

Замечания и предложения по Концепции Закона «Об организации дорожного движения»

Пугачев И.Н., доктор технических наук,
профессор Тихоокеанского государственного университета,
член экспертного совета МОО «КСОДД»,
Председатель регионального отделения МОО «КСОДД» в Хабаровском крае
12 февраля 2012 г.

Поскольку я был, совместно с НИИАТ, одним из участников НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЫ по теме: «РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО СТРУКТУРЕ И СОДЕРЖАНИЮ ПРОЕКТА КОНЦЕПЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРЖНОГО ДВИЖЕНИЯ», то предложенная Концепция мне преимущественно знакома.

Данная редакция изменена в соответствии с требованиями к I этапу технического задания, утвержденного Департаментом государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, на выполнение научно-исследовательской работы по теме «Научное обоснование разработки структуры и содержания проекта официального документа «Об организации дорожного движения и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Составитель данной редакции Концепции (НИИАТ) достаточно плотно ответил на все поставленные вопросы технического задания. Есть небольшие замечания редакционного характера, не меняющие общий смысл документа.

1. На стр. 2 в параграфе 4 (первый абзац) следует убрать слово «региональных» и читать так: «...управления работой транспортных систем.». Или дать конкретизированный перечень транспортных систем, на которые распространяется действия рассматриваемого закона. Так, на стр. 18, абзац 3, единожды в Концепции упоминаются «городские транспортные системы».

2. На стр. 3 следует убрать второй абзац, поскольку это повтор четвертого абзаца на стр. 2.

3. На стр. 12 а предпоследнем абзаце, последнем предложении необходимо убрать слово «следующие» и читать так: «...будут предложены способы разрешения указанных проблем».

4. По тексту Концепции необходимо привести все сокращения к единообразной аббревиатуре. Так, на стр. 13 (четвертый абзац) и на стр. 18 (четвертый абзац) одни и те же понятия сокращены по-разному.

5. На стр. 18, первый абзац, в перечне полномочий субъектов РФ прописано: «...формированию отчетности о состоянии транспортной системы по установленному перечню индикаторов». Однако в тексте Концепции данный перечень не раскрывается.

Критичными, на мой взгляд, в Концепции являются два момента.

Первый момент. На стр. 8 в параграфе 1 второй части Концепции звучит утверждение: «Законопроект будет входить в систему нормативных правовых актов, составляющих **транспортное законодательство, как комплексную отрасль законодательства Российской Федерации**». Однако на стр. 11, первый абзац, говорится «организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность».

Дорожная деятельность по определению не входит **в отрасль законодательства Российской Федерации – транспортное законодательство**. В силу определенных причин в процессе своего становления и развития транспортное законодательство сложилось в более или менее четкую систему нормативных актов, сгруппированных по

сферам деятельности (перевозки грузов железнодорожным, морским, речным, воздушным, автомобильным транспортом, перевозка пассажиров и т.д.). Он регулирует вопросы, которые касаются всех видов транспорта (железнодорожного, речного, морского, воздушного, автомобильного). В эту систему входят законодательные акты самого высокого уровня: законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, а также акты об отдельных видах транспорта (железнодорожно-транспортное законодательство, внутренневодное транспортное законодательство, морское транспортное законодательство, воздушно-транспортное законодательство, автомобильно-транспортное законодательство). Следует отметить, что безопасность дорожного движения относится к законодательству Российской Федерации **о безопасности дорожного движения**.

Дорожная деятельность, градостроительство, организация дорожного движения – входят в **законодательство по строительству**.

Второй момент. Если мы говорим об управлении и организации дорожного движения, то мы имеем в виду комплекс «ВАДС» - водитель, автомобиль, дорога, среда. Понятно, что название закона «Об организации дорожного движения» сужает рамки рассматриваемой области, в отличие от того если бы закон носил название «О дорожном движении», но состояние автомобиля, дороги, водителя напрямую влияют на предложенную нами организацию движения.

В законе необходимо оговаривать требования к допуску транспортных средств к участию в дорожном движении, к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, основные требования к подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств.

В законе следует предусмотреть требования к учету и анализу дорожно-транспортных происшествий. Это основа для грамотного и эффективного проектирования организации движения.

В примерной структуре законопроекта отсутствуют требования к системе подготовки кадров, профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области организации дорожного движения.

Главу 2 предложенной структуры законопроекта есть смысл начать параграфом, перечисляющим органы, осуществляющие государственное регулирование управления в области дорожного движения, с целью однозначного понимания ответственности данными органами и исключения в рассматриваемой деятельности «семи няnek».