

Обставини справи

Родич заявників загинув у результаті дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої Д. М., який проїхав на червоне світло світлофора на перехресті, перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння. Його було засуджено та призначено покарання у виді позбавлення волі на два роки, з яких він реально відбув чотири місяці. Д. М. неодноразово порушував правила дорожнього руху; приблизно в той самий час проти нього було порушено декілька проваджень у справах про адміністративні правопорушення за водіння у стані алкогольного сп'яніння.

Заявники скаржилися, що органи влади не дотрималися національного законодавства у сфері правил дорожнього руху шляхом вжиття належних заходів до Д. М.

Оцінка Суду

Чинне законодавство у сфері безпеки дорожнього руху (матеріальний аспект)

Справа стосувалася тверджень про недоліки з реалізації нормативно-правових актів. Існують вагомі підстави для захисту суспільства від шкоди в дорожньо-транспортних пригодах, що визнається відповідними міжнародними документами, внутрішнім законодавством і політикою, зокрема і здоровим глуздом. Держава, вживаючи належні стримувальні та превентивні заходи, має намагатися запобігати дорожньо-транспортним пригодам шляхом забезпечення дотримання відповідних правил, направлених на зменшення ризиків небезпечної, необережної чи безвідповідальної поведінки на дорозі.

Відповідне національне законодавство передбачало належні превентивні заходи, направлені на забезпечення громадської безпеки та мінімізацію кількості дорожньо-транспортних пригод. Питання полягало в тому, чи функціонувала ефективно ця нормативно-правова база на практиці.

Поведінка Д. М. у дорожньо-транспортній пригоді була розглянута відповідними органами влади як безвідповідальне водіння з умисним чи необережним ігноруванням безпеки інших осіб, що виходило за межі звичайної недбалості. Він мав довгу історію порушень відповідних правил дорожнього руху, зокрема водіння у стані сп'яніння, перевищення допустимих меж швидкості руху та недотримання вимог знаків дорожнього руху. За 12 років, що передували інциденту, він був 32 рази зареєстрований поліцією як особа, яка вчинила різні порушення правил дорожнього руху, і востаннє його було визнано винним за вчинення порушення менше ніж за два роки до розглядуваного в цій справі інциденту. Тому органи влади мали достатньо підстав вважати його рецидивістом.

Утім у Д. М. двічі тимчасово вилучали водійське посвідчення лише на короткий період. Справді, на момент інциденту Д. М. мав дійсне водійське посвідчення, що дозволяло йому

брати участь у дорожньому русі. За інші порушення Д. М. карали штрафами в малих розмірах чи громадськими роботами або лише доганою. Провадження стосовно десяти адміністративних правопорушень, вчинених Д. М., були припинені або у зв'язку із спливом строку давності, або у зв'язку з недоліками провадження самої поліції. На час інциденту Д. М. було обвинувачено у вчиненні адміністративного правопорушення за водіння у стані алкогольного сп'яніння. Рішення про вилучення його водійського посвідчення було зазначено в повідомленні поліції про накладення штрафу, проте після оскарження Д. М. цього рішення не було жодних вказівок на те, що суд розглядав питання вилучення водійського посвідчення до завершення розгляду справи. У рішенні суду першої інстанції за результатами розгляду цих проваджень суд помилково встановив, що Д. М. раніше не був судимим, а тому визнав штраф достатнім покаранням без вилучення його водійського посвідчення.

Хоча національні органи влади вжили певних заходів до Д. М., вони не змогли застосувати комплексний та всеохопний підхід до застосування ефективних стримувальних та превентивних заходів для того, щоб припинити постійні серйозні порушення правил дорожнього руху Д. М. Такий підхід вимагав би вжиття заходів, ключовим у яких є зменшення факторів ризику для безпеки дорожнього руху, наприклад, анулювання його водійського посвідчення чи вилучення на більш тривалий період, обов'язок повторного проходження навчання з правил дорожнього руху чи лікування від зловживання алкогольними та наркотичними речовинами, і в разі доцільності – застосування більш суворих стримувальних санкцій за його поведінку.

Вжиття таких заходів відповідало б механізмам, створеним у межах відповідної національної законодавчої бази і стандартів, схвалених Урядом, а також механізмам, наведеним у відповідних міжнародних матеріалах.

Хоча Суд не може спекулювати тим, чи була б вирішена справа іншим чином, якби органи влади діяли інакше, відповідний критерій, передбачений статтею 2 Конвенції, не може вимагати доведення того, що «якби не» бездіяльність чи недоліки в діяльності органів влади, смерть могла б не настати. Замість цього було достатньо зробити висновок про те, що численні випадки нежиття органами влади належних заходів до тривалої протиправної поведінки Д. М і, як наслідок, незабезпечення ефективного функціонування на практиці превентивних заходів, направлених на забезпечення громадської безпеки та мінімізацію кількості випадків дорожньо-транспортних пригод, вийшли за межі простої неналежної координації чи бездіяльності. Тому тут була задіяна відповідальність держави з точки зору її позитивних зобов'язань за статтею 2 Конвенції.

Ефективна судова система для вирішення справ у сфері порушень правил дорожнього руху (процесуальний аспект)

Справа також стосувалася неналежності покарання, застосованого до Д. М. за спричинення загибелі родича заявників та затримку в реалізації цього покарання.

Кримінальний кодекс надавав національним судам можливість ухвалити рішення про призначення покарання у вигляді позбавлення волі строком від 3 до 10 років. Проте Муніципальний суд надав перевагу зіслатись на передбачену законом можливість призначення покарання нижче мінімальної межі, призначивши покарання у вигляді двох років позбавлення волі. Не маючи намірів втручатись у вибір судами засобів покарання Д. М. та не маючи наміру судити пропорційність цих засобів до вчиненого правопорушення, ЄСПЛ не міг не відзначити, що при оцінці Муніципальний суд не посилався на той факт, що Д. М. вже декілька разів карали штрафом за адміністративні правопорушення.

Окрім того, факт посилення муніципального суду на те, що до розглядуваного правопорушення поведінка Д. М. відповідала закону, різко контрастувала з його попередньою поведінкою як водія. За цих обставин, як видається, пом'якшення покарання Д. М. до рівня нижче встановленого законом мінімуму не було здійснено після ретельного вивчення всіх відповідних обставин та міркувань, пов'язаних зі справою.

Відповідне національне законодавство також передбачало, що процедури, пов'язані з ув'язненням, мають застосовуватися негайно і реалізація покарання може бути відкладена лише за виключних обставин. Не було достатньо зрозуміло, чому реалізація покарання Д. М. була відкладена на один рік після набрання рішенням законної сили, і тому це не могло вважатись обґрунтованим. Зокрема, заявники були вимушені декілька разів скаржитися на невиконання покарання Д. М. Така необґрунтована затримка не узгоджувалася з позитивними зобов'язаннями держави за статтею 2 Конвенції з виконання остаточних вироків без необґрунтованої затримки.

Установлені недоліки в реакції органів влади вказували, що внутрішня нормативно-правова база з безпеки дорожнього руху, застосована в цій справі, була далеко не суворою та мала незначний стримувальний ефект у запобіганні таким незаконним діям. Крім цього, не можна стверджувати, що поведінкою органів влади вдалося завоювати довіру громадськості в дотриманні органами влади верховенства права та здатності запобігати будь-яким проявам терпимості до незаконних дій.

Висновок

Порушення статті 2 Конвенції (право на життя) у матеріальному та процесуальному аспектах.

Рішення в цій справі ухвалене Палатою 25 березня 2021 року й набуло статусу остаточного 25 червня 2021 року відповідно до пункту 2 статті 44 Конвенції.