

PROBLEMS OF OPTIMIZING ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF ROAD RULES UNDER THE LEGISLATION OF THE RUSSIAN FEDERATION AND THE REPUBLIC OF BELARUS

ПРОБЛЕМЫ ОПТИМИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Grigorii Alekseevich Vasilevich,

Head of the Department of Constitutional Law of the Law Faculty of the Belarusian State University, Doctor of Law, Professor

E-mail: Gregory_1@tut.by

Григорий Алексеевич Василевич,

заведующий кафедрой конституционного права юридического факультета Белорусского государственного университета, доктор юридических наук, профессор

Annotation. The article provides a comparative analysis of the relevant chapters of the codes of administrative offenses of the Russian Federation and the Republic of Belarus. It is emphasized that administrative, like any other, responsibility cannot be assigned arbitrarily, it is necessary to take into account social factors that affect regulatory regulation. The necessity of a balanced approach when establishing measures of responsibility in the law is substantiated.

The positive sides and shortcomings of the legislation on liability for violations in the field of road traffic are noted.

Keywords: administrative responsibility, traffic rules

Анотация. В статье проводится сравнительный анализ соответствующих глав кодексов об административных правонарушениях Российской Федерации и Республики Беларусь. Подчеркивается, что административная, как и любая иная, ответственность не может назначаться произвольно, необходимо учитывать социальные факторы, которые влияют на нормативное регулирование. Обосновывается необходимость сбалансированного подхода при установлении в законе мер ответственности. Отмечаются позитивные стороны и недостатки законодательства об ответственности за нарушения в области дорожного движения.

Ключевые слова: административная ответственность, правила дорожного движения

Для цитирования: Василевич Г.А. Проблемы оптимизации административной ответственности за нарушение правил дорожного движения по законодательству Российской Федерации и Республики Беларусь // Актуальные проблемы административного права и процесса 1/2021. С.27-29.

Проблемы административной ответственности постоянно находились в поле зрения известных советских, российских ученых [1], [2], [3], [4] и др. Она также исследовалась и белорусскими учеными [5], [6] и др. В современной юридической науке, когда речь заходит о применении санкций, обычно подчеркивается необходимость соблюдения принципа соразмерности ответственности совершенному деянию [7, с. 37–38].

Административная, как и любая иная, ответственность не может назначаться произвольно. Конечно, социальные факторы влияют на нормативное регулирование. По данному поводу убедительные аргументы были высказаны известным российским ученым Г.В. Мальцевым [8].

По сути, любая ответственность является ограничением прав и свобод.

В этой связи важно определить, насколько социальные факторы, в том числе состояние законности и правопорядка, влияют на определение мер ответственности, где тот баланс частных и публичных интересов, который будет способствовать успешному достижению целей административной ответственности.

В конституциях Российской Федерации и Конституции Республики Беларусь содержатся схожие позиции, которые, на наш взгляд, применимы и при решении вопроса о мерах уголовной ответственности, устанавливаемых в законах. Так, согласно части третьей статьи 55 Конституции Российской Федерации права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

В соответствии со статьей 23 Конституции Республики Беларусь ограничение прав и свобод личности допускается только в случаях, предусмотренных законом, в интересах национальной безопасности, общественного порядка, защиты нравственности, здоровья населения, прав и свобод других лиц. Конституционный Суд РФ выработал и дал толкование принципам ограничения прав, к которым, на наш взгляд, следует отнести следующие: ограничения прав и свобод должны быть соразмерны защищаемым Конституцией и законами ценностям правового государства,

должны отвечать требованиям справедливости, быть соразмерными и необходимыми для защиты конституционно значимых ценностей, учитывать необходимый баланс интересов человека, общества и государства [9]; при допустимости ограничений того или иного права в соответствии с конституционно одобряемыми целями государство необходимо использовать только необходимые и строго обусловленные этими целями меры [10]. В юридической литературе обращается также внимание на принцип целесообразности, суть которого состоит в том, чтобы выбираемые средства воздействия были наиболее оптимальными [11, с. 526–527].

Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях (в дальнейшем – КоАП Республики Беларусь) содержит 37 статей, касающихся ответственности за административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 18). Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в дальнейшем КоАП Российской Федерации) содержит такое же число статей: но соответствующая глава 12 названа – административные правонарушения в области дорожного движения. Наряду с ней в главе 11 КоАП Российской Федерации содержатся составы, касающиеся административных правонарушений на транспорте.

Анализ указанных глав белорусского и российского законов показывает не только общее в подходах законодателя к определению санкций, принципов ответственности, но и много особенного, обусловленного сложившейся практикой, собственным пониманием достижения целей и решения задач.

В главах белорусского и российского КоАП предусмотрены различные подходы к определению санкций. В российском КоАП они, как правило, если речь идет о штрафах, фиксируются в конкретной сумме. В белорусском – устанавливаются минимальные и максимальные размеры. При этом разница между ними может составлять 8-10 раз. Например, за умышленное блокирование транспортных коммуникаций путем создания препятствий, установки постов или иным способом предусмотрено наложение штрафа в размере от шести до пятидесяти базовых величин (ст.18.1). Такой диапазон усмотрения опасен злоупотреблениями.

Ответственность в виде штрафа за правонарушения могла бы быть более сбалансированной. Согласно части второй ст. 18.1 КоАП Беларуси умышленное блокирование транспортных коммуникаций лицом, управляющим транспортным

средством, в месте проведения массового мероприятия либо повлекшее создание аварийной обстановки влечет наложение штрафа в размере от шести до пятидесяти базовых величин с лишением права заниматься определенной деятельностью сроком от одного года до двух лет или без лишения.

В примечании к этой же статье разъяснено, что под созданием аварийной обстановки понимаются действия участников дорожного движения, вынудившие других его участников изменять скорость, направление движения или принимать иные меры по обеспечению собственной безопасности или безопасности других лиц, а равно повлекшие повреждение другого транспортного средства или имущества других участников дорожного движения.

На этом фоне явно диссонансом, непропорционально по сравнению с правонарушением, предусмотренном в ст. 18.1 выглядят санкции ст. 18.2, предусматривающей ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном или городском электрическом транспорте: подкладывание на железнодорожные и трамвайные пути предметов, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного или городского электрического транспорта. Это влечет наложение штрафа в размере всего лишь от двух до десяти базовых величин. Такая же оценка, на наш взгляд, уместна и по отношению к статьям 18.5 (Нарушение правил поведения на воздушном судне) и 18.6 (Нарушение правил безопасности движения на водном транспорте): в первом случае ответственность в виде штрафа от двух до пяти базовых величин, во втором – от двадцати до пятидесяти базовых величин, хотя большую опасность представляет нарушение правил поведения на воздушном судне.

В главе 18 белорусского КоАП очень редко за нарушение предусматривается административный арест: например, за повторное (в течение одного года после наложения административного взыскания) управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления этим средством, а равно передачу управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления предусмотрен штраф в размере от двадцати до пятидесяти базовых величин, или общественные работы, или административный арест.

В то же время позитивно можно оценить сохранение в КоАП Республики Беларусь нормы об ответственности за превышение скоростного режима. В соответствии со ст. 18.12 Превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от десяти до

двадцати километров в час, влечет наложение штрафа в размере до одной базовой величины. В российском КоАП ответственность наступает за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час. Тем самым, по сути «легализуется» превышение скоростного режима до 20 км. в час.

В примечании к ст. 18.12 КоАП Республики Беларусь сделана очень важная оговорка: превышение скорости движения транспортного средства может устанавливаться на основе средней скорости движения транспортного средства на определенном участке. При этом средняя скорость определяется путем деления пройденного транспортным средством расстояния на время, затраченное этим транспортным средством на преодоление данного участка. Это позволяет разумно оценить ситуацию на дороге, например, водитель вынужден был совершить перестроение на дороге.

Полагаем, что по сравнению с белорусским административным законом в российском КоАП (даже при наличии возможных предложений по его совершенствованию) установлен более сбалансированный подход к решению вопроса об административной ответственности. Позитивно оцениваем фиксацию в санкциях статей преимущественно конкретных сумм штрафа. Если и устанавливается минимальный и максимальный размеры, то они различаются не 8–10 раз, а в 2–3 раза. Это снижает риск злоупотреблений со стороны органов, принимающих решения о привлечении к ответственности.

Импонируют нормы, которые свидетельствуют о заботе государства в отношении своих граждан. «Стимулируется» принятие мер для создания безбарьерной среды для инвалидов: так, согласно ст. 11.24 нарушение руководителем организации или иным должностным лицом, ответственным за организацию системы транспортного обслуживания населения и эксплуатацию транспортных средств, требований законодательства, предусматривающих включение в систему транспортного обслуживания населения транспортных средств, доступных для инвалидов, влечет наложение административного штрафа в размере от двух тысяч до трех тысяч рублей.

Полагаем, что российского и белорусского законодателя отличает тщательный подход к изложению диспозиции норм. Это создает условия для их безукоризненной реализации, хотя проблем в данной сфере остается еще много. Обмен

научными мнениями будет содействовать их решению.

Литература:

1. Бахрах Д. Н. Административная ответственность граждан в СССР : учеб. пособие / Д.Н. Бахрах. Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1989. - 204 с.
2. Шергин А. П. Актуальные проблемы административной ответственности // Проблемы административной ответственности на современном этапе : материалы теорет. семинара (июнь 1989). М., 1989.
3. Бельский К. С. О принципах административного права // Государство и право. 1998. – № 8. – С. 7–8.
4. Салищева Н. Г. О некоторых процессуальных новеллах Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Ответственность органов исполнительной власти в условиях информатизации // Административная ответственность / Ин-т государства и права РАН. М., 2001. – С. 19–35.
5. Крамник А. Н. Административно-деликтное право. Общая часть. 2-е изд. Минск, 2009. Ч. 2. – 379 с.
6. Круглов В. А. О понятии административной ответственности // Юрид. журн. 2009. – № 3. – С. 37–41.
7. Василевич Г.А. Конституционные основы реализации правовых норм: теория и практика / Г.А. Василевич, С.Г. Василевич. – Минск : БГУ, 2014. – 183 с.
8. Мальцев Г.В. Социальные основания права / Г.В. Мальцев. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2014. – 800 с.
9. Определение Конституционного Суда РФ от 14 июля 1998 г. № 8 6-О «По делу о проверке конституционности отдельных положений Федерального закона “Об оперативно-розыскной деятельности” по жалобе гражданки И. Г. Черновой» // СЗ РФ. 1998. № 34. Ст. 4368 ; постановление Конституционного Суда РФ от 30 октября 2003 г. № 15-П «По делу о проверке конституционности отдельных положений Федерального закона “Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации” в связи с запросами группы депутатов Государственной Думы по жалобам граждан С. А. Бунтмана, К. . Катаняна и К. С. Рожкова» // СЗ РФ. 2003. № 44. Ст. 4358.
10. Постановление Конституционного Суда РФ от 13 июня 1996 г. № 14-П «По делу о проверке конституционности части пятой статьи 97 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР в связи с жалобой гражданина В. В. Шелухина» // СЗ РФ. 1996. № 26. Ст. 3185 ; постановление Конституционного Суда РФ от 18 февраля 2000 г. № 3-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 статьи 5 Федерального закона “О прокуратуре Российской Федерации” в связи с жалобой гражданина Б. А. Кехмана» // СЗ РФ. 2000. № 9. Ст. 1066.
11. Ковалев А.А. Международная защита прав человека / А.А. Ковалев. – М. : Статут, 2013. – 591 с.