УДК 343.346

ПРОБЛЕМЫ РАЗГРАНИЧЕНИЯ ПОЛНОМОЧИЙ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПРИ ПРЕСЕЧЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Д. В. ШКИНДЕР
(Представлено: О. В. Катушонок)

Рассматривается проблема разграничения полномочий между должностными лицами, которые вправе останавливать транспортные средства, и должностными лицами, которые могут составлять протоколы по статье 18.15 КоАП Республики Беларусь Республики Беларусь при управлении транспортным средством в состоянии опьянения. Обосновывается необходимость предварительной фиксации признаков опьянения, четкой регламентации межведомственного взаимодействия и возможного расширения компетенции отдельных органов при наличии специальной подготовки и технических средств.

В Республике Беларусь одной из наиболее острых проблем обеспечения безопасности дорожного движения является разграничение полномочий между должностными лицами, уполномоченными останавливать транспортные средства, и должностными лицами, имеющими право составлять протоколы об административных правонарушениях за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Ее актуальность обусловлена необходимостью своевременного пресечения противоправного поведения, угрожающего жизни и здоровью граждан, а также обеспечения неотвратимости административной ответственности. Несоответствие между широкими полномочиями по остановке транспортных средств и узким кругом лиц, уполномоченных оформлять материалы по ст. 18.15 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь (далее – КоАП Республики Беларусь), порождает правоприменительные разрывы, которые ослабляют контрольно-надзорную деятельность и увеличивают риск утраты доказательной базы [1].

Право остановки транспортных средств закреплено в п. 9.1 Правил дорожного движения Республики Беларусь, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 (далее – ПДД) [2]. Данная норма предоставляет такое право не только сотрудникам Государственной автомобильной инспекции Республики Беларусь (далее – ГАИ), но и должностным лицам целого ряда иных органов: Следственного комитета, органов внутренних дел (кроме сотрудников ГАИ), органов государственной охраны, Государственной инспекции охраны животного и растительного мира при Президенте Республики Беларусь, органов финансовых расследований Комитета государственного контроля, Вооруженных Сил, внутренних войск Министерства внутренних дел, органов государственной безопасности, органов пограничной службы, таможенных органов, Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций, государственной лесной охраны. При этом законодатель предъявляет строгие требования к процедуре остановки: требование должно быть подано своевременно, понятно водителю и выражено путем подачи сигнала жезлом, жестом руки, с помощью громкоговорящего устройства либо путем включения на транспортном средстве оперативного назначения маячка красного цвета. Должностные лица Транспортной инспекции и Государственной инспекции охраны животного и растительного мира, находящиеся в движущемся специальном автомобиле, вправе требовать остановки путем включения маячка синего цвета, специальной информационной таблички (табло) и (или) громкоговорящего устройства. В темное время суток вне населенного пункта рядом с указанными лицами должно находиться транспортное средство оперативного назначения с включенным маячком – это требование призвано обеспечить видимость и безопасность как должностных лиц, так и водителей.

Однако, детальная регламентация процедуры остановки не подкреплена сопоставимой детализацией нормативного регулирования фиксации правонарушений, связанных с состоянием опьянения водителя. Ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения либо за отказ от прохождения освидетельствования установлена ст. 18.15 КоАП Республики Беларусь Республики Беларусь [1]. Данная статья предусматривает дифференцированную ответственность в зависимости от степени опьянения и иных обстоятельств.

Полномочия по рассмотрению дел об административных правонарушениях, в том числе по ст. 18.15 КоАП Республики Беларусь, закреплены за органами внутренних дел и конкретными категориями их должностных лиц в соответствии со ст. 3.6 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – ПИКоАП Республики Беларусь) [3]. Согласно данной норме, дела вправе рассматривать руководители территориальных органов внутренних дел, их заместители, начальники и заместители подразделений ГАИ, командиры (начальники) строевых подразделений дорожно-патрульной службы ГАИ и их заместители. При этом отдельные категории должностных лиц уполномочены рассматривать дела лишь по определенным составам правонарушений. Должностные лица

иных ведомств, даже если они законно остановили транспортное средство, например, при преследовании Государственной инспекции охраны животного и растительного мира браконьера, не наделены полномочиями по составлению протоколов по ст. 18.15 КоАП Республики Беларусь Республики Беларусь и не вправе вести административный процесс по таким делам. Это означает, что при выявлении признаков опьянения должностное лицо, осуществившее остановку, не может самостоятельно оформить административный протокол, а обязано передать информацию уполномоченным сотрудникам органов внутренних дел.

На практике такой порядок приводит к возникновению существенных рисков, снижающих эффективность пресечения правонарушений. Во-первых, задержка между моментом остановки и прибытием уполномоченного должностного лица создает риск того, что водитель, у которого были выявлены признаки опьянения, может скрыться либо отказаться от взаимодействия. Во-вторых, особую опасность представляет поведение водителя, который после остановки употребляет алкоголь или иные одурманивающие вещества до прибытия сотрудников ГАИ – это прямо подпадает под ч. 4 ст. 18.15 КоАП Республики Беларусь. Однако доказать данный состав мешает временной разрыв: если первоначальное состояние водителя и его поведение в момент остановки не зафиксированы своевременно, установить факт употребления веществ уже после подачи сигнала об остановке становится сложнее. В-третьих, в отдаленных районах и за пределами населенных пунктов время прибытия экипажа ГАИ может быть значительным, что дополнительно усиливает указанные риски и ослабляет профилактический эффект административного наказания. Наконец, отсутствие на нормативном уровне четкого механизма фиксации обстоятельств лицом, осуществившим остановку, ведет к неоднородности правоприменительной практики: в одних случаях должностные лица составляют служебные записки или иные внутренние документы, в других – ограничиваются устным сообщением, что не обеспечивает единообразия в сборе и закреплении доказательств.

Водитель, остановленный с признаками опьянения, с момента ограничения свободы находится в статусе административно задержанного, и поскольку управление в состоянии опьянения нарушает пункт 10.1 ПДД, удержание является законной мерой пресечения длящегося правонарушения. Однако законность сохраняется лишь при соблюдении трехчасового срока и наличии у задерживающего лица надлежащих полномочий, которых у должностных лиц иных ведомств, кроме уполномоченных сотрудников органов внутренних дел, по статье 18.15 КоАП Республики Беларусь нет. Если срок превышен или задержание проведено неуполномоченным лицом, дальнейшее удержание становится незаконным, что создает риск утраты доказательств и оспаривания результатов и подтверждает необходимость четкой регламентации фиксации обстоятельств.

Существенным пробелом действующего законодательства является отсутствие регламентированной процедуры предварительной фиксации признаков опьянения должностным лицом, осуществившим остановку транспортного средства (за исключением сотрудника ГАИ). Нормативные акты не предусматривают формы документа, который мог бы составляться таким лицом и иметь доказательственное значение в административном процессе. Между тем, своевременная фиксация внешних признаков опьянения (запах алкоголя изо рта, нарушение речи, неустойчивость позы, неадекватное поведение), особенностей поведения водителя, показаний свидетелей и иных обстоятельств на момент остановки имела бы важное значение для последующего рассмотрения дела. Такой документ мог бы содержать сведения о времени и месте остановки, основаниях ее проведения, признаках опьянения, действиях водителя, наличии или отсутствии попыток скрыться либо употребить вещества, а также данные о свидетелях. Его наличие позволило бы устранить пробелы в доказательственной базе, возникшие в связи с временным разрывом между остановкой и оформлением материалов уполномоченным лицом. Кроме того, это способствовало бы обеспечению единства правоприменительной практики и снижению рисков оспаривания доказательств в суде.

Еще одна причина низкой эффективности пресечения правонарушений – отсутствие подробных правил о том, как ведомства должны взаимодействовать в случае выявления у водителя признаков опьянения. В нормативных правовых актах нет указания на время, за которое органы внутренних дел должны ответить на сообщение от должностных лиц других ведомств, как передавать информацию и материалы и кто несет ответственность за нарушение сроков. В связи с этим в разных подразделениях и ведомствах процесс взаимодействия происходит разрозненно, что влечет промедление реагирования на выявленные нарушения. В целях урегулирования единого подхода к разрешению данной проблемы, качественного и своевременного межведомственного реагирования, полагаем, целесообразно разработать методические рекомендации по межведомственному взаимодействию должностных лиц различных правоохранительных органов при выявлении признаков опьянения у водителей транспортных средств в процессе осуществления их непосредственных полномочий. В методических рекомендациях следует предусмотреть разрешение следующих вопросов: в какой форме должно быть представлено сообщение, за какое время должны приехать уполномоченные сотрудники, каким образом осуществляется сбор доказательственной базы, кто отвечает за сохранность доказательств и каким образом.

Таким образом, на основании проведенного исследования в качестве возможных направлений совершенствования правового регулирования можно выделить несколько направлений:

– Целесообразно законодательно закрепить процедуру предварительной фиксации обстоятельств нахождения водителя в состоянии алкогольного опьянения должностным лицом, уполномоченным на остановку транспортного средства. Это может быть реализовано путем дополнения ПИКоАП Республики Беларусь нормой, предусматривающей право такого должностного лица составлять протокол освидетельствования на факт установления состояния алкогольного либо наркотического опьянения с обязательным указанием конкретных обстоятельств, признаков и действий водителя, а также, по возможности, данных о свидетелях. Такой акт должен иметь доказательственное значение и приобщаться к материалам дела о привлечении лица к административной ответственности за управление в состоянии опьянения.

– Необходимо регламентировать порядок межведомственного *в случае выявления* взаимодействия, установив четкие сроки реагирования уполномоченных подразделений органов внутренних дел, порядок передачи информации и ответственность за нарушение сроков. Это позволит уменьшить временные разрывы и снизить риски утраты доказательств.

– Рассмотреть вопрос о расширении компетенции органов, уполномоченных требовать остановки транспортного средства в соответствии с п. 9.1 ПДД, в части составления протоколов по ст. 18.15 КоАП Республики Беларусь при условии их специальной подготовки, наличия технических средств фиксации (видеорегистраторов, алкотестеров с автоматической записью данных) и строгого контроля со стороны органов внутренних дел [2]. Такой подход позволил бы повысить оперативность пресечения правонарушений, связанных с управлением транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, без ущерба для качества доказывания.

Реализация указанных мер позволит обеспечить своевременность фиксации правонарушений, повысить эффективность профилактики управления транспортными средствами в состоянии опьянения и гарантировать единство правоприменительного подхода вне зависимости от того, каким ведомством было выявлено правонарушение. Кроме того, это будет способствовать укреплению доверия граждан к деятельности правоохранительных органов, поскольку прозрачность и оперативность пресечения противоправного поведения являются важными факторами формирования правовой культуры и ответственного отношения к соблюдению правил дорожного движения. С учетом высокой общественной опасности управления транспортным средством в состоянии опьянения, угрожающего жизни и здоровью неопределенного круга лиц, совершенствование нормативной базы в этой сфере представляется не просто желательным, а необходимым шагом на пути к повышению безопасности дорожного движения в Республике Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : 6 янв. 2021 г. № 91-З : принят Палатой представителей 18 дек. 2020 г. : одобр. Советом Респ. 18 дек. 2020 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 15 апр. 2026 г. № 138-З // ЭТАЛОН-ONLINE / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2026. – URL: https://etalonline.by/document/?regnum=hk2100091. (дата обращения: 09.10.2026).
2. Правила дорожного движения Республики Беларусь : утв. Указом Президента Респ. Беларусь,28 нояб. 2005 г., № 551 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – 29.11.2005. – 1/6961. – URL: https://etalonline.by/document/?regnum=p30500551. (дата обращения: 09.10.2026).
3. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : 6 янв. 2021 г. № 92-З : принят Палатой представителей 18 дек. 2020 г. : одобр. Советом Респ. 18 дек. 2020 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 15 апр. 2026 г. № 138-З // ЭТАЛОН-ONLINE / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2026. – URL: https://etalonline.by/document/?regnum=hk2100092. (дата обращения: 09.10.2026).