

Обоснование необходимости издания
Указа Президента Республики Беларусь
«Об изменении Указа Президента Республики Беларусь»

1. Цель и правовые основания подготовки проекта.

Целью подготовки проекта Указа Президента Республики Беларусь «Об изменении Указа Президента Республики Беларусь» (далее – проект Указа) является дальнейшее совершенствование организации дорожного движения и повышения его безопасности.

2. Обоснованность выбора вида нормативного правового акта.

В соответствии с пунктом 4 статьи 33 Закона внесение изменений в нормативный правовой акт осуществляется принявшим (издавшим) его нормотворческим органом (должностным лицом) путем принятия (издания) нормативного правового акта того же вида, что и этот акт, если иное не установлено Конституцией Республики Беларусь, данным Законом и иными законодательными актами.

3. Предмет правового регулирования структурных элементов проекта, изменяющих существующее правовое регулирование соответствующих общественных отношений, информация об изменении концептуальных положений законодательства, институтов отрасли (отраслей) законодательства и правовых последствиях такого изменения.

Предметом правового регулирования проекта являются общественные отношения, возникающие в процессе участия в дорожном движении.

С развитием технологий на дорогах стало появляться все больше транспортных средств, отнесение которых к определенной категории в рамках действующего законодательства не представляется возможным. С учетом этого определить возможность и порядок их участия в дорожном движении представляется крайне затруднительным. Примером таких транспортных средств могут служить устройства, в качестве силовой установки в которых предусмотрен электродвигатель. Действующая редакция Правил дорожного движения (далее – ПДД) не позволяет однозначно отнести определенный тип, например, к мопеду, хотя по иным техническим характеристикам его можно приравнять к таковым транспортным средствам. В таких условиях, на тротуаре может оказаться довольно мощное механическое транспортное средство, столкновение пешехода с которым может повлечь серьезные последствия.

В целях определения категории транспортных средств в проекте скорректированы понятия «велосипед», «мопед», «мотоцикл». В основу изменений легли положения регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

В качестве отдельной категории в проекте были выделены устройства, так называемые, средства персональной мобильности, которые в принципе не предназначены для участия в дорожном движении в широком его понимании, но в силу своих характеристик используются гражданами для передвижения по дорогам. Определенные из них также имеют высокие динамические показатели, что может представлять угрозу для безопасного передвижения пешеходов. С учетом этого представляется целесообразным закрепить возможность передвижения на них по велосипедным дорожкам в том случае, если они не обустроены в пределах проезжей части дороги, то есть, отделены от них конструктивно. При движении на таких устройствах по тротуарам или пешеходным дорожкам представляется, что такое движение не должно препятствовать обычным пешеходам. Соответствующие положения нашли свое закрепление в проекте.

В соответствии с подпунктом 9.1 ПДД водитель должен останавливаться по требованию сотрудника ГАИ. При этом основания для такого требования в законодательстве конкретно не определены. Исходя из специфики осуществления контроля за участниками дорожного движения обоснованно следует полагать, что такая остановка может быть осуществлена для проверки физического состояния водителя, наличия у него права на управление транспортным средством, иных документов, выполнения им требований ПДД и иного законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Такая возможность подтверждается и положениями пункта 12 ПДД, а также иными законодательными актами. Вместе с тем, отдельные граждане сознательно провоцируют конфликт с сотрудниками ГАИ МВД, обосновывая свою точку зрения отсутствием такого основания остановки транспортного средства как необходимость проверки документов. В целях конкретизации положений законодательства в этой части предлагается внести дополнения в указанную норму.

Корректировка отдельных положений, связанных с употреблением словосочетания «организацией (заводом)-изготовителем», расширения перечня технических нормативных правовых актов направлена на приведение положений ПДД в соответствии с требованиями международных нормативных правовых актов.

Проект предусматривает корректировку положений, направленных на разрешение конфликта, который зачастую возникает между водителем транспортного средства и сотрудником ГАИ при определении ситуации с обеспечением преимущества пешехода на пешеходном переходе. В этих целях определение термина «преимущество» расширено. Так называемое

«правило двух полос», которое в настоящее время носит рекомендательный характер, нашло свое отражение в подпункте 2.51 пункта 2 ПДД. Предлагается определить, что преимущество пешеходу в случаях, определенных Правилами, считается предоставленным, если расстояние между транспортным средством и пешеходом в точке предполагаемого пересечения их траекторий движения составило не менее двух полос движения.

Установление запрета на движение на мотоцикле, мопеде на одном колесе, не держась за руль или не держа ноги на педалях (подножке), а также перевозку на таких транспортных средствах пассажиров в состоянии опьянения предусмотрено решениями Постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь. С учетом этого, такой запрет устанавливается, как для водителя транспортного средства, так и пассажира, находящегося в таком состоянии (соответствующие корректировки внесены в пункты 10, 24, 181 ПДД).

Кроме того, Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях установлена ответственность за движение на мотоцикле и мопеде указанным способом.

В настоящее время подразделения ГАИ осуществляют согласование маршрутов движения, по которым происходит обучение практическому вождению транспортных средств. Вместе с тем отклонение от такого маршрута не влечет никаких правовых последствий. С учетом этого предлагается наделить МВД правом определять перечень участков улиц и дорог, где запрещено обучение управлению механическими транспортными средствами, и установить такой запрет. Это позволит сократить количество административных процедур, осуществляемых Министерством внутренних дел.

Проектом предлагается обязать лиц, использующих водительское удостоверение, выданное в Республике Беларусь, а также на территории республик бывшего СССР, в котором не указан срок действия, иметь при себе медицинскую справку о состоянии здоровья, подтверждающую годность к управлению механическими транспортными средствами. Данные изменения направлены на повышение эффективности контроля за своевременным прохождением водителями механических транспортных средств обязательного медицинского переосвидетельствования, а также идентификацию лица, управляющего транспортным средством.

Учитывая, что талон к водительскому удостоверению упраздняется, контроль за наличием действующих медицинских справок может быть осуществлен в рамках совершения административных процедур,

предусмотренных пунктами 15.9, 15.10 и 15.17 Перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 26 апреля 2010 г. № 200 (далее – Перечень).

Вместе с тем соответствующий контроль при возврате водительского удостоверения (пункты 15.9 и 15.10 Перечня) видится малоэффективным, так как изъятие водительского удостоверения допускается только при совершении грубых нарушений, предусматривающих лишение права управления транспортными средствами. Проверка наличия медицинских справок при выдаче разрешений на допуск транспортного средства (за исключением колесных тракторов, прицепов, полуприцепов к ним) к участию в дорожном движении (пункт 15.17 Перечня) также не может быть признана действенной мерой, по причине того, что транспортное средство для прохождения государственного технического осмотра и соответственно необходимые документы, может представлять любое лицо.

Таким образом, контроль за наличием действующих медицинских справок у рассматриваемой категории водителей действующими механизмами осуществить фактически невозможно.

В Правила дорожного движения вводится понятие «Зона с ограничением максимальной скорости движения». Указанные зоны широко применяются в мировой практике и направлены на установление пониженной скорости движения на какой-то определенной территории. Например, на территории плотной жилой застройки с большой интенсивностью пешеходного движения.

Их применение позволит исключить необходимость установки искусственных неровностей, а также дополнительных знаков, ограничивающих скорость движения, а также обеспечить равномерность установленного скоростного режима движения транспортных средств на определенной территории. При этом предлагается устанавливать ограничение скорости только в пределах 30 км/ч.

Проект предполагает ряд норм, направленных на упорядочение движения велосипедистов. В целях исключения возникающих конфликтов между велосипедистами и пешеходами при их движении по велосипедным дорожкам и тротуарам в проекте более конкретизированы обязанности данных участников дорожного движения по предоставлению преимущества в движении. Соответствующие изменения в этой части вносятся в пункт 17 ПДД.

Велосипедное движение активно набирает обороты в последние годы. При этом следует отметить, что, к сожалению, уровень развития дорожной инфраструктуры, не соответствует в данный момент предъявляемым требованиям в части организации такого движения. С учетом этого представляется необходимым внести определенные корректировки в ПДД в целях создания условий для дальнейшего развития такого вида транспорта. Это будет способствовать улучшению экологической ситуации в крупных городах, а также демографической ситуации в целом.

С учетом этого представляется возможным предоставить велосипедистам в ряде случаев право пересекать проезжую часть дороги по пешеходным переходам, не спешиваясь с велосипеда. Стоит отметить, что в настоящее время сложилась практика, при которой большинство велосипедистов таким образом и поступают. Фактически складывается ситуация при которой определенные правила достаточно массово игнорируются, а обеспечить контроль за их выполнением объективно не представляется возможным. Это порождает чувство правового нигилизма, что непримемлемо.

В таких условиях представляется целесообразным разрешить движение через проезжую часть дороги на велосипеде при соблюдении определенных условий. Так, при подъезде к пересечению с проезжей частью дороги велосипедист должен заблаговременно снизить скорость и пересекать ее со скоростью пешехода (3–7 км/ч).

В жилой и пешеходной зонах, на прилегающей территории движение велосипедистов по аналогии с пешеходами разрешается по тротуару, обочине и по проезжей части дороги. При этом велосипедисты имеют преимущество перед транспортными средствами, но не должны необоснованно препятствовать их движению. Такое положение предлагается исходя из установленной ПДД скорости движения в указанных зонах – 20 км/ч.

Учитывая установленную невысокую скорость движения в зоне с ограничением максимальной скорости движения, предлагается возможным разрешить велосипедистам движение по краю проезжей части дороги не далее 1 метра от ее правого края в таких зонах при отсутствии велосипедной дорожки. В таких случаях нахождение на тротуаре велосипедиста не требуется.

Проектом предусматривается введение новых дорожных знаков, призванных предоставить новые возможности по совершенствованию организации дорожного движения велосипедистов.

Предлагаемые изменения были обсуждены с представителями Минского велосипедного общества, а также учтены представленные ими предложения.

Определенные изменения в части введения новых дорожных знаков предусмотрены и для других категорий транспортных средств. Так с учетом проводимых мероприятий по развитию в Республике Беларусь электрического транспорта предусматриваются новые знаки сервиса, а также знаки дополнительной информации.

4. Результаты анализа:

4.1. актов законодательства, относящихся к предмету правового регулирования проекта, и практики их применения.

Документом, определяющим порядок движения по дорогам Республики Беларусь, являются Правила дорожного движения.

При этом при подготовке проекта учтены положения Указа Президента Республики Беларусь от 26 апреля 2010 г. № 200 «Об утверждении перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан» в части выдачи и обмена талона к водительскому удостоверению.

4.2. актов законодательства иностранных государств, относящихся к предмету правового регулирования проекта, и практики их применения.

Проводился анализ Правил дорожного движения Российской Федерации на предмет использования определений категорий транспортных средств;

4.3. международных договоров Республики Беларусь и иных международно-правовых актов, содержащих обязательства Республики Беларусь, относящихся к предмету правового регулирования проекта, и практики их применения.

Проводился анализ и подверглись корректировке положения Правил дорожного движения Республики Беларусь с учетом положений Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011);

4.4. на предмет соответствия проекта международным договорам и иным международно-правовым актам, относящимся к соответствующей сфере правового регулирования, – проект не содержит положений, противоречащих международным договорам Республики Беларусь.

5. Информация, отражаемая в соответствии с Законом Республики Беларусь от 23 июля 2008 г. № 421-З «О международных договорах Республики Беларусь», – не имеется.

6. Результаты научных исследований в области права, публикации в средствах массовой информации, глобальной компьютерной сети Интернет, обращения граждан и юридических лиц, относящиеся к предмету правового регулирования проекта.

В ходе работы над проектом были учтены отдельные предложения граждан, высказанные как при непосредственном обращении в подразделения Государственной автомобильной инспекции МВД в части разъяснения отдельных положений Правил дорожного движения, так и при проведении профилактической работы в трудовых коллективах. Проводился анализ материалов, опубликованных на наиболее популярных Интернет – ресурсах, в том числе onliner.by, tut.by, касающихся вопросов применения Правил дорожного движения. Проект содержит предложения Минского велосипедного общества в части организации движения велосипедистов.

7. Всесторонний и объективный прогноз предполагаемых последствий принятия (издания) нормативного правового акта.

Издание Указа Президента Республики Беларусь «Об изменении Указа Президента Республики Беларусь»:

позволит привести отдельные положения Правил дорожного движения в соответствие с требованиями технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

упорядочит использование в дорожном движении транспортных средств и приспособлений, имеющих в качестве двигателя электрическую силовую установку;

создаст условия для более активного использования в дорожном движении велосипедов;

позволит исключить конфликтные ситуации, возникающие на основе различного толкования положений Правил дорожного движения участниками дорожного движения, а также сотрудниками ГАИ МВД;

расширит перечень дорожных знаков и разметки, применение которых сделает более информативными дороги и улицы населенных пунктов.

8. Информация о результатах публичного обсуждения проекта и рассмотрения поступивших при этом замечаний и (или) предложений – публичное обсуждение не проводилось.

9. Краткое содержание изменений, подлежащих внесению в нормативные правовые акты, проектов, подлежащих подготовке,

а также перечень нормативных правовых актов (их структурных элементов), подлежащих признанию утратившими силу в связи с принятием (изданием) нормативного правового акта.

В целях реализации положений проекта Указа потребуется внесение изменений в нормативные правовые акты в части отказа от выдачи такого документа (Указ Президента Республики Беларусь от 26 апреля 2010 г. № 200), а также отсутствия необходимости иметь талон к водительскому удостоверению (ряд постановлений Правительства Республики Беларусь, а также постановления республиканских органов государственного управления), так как предполагается отказ от его выдачи.

Потребуется корректировка Государственного стандарта СТБ 1300-2014 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения» в части включения изображений новых дорожных знаков и дорожной разметки.

Министр внутренних дел
Республики Беларусь

И.А. Шуневич

апреля 2019 г.