

грудня 2003 року, №15 // Законодавство України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0015700-03#Text>

12. Про судову практику в правах про злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів [Електронний ресурс] : Постанова Пленуму Верховного Суду України, 26 квітня 2002 року №4// Законодавство України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0004700-02#Text>

13. Про судоустрій та статус суддів [Електронний ресурс]: Закон України, 2 червня 2016 року, № 1402-VIII: в ред. Законом України від 04.06.2020 р. // Законодавство України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text>

14. Постанова Верховного Суду України [Електронний ресурс] : 21 березня 2013 р. по справі № 5-2кц13 // Інформаційний сервер Верховного Суду України. – Режим доступу: <https://www.viaduk.com/clients/vs.nsf/81b1cba59140111fc2256bf7004f9cd3/ca18df79a229006dc2257b430025aaad?OpenDocument>

15. Кримінальний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]: 13.04.2012 г., № 4651-VI : прийнятий Верховною Радою України 13 квітня 2012 р.: в ред. Законом України від 21.07.2020 р. // Законодавство України. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>

16. Розгляд справ Великою Палатою Верховного Суду // Офіційний веб-сайт Судової влади України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://supreme.court.gov.ua/supreme/pokazniki-diyalnosti/analiz/tablica_vr. – Дата доступу: 06.12.2020.

17. Хилюк, С.В. Кримінально-правові аспекти правила NON BIS IN IDEM у практиці європейського суду з прав людини / С.В. Хилюк // Вісник Львівського університету. Серія юридична. – 2012. – Вип. 55. – С. 254-265.

Р.Р. Ольховик, А.А. Боровик
БГЭУ (Минск)

К ВОПРОСУ О ВВЕДЕНИИ БАЛЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ШТРАФОВ ЗА АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Одним из направлений совершенствования административно-деликтного законодательства в настоящее время является работа по подготовке внесения изменений в действующий Кодекс об административных правонарушениях Республики Беларусь (далее – КоАП).

Дискуссия о внедрении в административно-деликтное законодательство Республики Беларусь еще одного вида административных взысканий – штрафных баллов, является особенно значимой, т.к. в настоящее время проблема обеспечения безопасности дорожного движения приобрела значительную актуальность как в контексте обеспечения общественной безопасности, так и в рамках широкого круга государственно-правовых преобразований, в том числе административной реформы. Аварийность на дорогах

Беларуси с каждым годом наносит колоссальный ущерб обществу. По данным Национального статистического комитета, в результате невнимательного вождения в дорожно-транспортных происшествиях погибли 745 человек, что составляет 19% процентов от всех аварий со смертельным исходом в стране в 2020 году [3]. Именно высокий показатель смертности в результате дорожно-транспортных происшествий задает вектор совершенствования нормативного правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Одно из наиболее существенных нововведений в КоАП Республики Беларусь – профилактические меры воздействия, в их числе начисление штрафных баллов для предупреждения совершения правонарушений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Межведомственной экспертной комиссией предлагается ввести новую статью 6 КоАП «Систематическое нарушение правил дорожного движения» в следующей формулировке: «Совершение физическим лицом административных правонарушений, повлекшее суммарное начисление десяти и более штрафных баллов в течение одного года, – влечет лишение права управления транспортными средствами сроком на шесть месяцев».

Известно, что во многих зарубежных странах, наряду с высокими штрафными санкциями, функционирует балльная система учета нарушений правил дорожного движения. Приведем примеры правовой регламентации балльной системы в законодательстве государств постсоветского пространства. Например, введение в 2015 году в Украине положения о штрафных баллах в Кодекс Украины об административных правонарушениях (далее – КУоАП) обусловлено необходимостью усиления административно-деликтного воздействия на лиц, допускающих отдельные нарушения в области безопасности дорожного движения, использования опыта Франции и некоторых других стран Европы, а также внедрение средств их фиксации в автоматическом режиме.

В ходе рассмотрения законопроекта о ведении данного вида взыскания в Украине, специалистами Главного Научно-экспертного управления Верховного Совета Украины, высказывались следующие замечания, не нашедшие отражения в законе: отсутствие обоснования суммы баллов (150); возможность махинаций с определением лица, непосредственно управляющего транспортным средством, в связи с внедрением «презумпции вины собственника» и некоторые другие [2]. Штрафные баллы являются взысканием, которое налагается на граждан за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, зафиксированные камерами, работающими в автоматическом режиме. Такие баллы автоматически устанавливаются для лица, имеющего право управления транспортным средством, ежегодно с начала календарного года (со дня получения права управления транспортным средством) и до конца года начисляется 150 баллов. В случае фиксации такого правонарушения от общего числа баллов гражданина, который его совершил, отнимается количество баллов, предусмотренных соответствующей статьей КУоАП. Если же размер взыскания в виде штрафных баллов превышает остаток, они налагаются соразмерно этому остатку независимо от размера штрафных баллов, определенных в соответствующей статье Особенной части этого Кодекса.

К сожалению, ни порядок исполнения постановлений о наложении штрафных баллов, ни последствия их израсходования, ни другие особенности их применения КоАП Украины не регулирует.

Для России балльная система учета нарушений правил дорожного движения не является новой. В соответствии со ст. 17 Основ законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях лишение специального права, предоставленного гражданину (права управления транспортными средствами, права охоты), применялось на срок до трех лет за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом. В последующем, в проекте Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях присутствовала статья, предусматривавшая ответственность за систематическое нарушение правил дорожного движения, однако в процессе принятия названного законодательного акта она была исключена. Основным аргументом оппонентов являлось то, что при предлагавшейся балльной системе оценки нарушений правил якобы происходило как бы «двойное наказание» нарушителя, включающее в себя и административные штрафы, и баллы. По мнению А. Ю. Якимова, в этом случае речь шла о так называемой сложной неоднократности, когда соответствующему правонарушению давалась оценка в баллах и устанавливалась определенная величина баллов, превышение которой влекло повышенную ответственность. Таким образом, при совершении правонарушения, когда сумма набранных баллов превышала установленную величину, происходила переквалификация правонарушения. Разумеется, никакого «двойного наказания» в этом случае не было [3].

С 1 июля 2017 года балльная система введена и в Грузии. Ежегодно на водительское удостоверение начисляется 100 баллов, которые сокращаются в соответствии с видом правонарушения. Минимальное количество баллов – 5, максимальное – 40 (за повторные грубые нарушения правил дорожного движения). Если водитель совершит нарушения на 100 баллов, его лишат права управления транспортным средством. Для пешеходов максимальный балл составляет 10 баллов [1]. Водители могут проверить свои баллы с помощью мобильного приложения SAGENCY, а также на сайте Агентства услуг МВД Грузии.

С учетом изложенного, стоит отметить то, что международная практика действия системы штрафных баллов показывает ее эффективность в сфере контроля и обеспечения безопасности дорожного движения. Балльная система успешно функционирует в тех государствах, где традиционно высокий уровень уважения граждан к закону, дисциплинированности и исполнительности населения, имеются развитые информационно-телекоммуникационные системы, а также навык их использования гражданами. Введение в административно-деликтное законодательство Республики Беларусь такого вида административного взыскания, как штрафные баллы, является прогрессивным шагом, который может эффективно повлиять на смертность в результате дорожно-транспортных происшествий, а также стать эффективным инструментом обеспечения безопасности дорожного движения в целом.

Список литературы

1 100-бальная система оценки водителей – как это будет работать? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.newsgeorgia.ge/>. – Дата доступа : 20.11.2020.

2 Заключение на проект Закона Украины № 2562 от 13.05.2015 р. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://w1.c1.rada.gov.ua/>. – Дата доступа: 20.11.2020.

3 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 20.11.2020.

4 Якимов, А. Ю. Статус субъекта административной юрисдикции и проблемы его реализации / А. Ю. Якимов. – М. : Проспект, 1999. – 200 с.

Е.С. Остапьевская

Академия управления при Президенте Республики Беларусь (Минск)

АКТЫ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА В СИСТЕМЕ ПРАВОВЫХ АКТОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Конституционный Суд занимает особое место в системе органов судебной власти и государственном механизме Республики Беларусь, являясь средством утверждения конституционной законности в правоприменительной и правотворческой деятельности. В качестве особого судебного органа он призван выполнять возложенные на него функции и полномочия, обеспечивать верховенство и прямое действие Конституции, действовать на одном уровне с законодательной и исполнительной ветвями власти.

Акты Конституционного Суда Республики Беларусь имеют достаточно важное значение в системе правовых актов государства. Конституционный Суд своими актами и содержащимися в них правовыми положениями не только восстанавливает конституционность, но и динамично способствует развитию действующего законодательства [3, с. 346].

Следует отметить, что акты Конституционного Суда влияют на процесс обеспечения соблюдения прав и свобод граждан путем создания единой системы законодательства, основанной на конституционных требованиях.

Ключевое значение для функционирования Конституционного Суда имеют два вида его правовых актов – решения и заключения. В соответствии со статьей 36 Закона Республики Беларусь «О Конституционном судопроизводстве Республики Беларусь»: «Решением Конституционного Суда является любой акт, принимаемый в его заседании». Нельзя не заметить тот факт, что решения Конституционного Суда носят рекомендательный характер в отличие от обязательных заключений. В этом и состоит их основное различие. Решения Конституционного Суда имеют особый статус среди актов судебных органов и отличаются от решений судов общей юрисдикции. Предметом ведения Конституционного Суда выступают отнюдь не наказание за уголовное правонарушение или рассмотрение какого-либо спора в сфере частного права, а юрисдикционный контроль нормативных актов, которые принимаются высшими органами власти в Республике Беларусь.