

*А.И. Сахарчук,
преподаватель кафедры
уголовного права юридического
факультета Белорусского
государственного университета*

Некоторые проблемы ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств: законодательные и правоприменительные аспекты

Из всех составов преступлений, предусмотренных Уголовным кодексом Республики Беларусь (далее — УК), касающихся безопасности дорожного движения, наиболее «востребованными» являются составы преступлений, предусмотренные двумя статьями — 317 и 317¹. Статья 317 УК карает водителей за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Статьей 317¹ УК запрещены управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования).

Начать следует с главного — ответственности водителей за совершение ДТП, повлекших гибель или травмы людей.

И ранее, и сейчас порой звучат предложения об усилении наказуемости лиц, совершивших такие ДТП, особенно если погибло несколько человек. Обосновывается это тем, что УК якобы чересчур лоялен к виновным водителям. Предлагается установить верхнюю планку за нарушение ими правил (статья 317 УК), например в 15 лет.

Проблема заключается в том, что на практике порой допускаются ошибки при определении формы вины водителей, совершивших ДТП. В ряде случаев не учитывается, что виновный действует умышленно. В то же время это имеет принципиальное значение для решения вопроса о его ответственности, так как по статье 317 УК должны наказываться только те водители, которые причинили вред по неосторожности.

Статья 317 УК не может применяться, если водитель сознательно грубо нарушает правила (в том числе находится в состоянии сильного алкогольного опьянения) в обстановке, создающей реальную опасность для жизни и здоровья людей, надеясь лишь на везение и случайные обстоятельства, благодаря которым ДТП может не наступить. В такой ситуации водитель должен привлекаться к ответственности за умышленное убийство или умышленное причинение вреда здоровью граждан. Так, едва ли на какие-то конкретные обстоятельства, позволяющие предотвратить ДТП, рассматривает водитель, который на протяжении долгого времени на огромной скорости скрывается от погони, а затем использует свою машину как таран, убивая людей. Этот водитель должен отвечать за убийство.

В результате того что иногда такие дела квалифицируются по статье 317 УК (максимальное наказание по которой с учетом неосторожного характера этого преступления составляет 7 лет), а не по статьям о преступлениях против человека, у населения создается ложное представление о бессилии уголовного закона, основанное на том, что он якобы чересчур снисходителен к водителям, по умыслу которых произошло ДТП. Но в действительности никакого изъяна в УК нет. Уверен, никто бы не говорил о мягкости УК, если бы в результате умышленно совершенного ДТП, в котором погибло несколько лиц, водитель осуждался за убийство, караясь лишением свободы от 8 до 25 лет, или пожизненным заключением, или смертной казнью.

Не учитывается факт сознательного нарушения правил и при назначении наказания виновным водителям. Здесь проблема двояка.

Во-первых, при назначении наказания, как правило, не учитывается такое отягчающее обстоятельство, как совершение преступления по неосторожности вследствие сознательного нарушения установленных правил безопасности. Это отягчающее обстоятельство прямо предусмотрено пунктом 16 части 1 статьи 64 УК. Его неприменение противоречит УК. Можно привести много характерных примеров. Например, когда водитель в состоянии алкогольного опьянения в центре Минска (ул. Свєрдлова), управляя автомобилем на скорости не менее 155(!) км/ч, не справился с управлением, в результате чего пассажиру причинены тяжкие травмы. Или когда водитель скоростного мотоцикла разогнал его до скорости не менее 118 км/ч на проспекте Независимости и совершил наезд на ребенка, который погиб. В обеих ситуациях суды не устремились никаких обстоятельств, отягчающих ответственность, хотя налицо сознательное нарушение ПДД.

Во-вторых, в ряде случаев гибель или травмы людей наступают по вине нетрезвых водителей. Управление транспортным средством в состоянии опьянения — это сознательное нарушение ПДД. И поэтому при назначении водителю наказания также нужно учитывать вышеназванное отягчающее обстоятельство. Однако ни в одном из изученных приговоров такой оценки содеянного нетрезвыми водителями не получало.

Продолжая тему управления транспортным средством в состоянии опьянения, следует отметить, что с 1 марта 2007 года статьей 317¹ данное нарушение ПДД признается преступлением уже само по себе, даже если оно не повлекло гибель или травмирование граждан.

Нужно сказать, что оценка целесообразности этого новшества далеко не однозначна. Имеются доводы как «за», так и «против» него. Аргументами против называют широкую распространенность этих деяний (только за 2008 год было задержано 56 тыс. пьяных водителей), их

латентность¹, недостаточную эффективность уголовно-правового запрета², ограниченные возможности системы уголовной юстиции и необходимость экономии мер уголовной репрессии³. Отдельно следует учесть имеющийся законодательный опыт: более чем 20-летний период действия такой уголовно-правовой нормы (1968 — 1991 годы) убедил в ее недостаточной эффективности и заставил от нее отказаться в пользу усиления мер административного характера.

Если оставить вопрос целесообразности включения в УК статьи 317¹, стоит заострить внимание на следующем.

Дорожное движение нужно ограждать от всех лиц, позволяющих себе в нетрезвом состоянии садиться за руль, независимо от того, имеют или не имеют эти лица водительское удостоверение. Но этот, казалось бы простой, вывод на сегодняшний день на законодательном уровне не оформлен.

Статья 317¹ имеет две части. Обеими частями запрещены одни и те же деяния, но в части 1 ответственность предусмотрена для лиц, имеющих право управления транспортным средством, а в части 2 — не имеющих его. Установленные этими частями наказания тоже совпадают, за тем исключением, что в части 2 для лиц, не имеющих права управления транспортными средствами, не предусмотрено обязательное наказание в виде лишения такого права.

С точки зрения уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения такой подход далеко не бесспорен. Представляется, что лишение права управлять транспортными средствами должно применяться и к лицам, не имеющим в момент рассмотрения дела такого права. Для них это означало бы невозможность получения водительского удостоверения в период определенного срока. Иначе получается странная ситуация. Водитель, имеющий водительское удостоверение, лишается права управления транспортными средствами. Другое лицо управляет транспортным средством в нетрезвом состоянии, еще не успев получить удостоверение (например, учился в автошколе). И если не лишить такого гражданина права управления, то он может идти сдавать экзамен, получить удостоверение и на законных основаниях ездить. Получается, оба нарушили один и тот же запрет, но первого права лишили, а второго нет.

Следует отметить, что частично данная проблема уже решена. Пленум Верховного Суда разъяснил судам, что лишение права может применяться и

¹ Вель 56 тыс. фактов выявлено, а множество фактов управления в состоянии опьянения осталось вне официальной статистики. Несомненно, что регистрируется только небольшая часть этих нарушений, так как трудно выявить нетрезвого водителя в первый раз, но выявить его повторно в течение года, что необходимо для привлечения к уголовной ответственности, как правило, еще сложнее, особенно в крупных городах.

² Потенциальная угроза уголовной ответственности не остановила лиц, которые за год 56 тыс. раз сели за руль пьяными.

³ Лишь в минувшем году было зарегистрировано 4951 преступление, ответственность за которые предусмотрена в статье 317¹. Это существенно загрузило систему уголовной юстиции.

Следует отметить, что частично данная проблема уже решена. Пленум Верховного Суда разъяснил судам, что лишение права может применяться и к лицам, которые такого права не имеют. Однако для комплексного решения этого вопроса необходимо пойти дальше. Полагаем, что предусмотренные Законом Республики Беларусь «О дорожном движении» (статья 26) условия получения права управления механическим транспортным средством следует дополнить указанием на то, что лица, лишенные права управления транспортными средствами, к сдаче квалификационных экзаменов не допускаются.

Также необходимо объединить части 1 и 2 как в статье 317¹ УК, так и в статье 18.16 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях. Установить в них обязательное лишение права управления транспортными средствами всех лиц, совершающих запрещенные этими нормами деяния.

И последнее. Период действия статьи 317¹ УК показал, что многие водители даже после привлечения к уголовной ответственности вновь сажись за руль нетрезвыми. Возникла проблема: как оценивать такое поведение?

Многие юристы считают, что в случае совершения водителем данного деяния в третий раз содеянное должно влечь административную ответственность и только, когда лицо в четвертый раз совершит такое деяние, его можно привлечь к уголовной ответственности. Обосновывается это тем, что факт осуждения лица по статье 317¹ УК полагает правовые последствия наложенного на него ранее административного взыскания за первое правонарушение, явившееся необходимым условием уголовной ответственности.

Но такой круг представляется порочным. При привлечении к административной ответственности за первый факт управления в состоянии опьянения водитель предупреждается об уголовной ответственности за повторное совершение такого деяния. Совершение им вновь такого же нарушения означает, что принятые административные меры оказались неэффективными, поэтому содеянное влечет уголовную ответственность. И если после осуждения лицо в третий разумышленно допускает аналогичное нарушение, привлечение его вновь к административной ответственности будет не только неэффективным, но даже вредным. Полагаем, что для усиления ответственности лиц, многократно допускающих это грубейшее нарушение ПДД, статью 317¹ следует дополнить отдельной частью, в которой предусмотреть более строгую ответственность для лиц, ранее судимых по этой статье. Думается, что адекватным наказанием в данном случае является арест на срок от трех до шести месяцев с лишением права управления транспортными средствами.

земельных участков для размещения регистрационно-экзаменационных подразделений и подразделений, осуществляющих такой контроль; создание условий для развития юношеских автошкол, школ велосипедного спорта, иных спортивно-технических автомотоклубов и секций, на разработку и внедрение в учреждениях, обеспечивающих получение дошкольного и начального образования, программы освоения Правил дорожного движения в игровой форме; производство одежды с использованием специальных элементов со светоотражающим эффектом.

СОДЕРЖАНИЕ

Вступительное слово председателя Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по региональной политике и местному самоуправлению Новицкого Г.В.	3
Наумов В.В. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.....	5
Апацкий А.Н. Экологические проблемы дорожного движения.....	10
Часнойть Р.А. Состояние и проблемы медицинского обеспечения безопасности дорожного движения.....	18
Льитин А.М. Проблемы государственного регулирования и управления дорожной деятельностью.....	26
Фарино К.С. Об обеспечении безопасности дорожного движения и мерах по снижению детского дорожно-транспортного травматизма.....	29
Щкуратов В.И. Проблемы транспортной инфраструктуры мегаполисов.....	34
Кравченко С.Е. Международный опыт организации дорожного движения.....	39
Леонович И.И. Проблемы подготовки инженерных кадров для дорожного хозяйства.....	43
Седюкевич В.Н. Подготовка специалистов по организации и безопасности дорожного движения.....	53
Сахарчук А.И. Некоторые проблемы ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств: законодательные и правоприменительные аспекты.....	56
Заключительное слово председателя Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по региональной политике и местному самоуправлению Новицкого Г.В.	60
Рекомендации по итогам заседания «круглого стола» на тему «Законодательство о дорожном движении и дорогах: правоприменительная практика и направления совершенствований»....	61

Под общей редакцией

председателя Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по региональной политике и местному самоуправлению
НОВИЦКОГО Г.В.

Вступительное слово председателя Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по региональной политике и местному самоуправлению
Новицкого Г.В.

Уважаемые участники «круглого стола», приглашенные и журналисты! Разрешите поприветствовать вас в стенах Совета Республики, где Постоянная комиссия по региональной политике и местному самоуправлению проводит «круглый стол» на тему «Законодательство о дорожном движении и дорогах: правоприменительная практика и направления совершенствования».

В его работе принимают участие члены Совета Республики, депутаты Палаты представителей, представители заинтересованных министерств, научных кругов, общественности. Думаю, состав участников говорит об актуальности вопроса, который мы вынесли на обсуждение.

Исходя из темы мы ставим перед собой как минимум две задачи: провести анализ правового регулирования безопасности дорожного движения;

наметить формы и методы нашей совместной работы по дальнейшему развитию законодательства, организационной и управленческой деятельности в этом, безусловно, важном для каждого из нас и для всех жителей Республики Беларусь вопросе.

Уважаемые коллеги и участники «круглого стола»! По оценкам Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортные происшествия ежегодно становятся причиной гибели более 2 миллионов человек на нашей планете.

В Беларуси на автодорогах ежегодно гибнет несколько тысяч человек. Например, в 2008 году на дорогах смерть настигла около полутора тысяч (1564) белорусов, что на 3 % больше, чем в 2007 году. Последствия дорожно-транспортных происшествий, связанных с гибелью и ранением людей, потерей и повреждением материальных ценностей, наносят значительный ущерб экономике нашей страны.

С точки зрения правового регулирования данной проблемы можно сказать, что правовая база у нас есть. Множество документов различной юридической силы регламентируют деятельность в области дорожного движения. Важнейшие из них — Кодекс Республики Беларусь об административной ответственности, законы Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» и «О дорожном движении», Правила дорожного движения, утвержденные Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551. Хочу также отметить, что мы присоединились к Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах, принятым в Вене 8 ноября 1968 года.

Редакционный коллектив:

Красовская И.И., ведущий отделом по обеспечению работы Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по региональной политике и местному самоуправлению, кандидат юридических наук

Жвирядовская С.Л., главный специалист отдела по обеспечению работы Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по региональной политике и местному самоуправлению, кандидат юридических наук

Молчан И.Л., ведущий специалист отдела по обеспечению работы Постоянной комиссии Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь по региональной политике и местному самоуправлению

В настоящем сборнике представлены тезисы выступлений участников **состоявшегося 25 марта 2009 года в Совете Республики Национального собрания Республики Беларусь «круглого стола»**, в ходе которого **обсуждалась актуальная тема: «Различные аспекты законодательства в сфере безопасности дорожного движения в Республике Беларусь»**. Было **принято решение провести дальнейшие работы по дальнейшему развитию законодательства, организационной и управленческой деятельности в данной сфере»**.

Сборник предназначен для членов Совета Республики и депутатов Национального собрания Республики Беларусь, руководителей республиканских органов государственного управления и подчиненных Правительству Республики Беларусь, а также ученых, преподавателей, аспирантов и студентов вузов.

© Секретариат Совета Республики Национального собрания Республики Беларусь

220016, г. Минск, ул. Красноармейская, 4

Совет Республики
Национального собрания
Республики Беларусь

Постоянная комиссия
по региональной политике и местному самоуправлению

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И ДОРОГАХ:
ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА
И НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Материалы «круглого стола», 25 марта 2009 года

Минск
2009