

УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОПЫТ СТРАН БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ В ПРОТИВОДЕЙСТВИИ НАРУШЕНИЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, СОВЕРШЕННЫХ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

CRIMINAL-LEGAL EXPERIENCE OF NEIGHBORING COUNTRIES IN COUNTERING VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES AND OPERATION OF VEHICLES COMMITTED WHILE INTOXICATED

P. Smirnova

Summary: The paper examines the issue of improving the criminal legislation in the field of crimes related to traffic safety and the operation of transport, committed while intoxicated. It is proposed to consider ways to build criminal law on transport crimes in neighboring countries, such as Azerbaijan, Armenia, Belarus, Georgia, Kazakhstan, Latvia, Lithuania, Moldova, Estonia and Ukraine, to identify promising areas for the development of domestic legislation.

Keywords: criminal law, neighboring countries, crimes, criminalization of responsibility for driving vehicles, violation of traffic rules, deprivation of a driver's license for the right to drive vehicles, driver, administrative prejudice, refusal of the examination procedure.

Смирнова Полина Владимировна

Адъюнкт, Нижегородская академия МВД России,
polinakobzina@mail.ru

Аннотация. В работе исследуется вопрос совершенствования уголовного законодательства в сфере преступлений, связанных с безопасностью движения и эксплуатацией транспорта, совершаемых в состоянии опьянения. Предлагается рассмотреть способы построения уголовно-правовых норм о транспортных преступлениях в странах ближнего зарубежья, таких как Азербайджан, Армения, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Латвия, Литва, Молдова, Эстония и Украина, определить перспективные направления развития отечественного законодательства.

Ключевые слова: Уголовное законодательство, страны ближнего зарубежья, преступления, криминализация ответственности за управление транспортными средствами, нарушение правил дорожного движения, лишение водительского удостоверения на право управления транспортными средствами, водитель, административная преюдиция, отказ от процедуры освидетельствования.

Уголовное законодательство стран ближнего зарубежья об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств представляет особый интерес для ученых-правоведов, поскольку государства, граничащие с Российской Федерацией, имеют сопряженную сеть автомобильных дорог общего пользования, а также сходные уголовно-правовые запреты, обусловленные историческими особенностями их формирования.

Применение сравнительно-правового метода в рамках методологии государства и права является одним из основных способов познания правовой реальности. Сопоставление явлений и процессов юридического характера позволяет установить, как происходило их видоизменение и развитие. Применение опыта иностранных государств позволяет совершенствовать свою юридическую систему, вбирая в себя положительные черты, а также способствует отказу от устаревших и несовершенных форм правовой регламентации.

Анализ уголовного законодательства рассматриваемых стран ближнего зарубежья показывает, что все они, за исключением Республики Армения, устанавливая от-

ветственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие причинение вреда здоровью либо смерти, дифференцируют ее в зависимости от наличия состояния опьянения. Условно, данные государства по методу конструирования уголовно-правовых норм можно подразделить на две группы:

- К первой относятся такие страны, как Белоруссия, Грузия, Литва, Молдова, Россия, Эстония, которые квалифицированный состав — состояние опьянения поместили в саму уголовно-правовую норму, предусматривающую ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств повлекшее причинение установленных последствий.
- Вторую составляют Азербайджан, Казахстан, Латвия, Украина, которые ввели в Уголовный Кодекс специальную норму, поместив ее в отдельную статью Уголовного Кодекса.

Данный способ построения уголовно-правовых норм является логичным со стороны, например, Латвийской Республики, которая в части 1 статьи 262 Уголовного закона [1] закрепила общий запрет на управление

транспортными средствами в состоянии опьянения вне зависимости от наступивших последствий, а в последующих частях установила ответственность за причинение вреда здоровью и (или) смерти в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Республика Азербайджан и Республика Украина общего запрета на управление транспортными средствами в состоянии опьянения (по аналогии со ст. 264¹ УК РФ) не выделяют. Ввиду изложенного, введение отдельной статьи, на наш взгляд, является избыточным, поскольку в рамках одного состава преступления целесообразнее включить и квалифицированные составы, установив при этом необходимые меры ответственности.

Заметим, что законодатель Республики Армения в пункте 14 статьи 63 Уголовного Кодекса устанавливает состояние опьянения как отягчающее обстоятельство, которое влечет более строгое наказание в пределах санкции уголовно-правовой нормы, однако не изменяет квалификации совершенного деяния.

Уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения введена в Российской Федерации только 01 июля 2015 года. При этом, мнения ученых-правоведов разделились на три группы: первые отнеслись положительно к указанным изменениям, считая новеллу необходимой мерой профилактики дорожно-транспортных происшествий водителями, находящимися в состоянии опьянения; вторые — в целом позитивно оценивая реформу, резко критиковали установление ответственности за отказ от прохождения медицинского освидетельствования, третьи — реформу оценивали негативно, ссылаясь на то, что административная преюдиция противоречит принципу законности [2, с. 15–16].

Рассматривая структуру преступности в России следует отметить, что лидирующую позицию среди неосторожной преступности занимают именно дорожно-транспортные преступления. Кроме того, всего одно неосторожное действие при управлении транспортом способно причинить последствия, сопоставимые с умышленными действиями группы лиц. В рассматриваемом плане следует отметить, что эффективность уголовной политики в области противодействия автотранспортным преступлениям прослеживается в поэтапном снижении количества зарегистрированных преступлений по ст. 264 и 264¹ Уголовного Кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) [3].

Вместе с тем, полагаем, что проведенная реформа еще не воплотила весь свой превентивный потенциал. В этой связи полезно рассмотреть опыт зарубежных стран в противодействии управлению транспортными

средствами в состоянии опьянения, а также специфические черты правовой регламентации указанных запретов.

Уголовная ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения наступает в таких странах, как Белоруссия, Казахстан и Латвия, однако подходы к установлению ответственности существенно разнятся, по объему использования института административной преюдиции в уголовном законодательстве, которые можно разделить на три уровня:

1. Для квалификации деяния обязателен факт именно повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения, лицом, подвергнутым ранее административному наказанию (Республика Белоруссия).
2. Для квалификации деяния обязательно должна быть установлена совокупность следующих обстоятельств: 1) нахождение лица в момент совершения уголовного правонарушения в состоянии опьянения, 2) факт лишения лица права управления транспортным средством до совершения этого деяния (Республика Казахстан);
3. Для квалификации деяния необходимо сочетания следующих двух обстоятельств: 1) управление транспортным средством при отсутствии права на управление транспортным средством (право на управление транспортным средством в установленном порядке не получено либо изъято), 2) нахождение водителя в состоянии опьянения (Латвийская Республика).

Отметим, что лишение права управления транспортными средствами, как вид административного наказания, в частности в Республики Казахстан, предусмотрено также за такие деяния как выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения (часть 3 статьи 596 Кодекса об административных правонарушениях Республики Казахстан (далее — КоАП РК); повторное нарушение участником дорожного движения правил дорожного движения, повлекшее создание аварийной обстановки, то есть вынудившее других участников движения резко изменить скорость, направление движения (часть 2 статьи 606 КоАП РК); повторное пересечение железнодорожного пути вне железнодорожного переезда, выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду (часть 2 статьи 607 КоАП РК) [4] и другие.

Законодатель Республики Беларусь, также, как и отечественный, устанавливает ответственность именно за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения. Заметим, что при квалификации нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение тяжкого

вреда здоровью либо смерти, Белорусский законодатель не криминализует факт отказа от прохождения освидетельствования на состояние опьянения. Вместе с тем обращается на себя внимание диспозиция части 1 статьи 317¹ Уголовного Кодекса Республики Беларусь, сформулированная следующим образом: «Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, совершенные в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения» [5].

Кроме того, в отличие от отечественного законодательства, непосредственно в самой уголовно-правовой норме отражено общественно-опасное деяние, выражающееся как в управлении транспортным средством в состоянии опьянения, так и в отказе от прохождения процедуры освидетельствования (в УК РФ лишь в примечании к статье 264 дается понятие лица, находящегося в состоянии опьянения, которое и включает в себя факт отказа от прохождения медицинского освидетельствования).

По вопросу конструирования составов преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264¹ УК РФ, Ю.В. Грачева и А.И. Чучаев справедливо указывают, что «к сожалению, законодатель вышел за пределы собственно определяемого понятия, приравняв отказ от освидетельствования к состоянию опьянения. Эти деяния не тождественны, и если необходимо было криминализовать отказ от освидетельствования, то это следовало прямо и указать в уголовном законе. Иначе получается, что состояние опьянения презюмируется. В таком случае надо признать, что указанным обстоятельством ставится под сомнение действие одного из конституционных принципов — презумпция невиновности» [6, С. 12].

Кроме того, обращают на себя внимание и различные подходы к определению факта повторности управления транспортными средствами в состоянии опьянения. С точки зрения белорусского уголовного закона, ответственность за указанное деяние наступает в течение года после наложения административного взыскания. Отечественный законодатель в диспозиции статьи 264¹ УК РФ связывает факт наступления ответственности с феноменом «подвергнутости» административному наказанию.

Так, согласно требованиям части 1 статьи 4.6 Кодекса Российской Федерации об административных правона-

рушениях лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

Из вышеизложенного следует, что в России установлен более длительный срок привлечения к уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, поскольку законодатель учитывает не сколько срок вынесения постановления по делу об административном правонарушении, сколько фактическое его исполнение (в частности, сдача лицом водительского удостоверения на право управления транспортными средствами в подразделение-исполнитель данного вида наказания, а также уплаты наложенного административного штрафа). Полагаем, что в данном вопросе отечественный подход к определению временных рамок повторности является наиболее перспективным, так как виновное лицо должно фактически исполнить наказание, а лишь потом начинает исчисление срок окончания «подвергнутости» административному наказанию.

Вызывает особый интерес опыт стран ближнего зарубежья в установлении не только ответственности за управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, но и за передачу транспортного средства лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения (Республика Армения, Республика Казахстан и Латвийская Республика), а также допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления транспортными средствами, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека (Республика Казахстан).

Заключение

Подводя итоги вышесказанному, отметим, что потенциал отечественного уголовного законодательства в части противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в настоящее время не исчерпан. Административная преюдиция является соразмерным ответом на вызовы современности, оказывающая благотворное влияние на состояние защищенности человека, общества и государства от подобного рода преступных посягательств. Страны ближнего зарубежья успешно применяют ее при конструировании уголовно-правовых норм, криминализируя при этом не только именно повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, но и управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, лишенным ранее права управления транспортными средствами за иные грубые правонарушения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Уголовный Закон Латвии [Электронный ресурс] URL: <https://lawyer-khroulev.com/wp-content/uploads/2019/09/ugolovnij-zakon-latvii.pdf> (Дата обращения — 14.02.2023). — Текст: электронный.
2. Арестова Е.Н., Борбат А.В., Зульфугарзаде Т.Э., Алиева Г.А. Актуальные проблемы досудебного производства по уголовным делам: учебно-методическое пособие. М. 2016. 89 с.
3. Портал правовой статистики Генеральной Прокуратуры Российской Федерации. Форма 4-ЕГС. Раздел 2. [Электронный ресурс] URL: <http://crimestat.ru/analytics/> (Дата обращения: 12.08.2022). — Текст: электронный
4. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях [Электронный ресурс] URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=3157739 (Дата обращения — 14.02.2023). — Текст: электронный
5. Уголовный Кодекс Республики Белоруссия [Электронный ресурс] URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=Hk9900275> (Дата обращения: 14.02.2023). — Текст: электронный
6. Грачева Ю.В., Чучаев А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта. // Уголовное право, 2015, № 3. С. 10–15.

© Смирнова Полина Владимировна (polinakobzina@mail.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»