

отсутствие комплексных показателей безопасности дорожного движения, адекватно отражающих группы факторов, например: техническое состояние транспортных средств, внешние факторы, показатели криминогенной обстановки в регионе и его социально-экономического развития;

в настоящее время подготовка сотрудников УГАИ ГУВД Мингорисполкома по вопросам применения специализированного программного обеспечения оставляет желать лучшего;

необходимо организовать обучение сотрудников УГАИ ГУВД Мингорисполкома по использованию специализированного программного обеспечения на компьютерах;

шире практиковать наглядное представление информации о ДТП в средствах массовой информации, на плакатах и стендах с помощью графического метода (разнообразных графиков, диаграмм, картограмм, картодиаграмм, пиктограмм и т. д.).

Решение вышеперечисленных задач упростит методику проведения анализа динамики показателей ДТП и будет способствовать повышению безопасности дорожного движения в Республике Беларусь.

Библиографические ссылки

1. Ананич, В.А. Словарь-справочник по криминологии и юридической психологии / В.А. Ананич, О.П. Колченогова. Минск : Амалфея, 2003.
2. Блувштейн, Ю.Д. Криминологическая статистика / Ю.Д. Блувштейн. Минск : Высш. шк., 1981.
3. Он же. Криминология и математика / Ю.Д. Блувштейн. М. : Юрид. лит., 1974.
4. Бульбенков, В.В. Выбор показателей для корреляционно-регрессивного анализа и прогнозирования динамики дорожно-транспортных происшествий в регионе / В.В. Бульбенков, В.А. Трухов // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. 2005. № 1 (9).
5. Ефимова, М.Р. Социальная статистика / М.Р. Ефимова, С.Г. Бычкова. М. : Финансы и статистика, 2003.
6. Лунев, В.В. Юридическая статистика / В.В. Лунев. М. : Юрист, 1999.
7. Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2003 г. : аналит. сб. Минск : УГАИ МВД Респ. Беларусь, 2004.
8. Синькова, Е.П. Современные информационные технологии статистического анализа в юридических исследованиях / Е.П. Синькова // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. 2006. № 1 (11).
9. Фармагей, Л.К. Деятельность полиции по надзору за дорожным движением / Л.К. Фармагей, Д.Г. Кузлякин. Минск : НИЦ УГАИ МВД Респ. Беларусь, 2003.

А.А. Вишневский, доцент кафедры экономико-правовых дисциплин Академии МВД Республики Беларусь, кандидат юридических наук, доцент;

А.В. Шокун, старший инспектор дорожно-патрульной службы взвода ДПС ОГАИ Речичского РОВД Гомельской области

О ПРИМЕНЕНИИ П. 2.2 И 2.3 ДЕКРЕТА ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Одной из наиболее острых проблем, связанных с издержками эксплуатации автотранспорта, является риск причинения имущественного ущерба или вреда здоровью в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). В целях обеспечения защиты законных интересов физических лиц и организаций, охраны здоровья и имущества, а также интересов общества в целом 19 февраля 1999 г. был подписан декрет Президента Республики Беларусь № 8 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (вступил в силу с 1 июля 1999 г.). Целью данного вида обязательного страхования является обеспечение возмещения ущерба, причиненного в результате ДТП, страховыми организациями, в которых виновный застраховал свою ответственность. Также декретом № 8 была определена ответственность за использование транспортных средств в дорожном движении без заключенного договора страхования. Рассматриваются вопросы правомерности наложения штрафа на владельцев транспортных средств на основании п. 2.2 и 2.3 декрета Президента Республики Беларусь № 8 и обосновывается необходимость изложения указанных пунктов в новой редакции.

За последнее десятилетие автомобильный парк в Беларуси увеличился на 59,2 %, индивидуальный транспорт – на 87,6 %. Общее количество транспортных средств в абсолютных цифрах на 1 января 2005 г. составило 2 846 480 единиц, из которых 2 423 389 находится в личной собственности граждан.

В дорожном движении кроме положительных моментов, связанных с динамически осуществляющимися товарообменными операциями, необходимой миграцией граждан, их занятостью в обслужива-

нии определенной отрасли экономики, имеется и один существенный недостаток, оказывающий отрицательное влияние как на материальное положение отдельных владельцев транспортных средств (физических и юридических лиц), так и на значительную часть национального богатства государства в целом – аварийность. Не требует доказательств тот факт, что общее количество транспортных средств и постоянно увеличивающиеся темпы их прироста на фоне снижающейся пропускной способности автомобильных дорог и недостатка культуры поведения участников дорожного движения объективно приводят к росту дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий. Существовавший ранее порядок возмещения вреда лицом, виновным в совершении ДТП, был растянут во времени и в значительной степени зависел от его материального положения.

Стремясь к рациональному и правовому решению этой задачи, преследуя цели защиты законных интересов граждан, обеспечения охраны их здоровья и имущества, а также защиты интересов общества и государства в целом, с 1 июля 1999 г. декретом Президента Республики Беларусь № 8 от 19 февраля 1999 г. было введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств [1]. Несмотря на то что данный вид обязательного страхования осуществляется уже почти семь лет, до сих пор ученые-юристы и практики игнорировали данную тему. Как следствие, в Беларуси отсутствуют научные исследования по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (за исключением нескольких статей), а необходимость подобного исследования давно назрела. В данной статье авторы попытались осветить лишь один из нюансов, возникающих при осуществлении этого вида страхования.

Принятый нормативный правовой акт значительно упростил процедуру истребования и выплаты страховых сумм лицам, пострадавшим в результате ДТП, однако начиная с июля 2002 г. на практике стали возникать определенные трудности, связанные, в частности, с реализацией п. 2.2, 2.3 декрета № 8. Напомним, что в данных правовых нормах закреплены положения, в соответствии с которыми использование в дорожном движении транспортного средства без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – страхового свидетельства), а равно аналогичные действия в случае совершения ДТП лицом, уполномоченным управлять этим средством, влекут за собой наложение штрафа на владельца транспортного средства. В соответствии с п. 2 Положения о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств владельцем транспортного средства признается юридическое или физическое лицо, являющееся в соответствии с законодательством собственником или иным законным владельцем транспортного средства (в силу права хозяйственного ведения, оперативного управления, на основании договора аренды, доверенности на управление транспортным средством либо по иному основанию, предусмотренному законодательством или договором) [2].

На практике же имеют место случаи, когда, реализуя предоставленные п. 2.5 декрета № 8 полномочия, должностные лица Государственной автомобильной инспекции МВД, таможенных органов Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций составляют административные протоколы о нарушении п. 2.2 или 2.3 указанного декрета в отношении лица, которое на момент проверки непосредственно управляло транспортным средством, не удостоверившись в том, является ли данное лицо владельцем управляемого им транспортного средства. Ведь в том случае, если лицо не является таковым, оно не может быть субъектом рассматриваемого правонарушения и в соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 227 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях оно не может быть привлечено к административной ответственности за отсутствием в его действиях состава административного правонарушения, предусмотренного п. 2.2 или 2.3 декрета № 8. Действия такого лица подлежат квалификации только по ч. 2 ст. 117 КоАП – управление транспортным средством лицом, не имеющим при себе регистрационных или иных документов, предусмотренных Правилами дорожного движения.

Подобные ситуации не могли возникнуть в период подписания декрета № 8, когда нормы действовавших в 1999 г. Правил дорожного движения обязывали водителя при управлении транспортным средством иметь документ, подтверждающий право собственности или владения данным средством. Случаи управления автомобилем без технического паспорта или доверенности были немногочисленны, то есть за рулем почти всегда находился именно владелец транспортного средства.

Однако начиная с 2002 г. положение изменилось в связи с принятием новых правовых актов, имеющих непосредственное отношение к владельцам транспортных средств: закона Республики Беларусь «О дорожном движении» от 17 июля 2002 г. и ныне утративших силу Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 1850 от 31 декабря 2002 г., а также введенных в действие на территории Республики Беларусь с 1 января 2006 г. новых Правил дорожного движения, утвержденных указом Президента Республики Беларусь № 551 от

28 ноября 2005 г. Среди прочих нововведений в указанных источниках впервые не была закреплена обязанность водителя иметь при себе доверенность, которая бы подтверждала законность управления либо распоряжения транспортным средством. С учетом данного обстоятельства в настоящее время в республике становится все больше водителей, не являющихся собственниками управляемых ими транспортных средств и не имеющих нотариально удостоверенных прав на управление, распоряжение и совершение иных действий в отношении транспортного средства. К сожалению, последующие редакции декрета № 8 от 30 августа 2002 г. и 16 февраля 2004 г., принятые уже после вступления в силу закона «О дорожном движении», также не учли данное обстоятельство. Отдельные авторы обращали внимание на этот аспект [4], но не предлагали никаких практических мер по совершенствованию существующей на сегодняшний день в Республике Беларусь практики применения норм декрета № 8.

Безусловно, реализуя предоставленное законом право, собственник транспортного средства вправе без какого-либо письменного подтверждения передать управление им любому другому лицу по своему усмотрению (с учетом соблюдения других требований Правил дорожного движения). Хорошо, когда такое право предоставляется на относительно непродолжительный период и транспортное средство вновь переходит в непосредственное владение и под контроль собственника. Однако в определенных случаях подобная передача фактически осуществляется как сделка купли-продажи, при которой не оформляется предусмотренный ч. 1 ст. 424 Гражданского кодекса Республики Беларусь договор, а происходит простой обмен технического паспорта транспортного средства на деньги. Сознает ли в подобных случаях «покупатель», что, передав «продавцу» деньги, он вовсе не получил право собственности на данное транспортное средство и в любой момент может его лишиться? И до конца ли осознает «продавец» то, что, передав таким образом транспортное средство под контроль другого лица, он продолжает оставаться собственником данного средства и в соответствии со ст. 948 Гражданского кодекса Республики Беларусь, являясь владельцем источника повышенной опасности, несет ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу других лиц, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего либо источник опасности выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц?

Вместе с тем, принимая во внимание то обстоятельство, что количество лиц, не являющихся собственниками транспортных средств, будет увеличиваться, нам представляется целесообразным внести изменения в п. 2.2 и 2.3 декрета № 8 по аналогии с п. 2.4. Данный пункт устанавливает, что эксплуатация в Республике Беларусь транспортного средства, зарегистрированного за границей, без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, имеющего силу на территории республики, влечет наложение штрафа на лицо, управляющее этим транспортным средством. Сложно представить себе ситуацию, когда транспортное средство, зарегистрированное за пределами нашей страны, пересекает государственную границу Республики Беларусь под управлением лица, не являющегося его владельцем или не имеющего письменного подтверждения своих полномочий на его распоряжение за пределами государства регистрации. В данном случае определение субъектом рассматриваемого правонарушения было бы, возможно, более уместным, нежели в тех пунктах, в которых речь идет о транспортных средствах, зарегистрированных в Республике Беларусь. Однако законодатель, вероятно, учел тот вариант, при котором в Беларуси эксплуатировать транспортное средство, зарегистрированное за ее пределами, без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в том числе и без доверенности, может не только его владелец. Если принять во внимание, что в соответствии с п. 2 Положения о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств к транспортным средствам, гражданская ответственность владельцев которых подлежит обязательному страхованию, относятся грузовые, легковые и грузопассажирские автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры, автомобили специального назначения (санитарные, пожарные), тракторы (в том числе транспортные средства, созданные на базе перечисленных), дорожные машины, прицепы и полуприцепы к этим механическим транспортным средствам, подлежащие государственной регистрации и используемые в дорожном движении на территории Республики Беларусь, а также ввозимые на указанную территорию для временного пользования, то возникает противоречивая ситуация, при которой одно и то же лицо, управляя транспортным средством, владельцем которого оно не является, без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, будет нести ответственность согласно декрету № 8 или будет освобождено от нее независимо от того, является ли оно владельцем транспортного средства или нет, а исходя из того, где зарегистрировано данное транспортное средство: если за пределами Республики Беларусь – будет отвечать как лицо, управляющее таким транспортным средством, если на территории Беларуси – ответственность не наступит, так как лицо не является его владельцем. Другими словами, определение субъекта и образование состава административного правонарушения по п. 2.2, 2.3 и 2.4 декрета № 8 при прочих равных усло-

виях зависит не от характера действий, закрепленных в диспозиции нормы, не от наличия у лица отношений собственности или законного владения к эксплуатируемому в Республике Беларусь транспортному средству, а от места его регистрации.

С учетом изложенного мы предлагаем следующую редакцию п. 2.2 и п. 2.3 декрета № 8:

«2.2. Использование в дорожном движении транспортного средства без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств влечет наложение штрафа:

на юридическое лицо (предпринимателя), осуществляющее свою деятельность без образования юридического лица и являющееся владельцем транспортного средства, – в размере 15 базовых величин;

на физическое лицо, управлявшее транспортным средством, принадлежащим физическому лицу, не указанному в абзаце третьем настоящего подпункта, – в размере 5 базовых величин»;

«2.3. Использование в дорожном движении транспортного средства без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в случае совершения дорожно-транспортного происшествия лицом, уполномоченным управлять этим средством, влечет наложение штрафа:

на юридическое лицо (предпринимателя), осуществляющее свою деятельность без образования юридического лица и являющееся владельцем транспортного средства, – в размере 25 базовых величин;

на физическое лицо, управлявшее транспортным средством, принадлежащим физическому лицу, не указанному в абзаце третьем настоящего подпункта, – в размере 10 базовых величин».

Это, на наш взгляд, позволит усилить ответственность лиц, эксплуатирующих транспортные средства без доверенности и не являющихся их собственниками. Имея сдерживающий фактор в виде реальной возможности быть подвергнутыми административному взысканию уже не по ч. 2 ст. 117 КоАП, где в качестве взыскания предусмотрен штраф от 0,5 до 1,5 базовых величин и даже предупреждение, а по п. 2.2 или 2.3 декрета № 8, в которых закреплен определенный размер штрафа (например, для физических лиц – 5 и 10 базовых величин соответственно), водитель перед началом поездки должным образом позаботится о получении страхового свидетельства от владельца транспортного средства вне зависимости от места его регистрации. Принятие такой редакции позволит сократить затраты уполномоченных государственных органов на установление, поиск и привлечение к ответственности лиц, являющихся субъектами нарушений требований п. 2.2 и 2.3 декрета № 8.

В подобных изменениях должны быть заинтересованы и страховые организации, имеющие специальное разрешение (лицензию) на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, так как в случае совершения таким лицом ДТП страховой компании приходится затрачивать дополнительное время, средства и усилия на установление владельца транспортного средства и участие в судебном процессе. Кроме этого, фонд защиты потерпевших, формируемый Белорусским бюро по транспортному страхованию для расчетов с потерпевшими в случаях, предусмотренных законодательством, также недополучает денежные средства. Напомним, что одним из источников пополнения указанного фонда являются 50 % от суммы штрафов, поступающих на счет бюро за использование в дорожном движении транспортного средства без договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [3].

Таким образом, можно констатировать, что в настоящее время обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств стало уже привычным видом страхования для автовладельцев (страхователей) и страховщиков, в полной мере отражающим уровень состояния правовых отношений в современном обществе. Устранение отмеченных недостатков, на наш взгляд, позволит в полной мере обеспечить гарантированную государством защиту интересов субъектов данного вида страхования и справедливость применяемых мер ответственности ко всем лицам, вовлеченным в сферу общественных отношений, регулируемых нормами декрета № 8.

Библиографические ссылки

1. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : декрет Президента Респ. Беларусь, 19 февр. 1999 г., № 8 (в ред. от 16 февр. 2004 г.) // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 1999. № 17.

2. Положение о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : утвержд. указом Президента Респ. Беларусь 19 февр. 1999 г. № 100 (в ред. указов Президента Респ. Беларусь от 1 дек. 1999 г. № 701, от 12 июня 2000 г. № 339, от 25 апр. 2001 г. № 216, от 26 марта 2002 г. № 159, от 9 июля 2004 г. № 320) // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 1999. № 17.

3. Положение о фонде защиты потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий : утвержд. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь от 22 сент. 2004 г. № 140 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2004. № 172.

4. Соколова, О.И. Возмещение вреда при ДТП по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств / О.И. Соколова. Минск : Дикта, 2004.