



ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ БЕРЕСТЕНЬ,
*доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры уголовно-правовых дисциплин
Международного университета «МИТСО»*



ЕГОР ОЛЕГОВИЧ ЗЕЛЕНКЕВИЧ,
магистрант Международного университета «МИТСО»

НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕГО ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ПО РЕГУЛИРУЕМОМУ ПЕШЕХОДНОМУ ПЕРЕХОДУ НА РАЗРЕШАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА, КАК КВАЛИФИЦИРУЮЩИЙ ПРИЗНАК ЧАСТИ 2 СТАТЬИ 317 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ И УГОЛОВНО-ПРАВОВОЕ ОБОСНОВАНИЕ

Исследуется уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекшее наезд на пешехода, пересекавшего проезжую часть по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора. Анализируется действующая редакция ст. 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь, в которой отсутствует квалифицирующий признак, отражающий повышенную общественную опасность деяния, совершенного водителем, двигавшимся на запрещающий сигнал светофора в момент наезда на пешехода, пересекавшего проезжую часть правомерно — на разрешающий сигнал.

Ключевые слова: уголовная ответственность, неосторожная форма вины, нарушение правил дорожного движения, наезд на пешехода, регулируемый пешеходный переход, запрещающий сигнал светофора, квалифицирующий признак, дифференциация ответственности.

V. I. BERESTEN, E. O. ZELENKEVICH

HITTING A PEDESTRIAN WHO IS CROSSING THE ROADWAY AT A SIGNALLED PEDESTRIAN CROSSING AT THE PERMITTING SIGNAL OF A TRAFFIC LIGHT, AS A QUALIFYING CIRCUMSTANCE UNDER PART 2 OF ARTICLE 317 OF THE CRIMINAL CODE OF THE REPUBLIC OF BELARUS: THEORETICAL AND CRIMINAL-LEGAL JUSTIFICATION

The article examines criminal liability for violating traffic rules those results in hitting a pedestrian who was crossing the roadway at a regulated pedestrian crossing when the traffic light was showing an allowable signal. The current version of the Criminal Code of the Republic of Belarus is analysed; it lacks a qualifying feature that would reflect the increased public danger of an act committed by a driver who was driving at a red traffic light signal at the time of hitting a pedestrian who was lawfully crossing the roadway when the signal was allowable.

Key words: criminal liability, negligent form of guilt, violation of traffic rules, hitting a pedestrian, controlled pedestrian crossing, prohibiting traffic light signal, qualifying feature, differentiation of liability.

Дорожно-транспортный травматизм представляет собой одну из наиболее острых социальных проблем современности. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в мире в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибает около 1,35 млн человек, еще десятки миллионов получают травмы различной степени тяжести [1]. Республика Беларусь, несмотря на последовательную работу по снижению аварийности, также сталкивается с данной проблемой: наезды на пешеходов устойчиво занимают значительную долю в структуре ДТП со смертельным исходом и причинением тяжкого вреда здоровью [2].

Уголовно-правовое регулирование ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств сосредоточено в ст. 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь (далее — УК) [3]. Вместе с тем действующая редакция данной нормы не в полной мере отвечает требованиям дифференциации уголовной ответственности — одного из фундаментальных принципов уголовного права. В частности, ст. 317 УК не разграничивает ситуации, при которых наезд на пешехода сопряжен исключительно с нарушением скоростного режима или иными единичными нарушениями правил дорожного движения (ПДД) [4], и ситуации, при которых водитель одновременно нарушает несколько ключевых требований, в том числе проезжает на запрещающий сигнал светофора, сбивая пешехода, законно пересекающего регулируемый пешеходный переход на разрешающий сигнал.

Между тем очевидно, что степень общественной опасности указанных деяний принципиально различна. В первом случае речь идет о ситуативном нарушении, при котором поведение потерпевшего могло создавать дополнительный риск. Во втором водитель грубо пренебрегает сразу несколькими требованиями ПДД, а пешеход полностью соблюдает установленные правила и обоснованно рассчитывает на безопасный переход. Данное обстоятельство свидетельствует о повышенной вине водителя и, следовательно, о необходимости более строгой уголовно-правовой реакции. Подобное деяние принципиально отличается от «обычного» нарушения правил дорожного движения как по степени вины водителя (наличие нескольких одновременных нарушений ПДД), так и по полной правомерности поведения потерпевшего.

Цель настоящей статьи состоит в теоретическом и уголовно-правовом обосновании необходимости введения в ст. 317 УК квалифицирующего признака, отражающего повышенную общественную опасность деяния водителя при наезде на пешехода, пересекавшего проезжую часть по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора.

Теоретической основой работы послужили труды отечественных и российских авторов, среди которых С. И. Медведев, Д. В. Иванович, Э. А. Саркисова, А. И. Сахарчук, Р. В. Скачек и др. [5–8]. В процессе исследования применены общенаучные методы: системный анализ, сравнительный метод, метод дедукции, а также частные методы исследования: сравнительно-правовой, исторический, логический, социологический, структурный, институциональный и др.

На основе проведенного анализа представляется возможным и необходимым предложить конкретное законодательное решение, устраняющее выявленный пробел. В качестве такового предлагается дополнить ст. 317 УК самостоятельным квалифицирующим признаком следующего содержания: «совершение деяния, предусмотренного настоящей статьей, водителем, двигавшимся на запрещающий сигнал светофора, повлекшее причинение вреда пешеходу, пересекавшему проезжую часть по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора». Данный признак надлежит включить в ч. 2 ст. 317 УК (применительно к последствиям в виде менее тяжкого или тяжкого телесного повреждения) и в соответствующие части, предусматривающие ответственность за причинение смерти.

Основанием для введения предлагаемого признака служит доктрина квалифицирующих обстоятельств в уголовном праве. Она исследовалась многими отечественными и зарубежными учеными (В. Н. Кудрявцев, Л. Л. Кругликов, Э. А. Саркисова и др.). В соответствии с устоявшейся концепцией квалифицирующий признак должен, во-первых, существенно повышать степень общественной опасности деяния по сравнению с основным составом; во-вторых, обладать достаточной распространенностью, чтобы законодательное закрепление было оправдано; в-третьих, быть четко формализованным и доступным для однозначного установления в ходе расследования [6; 7]. Предлагаемый признак отвечает всем указанным критериям.

Относительно первого критерия необходимо подчеркнуть следующее. Проезд на запрещающий сигнал светофора с последующим наездом на правомерно движущегося пешехода характеризуется принципиально иной структурой вины по сравнению с рядовым нарушением ПДД. Водитель, игнорирующий запрещающий сигнал светофора, сознательно пренебрегает одним из важнейших регуляторов безопасности дорожного движения — сигнализацией, специально созданной для разграничения транспортных потоков и защиты пешеходов. Подобное поведение свидетельствует о значительно более высокой степени небрежности или легкомыслия, нежели, например, превышение скорости на 10–15 км/ч в условиях ограниченной видимости [9].

Второй критерий — распространенность — также очевидно соблюдается. Анализ материалов правоприменительной практики, доступных в открытых источниках, свидетельствует, что наезды на пешеходов на регулируемых переходах при нарушении сигнала светофора не являются редкостью и систематически встречаются в деятельности органов предварительного расследования и судов Республики Беларусь. Отсутствие в подобных случаях законодательно закрепленного квалифицирующего признака порождает правовую неопределенность и вынуждает суды прибегать к учету грубости нарушения исключительно на стадии назначения наказания в рамках общих начал, предусмотренных ст. 62 УК [10].

Третий критерий — формализуемость. Факт наличия запрещающего сигнала светофора в момент проезда водителя устанавливается в рамках уголовного дела на основе совокупности доказательств: показаний свидетелей и потерпевшего, записей камер дорожного видеонаблюдения (системы «Безопасный город»), данных технических средств контроля, а также заключений специалистов в области дорожно-транспортной экспертизы. Таким образом, предлагаемый признак не является оценочным и может быть объективно верифицирован, что исключает произвольность его применения.

Необходимо также соотнести предлагаемую норму с принципом вины, закрепленным в ст. 26 УК. Транспортные преступления, предусмотренные ст. 317 УК, традиционно относятся к неосторожным. Введение квалифицирующего признака не меняет неосторожной формы вины применительно к последствиям, однако отражает повышенную степень неосторожности (грубую небрежность или самонадеянность) применительно к самому нарушению ПДД. Данная конструкция соответствует устоявшейся уголовно-правовой доктрине о возможности учета способа совершения неосторожного преступления при дифференциации ответственности [7; 8].

С учетом изложенного предлагается следующая редакция дополнительного квалифицирующего признака, который целесообразно ввести в ч. 2 ст. 317 УК: *«то же деяние, совершенное водителем, проехавшим на запрещающий сигнал светофора, в результате чего вред был причинен пешеходу, пересекавшему регулируемый пешеходный переход на разрешающий сигнал, — наказывается...»* — с установлением санкции, превышающей санкцию ч. 1 ст. 317 УК не менее чем на треть в части максимального срока лишения свободы. Аналогичный квалифицирующий признак надлежит закрепить применительно к последствиям в виде смерти потерпевшего (ч. 3 ст. 317 УК), что обеспечит внутреннюю системность нормы [3; 6].

Реализация данного предложения потребует одновременного внесения изменений в ст. 317 УК и корреспондирующих изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Республики Беларусь в части отнесения дел по новому квалифицированному составу к подсудности соответствующих органов расследования. Помимо этого, целесообразно разработать методические рекомендации для следователей и прокуроров по вопросам доказывания факта проезда на запрещающий сигнал с учетом специфики фиксации данного обстоятельства имеющимися техническими средствами [11].

Выводы

1. Действующая редакция ст. 317 УК Республики Беларусь не обеспечивает надлежащей дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения: норма ориентирована исключительно на тяжесть последствий и не учитывает существенные различия в степени вины водителя и правомерности поведения потерпевшего. В результате два принципиально разных по общественной опасности деяния — наезд при единичном нарушении ПДД и наезд при проезде на запрещающий сигнал светофора с причинением вреда правомерно действующему пешеходу — влекут тождественную уголовно-правовую реакцию.

2. Наезд на пешехода, пересекавшего проезжую часть по регулируемому переходу на разрешающий сигнал светофора, водителем, двигавшимся на запрещающий сигнал, характеризуется повышенной степенью общественной опасности, обусловленной множественностью одновременных нарушений ПДД со стороны водителя; полной правомерностью поведения потерпевшего; объективно более высокой вероятностью тяжких последствий вследствие отсутствия снижения скорости перед переходом.

3. Предложение о введении в ст. 317 УК квалифицирующего признака «совершение деяния водителем, проехавшим на запрещающий сигнал светофора, повлекшее причинение вреда пешеходу, пересекавшему регулируемый переход на разрешающий сигнал» отвечает всем доктринальным критериям квалифицирующего обстоятельства: существенно повышает общественную опасность деяния, является достаточно распространенным и может быть однозначно формализовано в ходе расследования.

4. Реализация данного предложения способствует укреплению принципов справедливости и дифференциации уголовной ответственности, усилению превентивного воздействия уголовного закона на поведение водителей, совершенствованию правоприменительной практики по делам о дорожно-транспортных преступлениях. В перспективе представляется целесообразным проведение комплексного мониторинга практики применения предлагаемой нормы с целью оценки ее профилактического эффекта и при необходимости дальнейшей законодательной корректировки.

Список использованных источников

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения // Всемирная организация здравоохранения. — Женева, 2023. — URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517> (дата обращения: 29.05.2026).

2. Состояние аварийности на дорогах Республики Беларусь // Государственная автомобильная инспекция МВД Республики Беларусь. — Мн., 2024. — URL: <https://www.gai.by> (дата обращения: 29.05.2026).
3. Уголовный кодекс Республики Беларусь : 9 июля 1999 г. № 275-З : принят Палатой представителей 2 июня 1999 г. : одобр. Советом Респ. 24 июня 1999 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 20 окт. 2025 г. № 101-З // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 29.05.2026).
4. Правила дорожного движения Республики Беларусь : утв. Указом Президента Респ. Беларусь от 28 нояб. 2005 г. № 551 : в ред. от 4 авг. 2025 г. // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 29.05.2026).
5. Иванович, Д. В. Сравнительно-правовой анализ составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК Российской Федерации и ст. 317 УК Республики Беларусь // Криминологический журнал. — 2024. — № 1. — С. 67–70.
6. Саркисова, Э. А. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств / Э. А. Саркисова // Право Беларуси. — 2004. — № 35. — С. 66–70.
7. Кудрявцев, В. Н. Общая теория квалификации преступлений : монография / В. Н. Кудрявцев. — 2-е изд. — М. : Юристъ, 2004. — 304 с.
8. Скачек, Р. В. Соотношение реконструкции и моделирования в расследовании преступлений, связанных с нарушением правил эксплуатации транспортных средств / Р. В. Скачек // Право.by. — 2010. — № 4. — С. 120–123.
9. Осипов, В. Е. Уголовно-правовая оценка нарушений правил дорожного движения при неосторожном причинении вреда / В. Е. Осипов // Журнал российского права. — 2020. — № 7. — С. 98–107.
10. Уголовный кодекс Республики Беларусь. Комментарий / под ред. А. В. Баркова, В. М. Хоми-ча. — Мн. : ГИУСТ БГУ, 2011. — 1073 с.
11. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий / С. И. Медведев [и др.]. — Мн. : Акад. МВД, 2018. — 214 с.

17.08.2026