на них кадров, имеющих высшее юридическое образование, в дальнейшем будет способствовать всестороннему, полному и объективному производству по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения, своевременному рассмотрению дел, принятию справедливых решений и надежной защите прав, свобод и законных интересов граждан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Постановление Президента Республики Узбекистан от 4 апреля 2022 года № ПП-190 «О мерах по надежному обеспечению безопасности человека на автомобильных дорогах и резкому сокращению случаев смерти». // URL: https://lex.uz/uz/docs/5937573?ONDATE=06.02.2024%2000

2. Распоряжение Президента Республики Узбекистан от 7 мая 2026 года № Ф-30 «О мерах по совершенствованию законодательства Республики Узбекистан об административной ответственности». // URL: https://lex.uz/docs/-8182691

3. Бердияров Ш.Н. Юридическая техника. Учебное пособие. – Ташкент: Военно-технический институт Республики Узбекистан, 2021. – 113 с.

4. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. – М., 1989. – С. 47.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. // URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=73739

6. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. // URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=129893

7. Кодекс Республики Молдова от 24 октября 2008 года № 218-XVI «О правонарушениях». // URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30395669#pos=5;-140

8. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. // URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=129893

9. Кодекс Кыргызской Республики о правонарушениях. // URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=136149

10. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Узбекистан. // URL: https://lex.uz/docs/111460

11. Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности. // URL: https://lex.uz/ru/docs/97664?ONDATE=12.10.2025

12. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/

13. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях. // URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=31577399#pos=2;-120

14. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. // URL: https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=HK2100092

15. Романкова С.А. Административное принуждение, применяемое полицией в области дорожного движения: автореф. дис. канд. юрид. наук. –

Омск, 2017. – С. 8. // URL: https://www.dissercat.com/content/administrativnoe-prinuzhdenie-primenyaemoe-politsiei-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya

16. Кузякин Ю.П. Концептуальные основы использования специальных знаний в производстве по делам об административных правонарушениях: автореф. дис. док. юрид. наук. – Москва, 2007. – С. 10–11. // URL: https://www.dissercat.com/content/kontseptualnye-osnovy-ispolzovaniya-spetsialnykh-znanii-v-proizvodstve-po-delam-ob-administr/read