

В.В. МАМОНОВ¹, А.М. ТАКИЯНОВА²

д.ю.н. ведущий научный сотрудник Института государства и права КазНУ им. аль-Фараби¹,

стажер-исследователь Института государства и права КазНУ им. аль-Фараби²

НЕКОТОРЫЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация

В данной научной статье авторы раскрывают тему о некоторых методологических аспектах административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения, раскрывая вопросы юридической ответственности, подробно изложенные в разработанных проектах Кодекса об административных правонарушениях, а также Уголовного кодекса в новых редакциях. В статье обсуждается ряд дискуссионных вопросов, требующих своего разрешения в настоящее время.

На протяжении последних лет серьезную озабоченность государства и общества вызывает проблема безопасности дорожного движения. По данным Министерства внутренних дел Республики Казахстан за 10 лет (с 2002 по 2012) в стране в результате дорожно-транспортных происшествий погибло более 32 000 человек, еще свыше 160 тысяч – получили травмы различной тяжести[1]. За первые шесть месяцев 2013 года на территории Казахстана зарегистрировано 8462 дорожно-транспортных происшествий, жертвами которых стали 1 167 человек и еще 10837 человек получили ранения[2]. Не менее значительны аналогичные показатели в масштабе мирового сообщества. По данным Организации Объединенных Наций, ежегодно почти 1,3 миллиона человек погибают в дорожных авариях - более 3000 человек в день - и более половины этих людей не передвигаются на автомобиле. Еще двадцать-пятьдесят миллионов человек подвергаются в результате аварий несмертельным травмам, которые являются важной причиной нетрудоспособности во всем мире[3].

Указанные обстоятельства послужили причиной разработки различных программных документов, призванных кординально оздоровить обстановку на дорогах. Одним из направлений государственной политики в данной сфере является дальнейшее совершенствование института юридической ответственности. В настоящее время в Республике Казахстан разработаны проекты Кодекса об административных правонарушениях, а также Уголовного кодекса в новых редакциях, которые учитывают современные тенденции развития правозащитных механизмов. Вместе с тем, остается также ряд дискуссионных вопросов требующих своего разрешения.

Составы большинства противоправных деяний в сфере безопасности дорожного движения закреплены в главе 27 Кодекса об административных правонарушениях (далее – КоАП)[4]. Действующая редакция КоАП включает в себя статьи, устанавливающие ответственность за различные нарушения в указанной сфере (несоблюдение требований к организации, техническому регулированию и т.д.). Основная же часть проступков относится к нарушению правил дорожного движения.

Обращает на себя внимание то, что последняя из названных категорий правонарушений имеет, в подавляющем большинстве, безальтернативные и абсолютно определенные санкции.

В частности, в одних статьях – это штраф, выраженный в конкретном размере минимального расчетного показателя, в других – лишение права управления на определенный срок. Такой подход вполне оправдан с точки зрения противодействия коррупции, поскольку отсутствие альтернативы в выборе санкции, как и так называемой «вилки» (верхних и нижних пределов взыскания) существенно снижает предпосылки к установлению «договоренностей» между уполномоченным должностным лицом и правонарушителем. Вместе с тем, нельзя игнорировать и общие правила наложения административных взысканий. В соответствии с частями 2 и 3 статьи 60 КоАП, «административное взыскание должно быть справедливым, соответствующим характеру правонарушения, обстоятельствам его совершения, личности правонарушителя. При наложении административного взыскания на физическое лицо учитываются характер совершенного административного правонарушения, личность виновного, в том числе его поведение до и после совершения правонарушения, имущественное положение, обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответственность».

Получается, что вне зависимости от всего перечисленного тот же штраф, налагаемый на виновное лицо за нарушение правил дорожного движения, будет *один и тот же*. Указанное делает фактически не применимыми названные выше общие правила наложения взысканий и может в ряде случаев входить в противоречие с обеспечением социальной справедливости как цели взыскания и общеправовым принципом. Единственное, что на наш взгляд, наряду с повышенной коррупциогенностью сферы дорожного движения на так или иначе оправдывает безальтернативные и абсолютно-определенные санкции – это общественная опасность нарушений правил дорожного движения.

В науке административного права длительное время развивалась дискуссия о том, является правонарушение общественно опасным либо это отличительный признак только преступлений. Полагаем, что в административном правонарушении общественная опасность также присутствует. Подтверждением этому служит отнесение в проекте нового Уголовного кодекса (далее – УК) отдельных наиболее существенных административных правонарушений к категории уголовных проступков.

В соответствии с частями 1-3 статьи 10 проектной редакции УК, уголовные правонарушения в зависимости от степени общественной опасности и наказуемости подразделяются на преступления и уголовные проступки. Преступлением признается совершенное виновно общественно опасное деяние (действие или бездействие), запрещенное Кодексом под угрозой наказания в виде штрафа, исправительных работ, ограничения свободы, лишения свободы или смертной казни. Уголовным проступком является совершенное виновно деяние (действие либо бездействие), не представляющее большой общественной опасности, причинившее незначительный вред либо создавшее угрозу причинения вреда личности, организации, обществу или государству, за совершение которого предусмотрено наказание в виде штрафа, исправительных работ, привлечения к общественным работам, ареста, а также деяние, наказуемое с применением административной преюдиции[5].

Базовой характеристикой как административного так и уголовного правонарушения (проступка и преступления) является виновное деяние. Уголовное и административное законодательство традиционно выделяют умышленную и неосторожную форму вины, включая прямой и косвенный умысел, а также самонадеянность и небрежность. Вместе с тем, в отличие от УК в КоАП, форма вины, как правило, квалифицирующего значения не имеет. Если в Уголовном законе деяние, совершенное по неосторожности, признается уголовным правонарушением только в том случае, когда это специально предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК, то в КоАП составы административных проступков сконструированны таким образом, что в рамках одной и той же статьи ответственность наступает как за умышленное так и за неосторожное деяние. В этой связи возникает вопрос, каково практическое значение закрепления в действующем КоАП, а также его новой проектной редакции умышленной и неосторожной формы вины, в том числе прямого и косвенного умысла, самонадеянности и небрежности?

На наш взгляд, изложенный подход выступает методологическим ориентиром в выборе размера санкции и служит дополнением к общим правилам наложения административных взысканий. Вместе с тем, он будет работать только в том случае, если санкции в статьях, устанавливающих ответственность, альтернативные и относительно определенные. Например, в соответствии со статьей 468-2 КоАП, нарушение действующих на транспорте правил охраны порядка и безопасности движения лицами, выполняющими управленческие функции в дорожных, строительных и других организациях и ответственными за эксплуатацию дорог и дорожных сооружений, их оборудования, а также за организацию дорожного движения, если оно повлекло:

а) причинение крупного ущерба;

б) причинение телесного повреждения средней тяжести, -

влечет штраф в размере от двухсот до пятисот месячных расчетных показателей либо административный арест до сорока пяти суток.

Предположим, что с учетом общих правил наложения административных взысканий из двух возможных (альтернативных) санкций выбран штраф. Далее, для определения размера штрафа, налагаемого на нарушителя, условно поделим штрафные санкции (от 200 до 500 МРП) на половину и каждую из этих половин еще на две части. В этом случае, если правонарушение совершено умышленно, штраф выбирается ближе к большему пределу от его среднего значения (от 350 МРП к 500 МРП); и наоборот если правонарушение совершено по неосторожности то размер санкции отпределяется ближе к меньшему пределу от его средней величины (от 200 МРП к 350 МРП). В свою очередь, для дополнительной корректировки размера штрафа также следует поступить применительно к прямому и косвенному умыслу, самонадеянности и небрежности. То есть при прямом умысле пределы штрафа будут в размере от 425 МРП до 500 МРП, при косвенном от 350 МРП до 425 МРП. Аналогично этому при самонадеянности от 275 МРП до 350 МРП, при небрежности от 200 МРП до 275 МРП.

Такой подход позволит сделать систему наложения административных взысканий социально справедливой, понятной и доступной как для физических и юридических лиц, так и для органов, рассматривающих дела об административных правонарушениях. Необходимо отметить, что нечто схожее с предложенной схемой нашло свое отражение в зарубежном законодательстве. В частности, в Лондоне все дорожно-транспортные нарушения были разделены на пять групп в зависимости от степени тяжести. В первой группе максимальный штраф составлял 200 ф. ст., в пятой – 5 тыс. ф. ст. (штраф за вождение в нетрезвом виде). Кроме штрафов, за каждое нарушение давали определенное количество очков, суть их начисления заключалась в том, что при достижении максимального количества очков (12) автовладелец лишался прав на 6 месяцев[6].

В любом случае, для адекватной оценки каждого противоправного деяния требуется глубокое изучение существа самого проступка, степени его общественной опасности, то есть негативного влияния на состояние защищенности интересов личности, общества и государства. Не в коей мере нельзя игнорировать также «личностный аспект» проступка. В этом срезе он также уникален.

Напротив, наметившаяся в последнее время устойчивая тенденция к увеличению в КоАП безальтернативных и абсолютно определенных санкций может в конечном счете создать угрозу возникновения системных противоречий. Нельзя допустить, чтобы санкции, как и их размер в КоАП определялись, что называется «на глазок» без конкретных научно-теоретических обоснований и рекомендаций по их применению. В правоприменительной практике значительное поле для коррупционных проявлений создают не сами «вилки» того же штрафа, а не чем необузданная свобода выбора его размера, где не подтвердить не опровергнуть обоснованность размера наложенного взыскания зачастую невозможно. И дело здесь не в том, что уголовные наказания назначает только суд, а административные взыскания еще порядка 40 органов административной юрисдикции.

Следует подчеркнуть, что в настоящее время наблюдается отчетливое сближение институтов административной и уголовной ответственности (не исключена перспектива их дальнейшего полного слияния). Вместе с тем, если Уголовный закон направлен на последовательную гуманизацию, расширение перечня альтернативных наказаний, назначаемых с учетом личности виновного и характера совершенного правонарушения, то в КоАП ситуация зачастую прямо противоположная. Данное обстоятельство может внести определенный дисбаланс в общегосударственную политику противодействия противоправным проявлениям.

В научно-теоретическом плане примечательно само значение виновности деяния по КоАП. В статье 13 данного законодательного акта, устанавливается «принцип вины», согласно которому физическое лицо подлежит административной ответственности только за те правонарушения, в отношении которых установлена его вина. Объективное вменение, то есть административная ответственность за невиновное причинение физическим лицом вреда, не допускается. Виновным в административном правонарушении признается физическое лицо, совершившее деяние умышленно или по неосторожности.

Полагаем, что вина не может являться принципом, поскольку рассматривается в качестве обязательного признака самого **правонарушения** (ч.1 ст.28). Нормы части 1 статьи 13 относительно вины непосредственно вытекают из понятия «административное правонарушение», а наличие вины подлежит доказыванию в процессе производства по делу. Принцип же, как основополагающее начало, каких-либо доказательств не требует. Напротив, закрепление вины в качестве принципа создает определенное противоречие со статьей 8, согласно которой нарушение принципов как основание признания состоявшегося производства по делу недействительным, отмены вынесенных в ходе такого производства решений либо признания собранных при этом материалов, не имеющих силы доказательств, **зависит от характера такого нарушения** и должно обладать **существенностью**. Вина не может обладать существенностью и не имеет каких-либо других свойств, кроме как ее **наличие** либо **отсутствие**. Следуя указанной логике, нормы статьи 13 должны быть размещены после понятия «административное правонарушение» (ст.28) в статье под заголовком «Вина». Указанное касается также проектной редакции КоАП.

В заключении следует отметить, что приведенные суждения не ведут к отрицанию необходимости существования безальтернативных и абсолютно определенных санкций. Напротив, например, установление в статье 467 КоАП в качестве взыскания только лишения водительских прав за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии сыграло существенную положительную роль в обеспечении безопасности дорожного движения. Вместе с тем, полагаем, что полная и последовательная реализация в КоАП данной идеи будет возможна после достижения соответствующего уровня развития транспортной инфраструктуры (устранение превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, улучшение качества дорожного покрытия и др.). В таких условиях причиной нарушения тех же правил дорожного движения будет служить преимущественно «человеческий фактор», когда проступок является следствием невнимательности или очевидного игнорирования участником дорожного движения требований безопасности.

ЛИТЕРАТУРА

1 Статистика дорожно-транспортных происшествий на дорогах страны порой напоминает сводку военной поры//www.interfax.kz.

2 Статистика по ДТП в Казахстане за первое полугодие 2013 года//info@easttime.ru.

3 Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов (резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 10 мая 2010 года № 64/255)//Информационная система «Параграф» (ТОО «Компания ЮрИнфо» - 1996-2008). Версия 1.0.

4 Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 30 января 2001 года)//Информационная система «Параграф» (ТОО «Компания ЮрИнфо» - 1996-2008). Версия 1.0.

5 Уголовный кодекс Республики Казахстан (проект)//27.08.2013 ЕСЭДО (версия 7.132). Копия электронного документа.

6 Хегай Ю.А. Зарубежный опыт транспортной политики//dom-hors@mail.ru.

ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫС ҚАУЫПСІЗДІК САЛАСЫНДАҒЫ ӘКІМШІЛІК ЖАУАПҚЕРШІЛІКТІҢ КЕЙБІР МЕТОДОЛОГИЯЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ

Резюме

Авторлар, берілген ғылыми мақалада жол қимылының қауыпсуздік саласындағы әкімшілік жауапкершіліктің кейбір методологиялық аспектілерін айтып отыр. Әкімшілік құқықбұзушылық туралы Кодекстің әзірленген жобаларында, сонымен қатар жаңа редакциядағы Қылмыстық кодексінде егжей-тегжей баяндалған заңи жауапкершілік сұрақтарын ашып отыр. Мақалада осы уақытта өз шешімін қажет ететін бірқатар таластартыс сұрақтары талқыланылады.

SOME METHODOLOGICAL ASPECTS OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

Summary

In this scientific article the authors reveal the issue of some of the methodological aspects of administrative responsibility in the field of road safety. They reveal the questions of legal liability which detailed in the draft of Code of Administrative Offences and the Criminal Code in new editions. In the article discussed a number of controversial issues that need to be resolved at present days.