

Да пытання аб адміністрацыйнай адказнасці за правапарушэнні супраць бяспекі руху і эксплуатацыі транспарту

А.І. УСАВА

У артыкуле аўтар праводзіць аналіз заканадаўства некаторых замежных дзяржаў, якія прадугледжваюць адказнасць за здзяйсненне адміністрацыйных правапарушэнняў супраць бяспекі руху і эксплуатацыі транспарту. Таксама даследуецца грамадская думка, датычна дэтэрмінантаў названых правапарушэнняў. Адзначаецца неабходнасць увядзення адміністрацыйнай адказнасці за наўмыснае здзяйсненне дзеянняў, якія парушаюць спакой насельніцтва, якія суправаджаюцца парушэннем рознымі спосабамі правілаў дарожнага руху і эксплуатацыі транспарту, а таксама прапануецца ўсталяваць прававую забарону на курэнне і выкарыстанне электронных сістэм падчас кіравання транспартным сродкам.

Ключавыя словы: адміністрацыйная адказнасць, адміністрацыйнае правапарушэнне, бяспека руху, эксплуатацыя транспарту, аўтахуліганства, кіраванне транспартным сродкам.

The author of the article analyzes the legislation of some foreign countries, which provides for liability for administrative offences against traffic safety and operation. The public opinion is also investigated regarding the determinants of these offenses. There is a need to introduce administrative liability for acts of deliberate disturbance of the population, accompanied by various forms of violation of traffic rules and operation of transport, and also proposes a legal ban on smoking and the use of electronic systems while driving.

Keywords: administrative liability, administrative offence, traffic safety, operation of transport, car abuse, driving.

Уводзіны. Забеспячэнне бяспекі дарожнага руху становіцца адной з цэнтральных задач дзяржавы. Пад бяспекай дарожнага руху варта разумець стан дарожнага руху, што забяспечвае мінімальную імавернасць узнікнення небяспекі для руху і дарожна-транспартнага здарэння.

Што да колькасці дарожна-транспартных здарэнняў, здзейсненых на тэрыторыі Рэспублікі Беларусь, то па звестках, змешчаных на сайце Нацыянальнага статыстычнага камітэта Рэспублікі Беларусь у 2023 г., у рэспубліцы зарэгістравана 3173 дарожна-транспартных здарэнняў, што пацягнулі гібель 436 чалавек, што трохі ніжэй чым у 2022 г. [1].

Захоўваецца досыць высокая ўдзельная вага адміністрацыйных парушэнняў супраць бяспекі руху і эксплуатацыі транспарту.

На гэтым фоне запатрабаваным робіцца вывучэнне грамадскай думкі. Так, аўтарам было праведзена апытанне 207 чалавек, якім было прапанавана адказаць на некалькі пытанняў, што закранаюць дэтэрмінантаў здзяйснення парушэнняў права дадзенага віду, магчымасці ўзмацнення жорсткасці адміністрацыйнай адказнасці за некаторыя дэлікты.

Рэспандэнтамі адзначаюцца наступныя асноўныя фактары, што негатыўна ўплываюць на стан бяспекі дарожнага руху ў сферы іх жыцця:

- нізкая культура паводзін на дарозе ўдзельнікаў дарожнага руху – 44,3 %;
- неспрактываванасць кіроўцаў – 15,6 %;
- нізкая культура паводзін пешаходаў – 15,6 %;
- недахопы ў арганізацыі дарожнага руху і зместу вулічна-дарожнай сеткі – 11,6 %;
- недастатковая праца па прафілактыцы парушэнняў правілаў дарожнага руху і папярэджанні дарожна-транспартных здарэнняў – 12,1 %.

Таксама было прапанавана адказаць на пытанне пра неабходнасць ўзмацнення жорсткасці адміністрацыйнай адказнасці за парушэнне правілаў дарожнага руху пешаходаў, карыстальнікаў сродкаў персанальнай мабільнасці. Патрэбу ўзмацнення жорсткасці адзначаюць 72,3 %.

На пытанне пра ўзмацненне адказнасці веласіпедыстаў станоўчы адказ далі 65,8 % рэспандэнтаў.

На думку ўдзельнікаў апытання, 61,9 % лічыць абавязковым устанавіць забарону на курэнне кіроўцы ў час кіравання транспартным сродкам.

Асноўная частка. Транспартны сродак з'яўляецца крыніцай павышанай небяспекі. Вельмі важна пры кіраванні ім праяўляць уважлівасць і асцярожнасць, выключаць кіраванне ў нецвярозым стане і так званую «зухаватасць», паняцце якой, напрыклад, у некаторых краінах заканадаўча замацоўваецца як аўтахуліганства.

Цікава, у гэтым пытанні ўяўляе замежны досвед. У прыватнасці, паняцце «аўтахуліганства» замацавана ў Кодэксе Кыргызскай Рэспублікі пра парушэнні (далей – КП КР) і Кодэксе Азербайджанскай Рэспублікі пра адміністрацыйныя парушэнні (далей – КаП АР). Варта заўважыць, што замацаванне на заканадаўчым узроўні ў гэтых краінах дадзенага паняцця адбываецца па-рознаму.

Так, у арт. 189 КП КР пад аўтахуліганствам разумеецца наўмыснае дзеянне кіроўцы транспартнага сродку, што дэманстрацыйна парушае грамадскі парадак і спакой грамадзян, якое выказвае яўную непавагу да грамадства, што суправаджаецца парушэннем Правілаў дарожнага руху і эксплуатацыі транспартных сродкаў (аўтагонкі, паказальная язда рознага віду ў нявызначаных месцах і да т. п.) [2].

Так, у арт. 511 КаП АР пад аўтахуліганствам разумеюцца наўмысныя дзеянні кіроўцы механічнага транспартнага сродку, якія дэманстрацыйна парушаюць грамадскі парадак і спакой насельніцтва, якія выказваюць яўную непавагу да грамадства, суправаджаюцца працяглым парушэннем правілаў дарожнага руху:

1. ажыццяўленне гонак у яўнай форме з удзелам двух ці больш механічных транспартных сродкаў;

2. кіраванне механічным транспартным сродкам з адрывам аднаго ці больш колаў ад паверхні дарогі;

3. працяглы гук шаравання колаў аб паверхню дарогі ці шматлікія сляды колаў на паверхні дарогі, што ўзнікаюць у выніку раптоўнага паскарэння механічнага транспартнага сродку [3].

На падставе адлюстраваных артыкулаў варта адзначыць, што ў КаП АР адзначаецца, што наўмысныя дзеянні павінны быць працяглымі, чаго не замацавана ў КП КР. З аднаго боку, адсутнасць дадзенага замацавання можна палічыць слушнай, бо, калі дзеянне наўмыснае, але недоўгачасовае, яно не дэманстрацыйнае і не парушае спакою насельніцтва, дэманструе павагу да яго, то гэта нельга расцэнваць як аўтахуліганства, бо няма сукупнасці акалічнасцяў. Аднак з іншага боку, прывязка да працягласці мае месца быць, бо калі дзеянне наўмыснае, але недоўгачасовае, яно з'яўляецца дэманстрацыйным і парушае спакой насельніцтва, а таксама не дэманструе павагу да яго, гэта ўжо трэба расцэнваць як аўтахуліганства.

Пры гэтым варта адзначыць той факт, што некаторыя практыкі лічаць патрэбным узмацненне адказнасці аж да крымінальнай. Асобы, якія дапускаюць хуліганскія дзеянні на дарозе выяўляюць непавагу да ўсяго грамадства, бо яны самі па сабе ўяўляюць рэальную пагрозу для жыцця людзей, удзельнікаў руху. Таксама адзначаецца, што да асоб, якія агрэсіўна паводзяць сябе на дарогах і ствараюць аварыйныя сітуацыі, варта адносіць і стрытрэйсераў.

Такім чынам, практыка замежных краін паказвае, што заканадаўчае замацаванне аўтахуліганства дапамагае ўсталяваць яшчэ большы парадак на дарогах, таму прапануецца ўнесці дадатак у Кодэкс Рэспублікі Беларусь аб адміністрацыйных правапарушэннях (далей – КаАП) і выкласці арт. 19.1¹ у наступнай рэдакцыі: «Аўтахуліганства – наўмысныя дзеянні вадзіцеля транспартнага сродку, якія дэманстрацыйна парушаюць грамадскі парадак і спакой насельніцтва, выказваюць яўную непавагу да грамадства, а таксама суправаджаюцца парушэннем рознымі спосабамі правілаў дарожнага руху і эксплуатацыі транспартных сродкаў, – цягне за сабой накладанне штрафу ў памеры ад пяці да дзесяці базавых велічынь або пазбаўленне права займацца пэўнай дзейнасцю тэрмінам да аднаго года».

Артыкул 18.13 КаАП Рэспублікі Беларусь устанаўлівае адказнасць за невыкананне патрабаванняў сігналаў рэгулявання дарожнага руху, парушэнне правіл перавозкі пасажыраў ці іншых правілаў дарожнага руху. У пятай частцы дадзенага артыкула гаворыцца пра адказнасць за парушэнне правілаў карыстання радыё- і тэлефоннай сувяззю ў час руху, што і складае аб'ектыўны бок.

Паводле п. 10.4 Правілаў дарожнага руху (далей – ПДР) кіроўцу ў час руху транспартнага сродку забараняецца карыстацца апаратам радыё- і тэлефоннай сувязі, не абсталяванай тэхнічнай прыладай, што дазваляе весці перамовы без выкарыстання рук [4].

Варта адзначыць, што дадзенае правіла замацоўваецца і ў іншых краінах. У прыватнасці, у ПДР Рэспублікі Малдовы гаворыцца, што браць удзел у гутарцы, калі гэта можа адцягнуць ад кіравання транспартным сродкам, а таксама весці тэлефонныя перамовы ў час руху забараняецца, за выключэннем выпадкаў, калі транспартны сродак ці тэлефон абсталяваны тэхнічнай прыладай, што дазваляе весці перамовы без выкарыстання рук [5, п. 14 (d)].

Аднак у дадзеным выпадку ідзе забарона не толькі на тэлефонныя перамовы, але і на просты ўдзел у гутарцы. Згодна дадзенаму правілу, забараняецца браць удзел у гутарцы з пасажырамі ў транспартным сродку ў час руху, калі гэта можа адцягнуць ад кіравання транспартным сродкам.

У Эстоніі адбываецца іншае замацаванне. У Законе «Пра дарожны рух» дадзенай краіны забараняецца здзяйсняць пры кіраванні транспартным сродкам дзеянні, якія могуць замінаць кіраванню ці ўспрымання дарожнай сітуацыі, у тым ліку карыстацца тэлефонам без дапаможнай прылады, што дазваляе карыстацца ім без дапамогі рук, і ў час руху транспартнага сродку трымаць тэлефон у руках [6].

У Законе «Пра дарожны рух» Грузіі таксама ёсць падобная фармулёўка. У прыватнасці, пры перамяшчэнні транспартных сродкаў кіроўцы павінны ўстрымлівацца ад дзеянняў, не звязаных з кіраваннем. Пры кіраванні транспартным сродкам кіроўцам забараняецца карыстацца сродкамі мабільнай камунікацыі. Гэта забарона не распаўсюджваецца на выпадкі, калі кіроўцы карыстаюцца сродкамі мабільнай камунікацыі з дапамогай навушнікаў ці функцыяй мабільнай камунікацыі «гучная сувязь у час гутаркі (ці дыстанцыйная гутарка)» і іх абедзве рукі вольныя для кіравання транспартным сродкам [7].

Такім чынам, устаноўлена, што ў Эстоніі і Грузіі апроч забароны на тэлефонныя гутаркі без адмысловых сродкаў мабільнай камунікацыі існуе агульная забарона на здзяйсненне любых дзеянняў, якія могуць замінаць кіраванню транспартным сродкам і ўспрымання дарожнага становішча. Шмат якія спецыялісты пад такой забаронай разумеюць забарону на курэнне ў аўтамабілі, як адно з часта здзяйсняемых дзеянняў, якое адцягвае ўвагу кіроўцы ў час руху на дарозе. Бо працэс курэння кіроўцы не на шмат адрозніваецца ад аналагічнага працэсу гутаркі па мабільнай прыладзе. У абодвух выпадках адна рука кіроўцы трымае чужы прадмет у руках. Пры курэнні кіроўца можа прытрымліваць руль, але гэта не выключае факт зніжэння ўзроўню бяспекі кіравання транспартным сродкам.

Пры кіраванні транспартным сродкам кіроўца павінен цалкам канцэнтравацца на дарозе, не адцягваючы ўвагу ні на якія знешнія фактары. Пры выкарыстанні ж мабільнага тэлефона ці курэнні ў час кіравання назіраецца мноства адмоўных наступстваў, а менавіта такіх, як зніжэнне канцэнтрацыі, хуткасці рэакцыі, пастаяннае адцягненне ўвагі ад сітуацыі на дарозе і іншыя. У сукупнасці ўсе гэтыя фактары ў некалькі разоў павялічваюць рызыку ўзнікнення аварый.

У Рэспубліцы Беларусь не існуе забароны на курэнне за рулём. Аднак ёсць некаторыя агаворкі ў рамках курэння ў грамадскіх месцах. Так, курыць у маршрутным транспартным сродку, прыгарадным ці міжгароднім аўтобусе, тралейбусе і іншым грамадскім транспарце забаронена. Дадзеная забарона вынікае з таго, што ўсе гэтыя тыпы транспарту з'яўляюцца грамадскім месцам, у якім паводле арт. 19.9 КаАП Рэспублікі Беларусь курыць забаронена.

Дадзеная забарона ўстаноўлена Палажэннем «Пра дзяржаўнае рэгуляванне вытворчасці, звароту і спажывання тытунёвай сыравіны і тытунёвых вырабаў», зацверджаным Дэкрэтам Прэзідэнта Рэспублікі Беларусь № 28 «Пра дзяржаўнае рэгуляванне вытворчасці, звароту і спажывання тытунёвай сыравіны і тытунёвых вырабаў» ад 17.12.2002 г. [8].

Варта адзначыць, што ў дадзены дакумент не адзін раз уносіліся змены і дапаўненні з моманту яго прыняцця, аднак забарона на курэнне ва ўсіх відах грамадскага транспарту заставалася нязменнай.

Таксама патрэбна адзначыць і кіроўцаў грузавых транспартных сродкаў. Пытанне дазволу ці забароны іх курэння залежыць шмат ад якіх фактараў. Так, напрыклад, катэгарычна забаронена курыць кіроўцам транспартных сродкаў, што перавозяць выбухныя грузы.

Што ж датычыцца іншых кіроўцаў, то супрацоўнікі ДАІ настойліва рэкамендуюць спыніцца ў дазволеным месцы і пакурыць, замест таго, каб рабіць гэта за рулём у час руху.

Забарона на курэнне ў прыватных аўтамабілях дзейнічае пакуль далёка не ўсюды. Тым не менш, у некаторых краінах Еўропы яна ўжо рэалізавана, тым самым зменшыўшы адсотак дарожна-транспартных здарэнняў. Напрыклад, з 2016 г. курэнне за рулём лічыцца парушэннем ПДР у Румыніі.

Пры гэтым забарона на курэнне за рулём у большасці замежных краін замацавана з агаворкамі. Гэта было зроблена таму, што пераследавалася яшчэ і іншая мэта: абарона пасажыраў ад пасіўнага курэння.

Неабходна прааналізаваць працэс курэння электроннай цыгарэты ў час кіравання аўтамабілем, які таксама можа прывесці да парушэння ПДР. Вядома, небяспекі абпаліцца недакуркам ці патрэбы падпальваць цыгарэту ўжо няма, аднак уключэнне дадзенай прылады, праверка ўзроўню вадкасці-напаўняльніка і шэраг іншых маніпуляцый таксама патрабуюць адцягнення ўвагі ад дарогі, што ў выніку можа прывесці да аварыі.

Такім чынам, на аснове вышэйпададзенага лічым мэтазгодным унесці наступныя змены:

1) у п. 9.6 ПДР Рэспублікі Беларусь унесці забарону на курэнне (у тым ліку электронных цыгарэт) пры кіраванні транспартным сродкам, і выкласці яго ў наступнай рэдакцыі: «... 9.6. не выконваць дзеянняў, якія адцягваюць яго ўвагу ад кіравання транспартным сродкам, у тым ліку курэнне цыгарэт і электронных сістэм, прызначаных для курэння»;

2) ч. 5 арт. 18.13 КаАП Рэспублікі Беларусь дадаць і выкласці ў наступнай рэдакцыі: «5. Парушэнне асобай, якая кіруе транспартным сродкам (за выключэннем вадзіцеляў транспартных сродкаў аператыўнага прызначэння), правіл карыстання радыё- і тэлефоннай сувяззю падчас руху, а таксама курэнне падчас руху транспартнага сродку – цягне накладанне штрафу ў памеры да дзвюх базавых велічынь».

Заклучэнне. Прапановы, сфармуляваныя ў выніку праведзенага даследавання, дазваляць дасягнуць асноўнай мэты забеспячэння бяспекі дарожнага руху і створаць перадумовы для дасягнення ў будучым у Рэспубліцы Беларусь такога стану дарожнага руху, пры якім выключаюцца траўматызм і гібель людзей у выніку дарожна-транспартных здарэнняў.

Літаратура

1. Количество дорожно-транспортных происшествий по территории Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://dataportal.belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 10.01.2025.
2. Кодекс Кыргызской Республики о нарушениях [Электронный ресурс] : 28 октября 2021 г., № 128 : в ред. Закона Кыргыз. Респ. от 27.01.2025 г., № 30 // Законодательство стран СНГ. – Режим доступа : https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=136149. – Дата доступа : 12.01.2025.
3. Кодекс Азербайджанской Республики об административных проступках [Электронный ресурс] : 29.12.2015 г., № 96-VQ : в ред. Закона Азерб. Респ. от 27.12.2024 г., № 754-VIQD. // Законодательство стран СНГ. База данных. СоюзПравоИнформ. – Режим доступа : https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36865427&pos=4985;-60#pos=4985;-60. – Дата доступа : 12.01.2025.
4. О мерах по повышению безопасности дорожного движения : Указ Президента Республики Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 : в ред. Указа Президента Республики Беларусь от 18 апреля 2022 г., № 145 «О совершенствовании организации дорожного движения». – Минск : Правовая библиотека НЦПИ, 2025. – С. 175.
5. Об утверждении Правил дорожного движения Молдовы [Электронный ресурс] : постановление Правительства Молдовы, 14.11.2011 г., № 842 : с изм. и доп. 17.11.2014 г. // Законодательство стран СНГ. База данных. СоюзПравоИнформ. – Режим доступа : http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=27856#A2NO13Y8UZ. – Дата доступа : 14.02.2023.
6. О дорожном движении Эстонии [Электронный ресурс] : Закон Эстонии, 23.12.2010 г. : с изм. и доп. 11.02.2015 г. – Режим доступа : <http://autotraveler.ru/estonia/pdd-estonii.html>. – Дата доступа : 10.01.2025.
7. О дорожном движении Грузии [Электронный ресурс] : Закон Грузии, 24.12.2013 г., № 1830-вс : с изм. и доп. 11.06.2016 г. – Режим доступа : <http://autotraveler.ru/georgia/pdd-gruzii.html#.WRiHie8fMbc>. – Дата доступа : 10.01.2025.
8. О государственном регулировании производства, оборота и потребления табачного сырья и табачных изделий [Электронный ресурс] : Декрет Президента Республики Беларусь, 17.12.2002 г., № 28 : с изм. и доп. 06.10.2015 г. // Законодательство стран СНГ. База данных. СоюзПравоИнформ. – Режим доступа : http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=20659. – Дата доступа : 12.01.2025.