

КРИМИНАЛИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ*

А.И. САХАРЧУК, аспирант Института государства и права НАН Беларуси ©

Статья посвящена вопросам ответственности лиц, виновных в управлении транспортными средствами в состоянии опьянения. В ней с точки зрения достаточности и эффективности анализируются меры административно-правового воздействия, применяемые за совершение этой разновидности транспортных нарушений, а также новейшие изменения в законодательстве, включающие введение уголовной ответственности за рассматриваемые деяния и ужесточение административных взысканий. Кроме того, особое внимание уделяется анализу ранее действовавших норм об ответственности за управление автодорожным транспортом в состоянии опьянения. Управление транспортными средствами в состоянии опьянения — одна из основных причин дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь. Поэтому в рамках повышения безопасности дорожного движения важно правильно определить те меры ответственности, применение которых к лицам, совершившим данное деяние, будет наиболее эффективно.

Вопросам уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в отечественной науке уголовного права особое внимание уделялось в 60–80 годах XX века, когда данное деяние было криминализовано во всех республиках СССР. Юридическому анализу содержания понятия «опьянение», влияния степени опьянения и других обстоятельств содеянного на квалификацию преступления, а также эффективности действия рассматриваемого уголовно-правового запрета посвящены работы А.И. Коробеева [1], Б.А. Куринова [2], В.В. Лукьянова [3] и других ученых.

На основе изученной научной литературы, анализа законодательной и судебной практики в статье рассматриваются проблемы выбора мер ответственности к лицам, виновным в управлении транспортными средствами в состоянии опьянения. Предмет исследования заключается в комплексном системном изучении оснований и критериев криминализации указанного деяния, целесообразности такой криминализации с учетом законодательного опыта и прогноза эффективности уголовно-правового запрета. Поэтому статья касается норм ранее действовавшего законодательства по рассматриваемым вопросам, соотношения видов юридической ответственности и прогнозирования последствий данной криминализации.

В Беларуси вопросу обеспечения безопасности движения автодорожного транспорта уделяется большое внимание, что находит свое отражение в законодательных актах последних лет. В частности, принят Закон Республики Беларусь от 17 июля 2002 года «О дорожном движении»; в Директиве от 11 марта 2004 года №1 «О мерах по укреплению общественной безопасности и дисциплины» Глава государства подчеркнул необходимость повышения безопасности дорожного движения и надежности эксплуатации

транспортных средств; Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 года №551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» утверждены Правила дорожного движения, ранее традиционно утверждаемые Правительством.

Обеспокоенность на самом высоком государственном уровне вопросами повышения безопасности дорожного движения оправдана, поскольку на фоне постоянного роста количества транспортных средств и интенсивности дорожного движения непринятие необходимых мер, в том числе правового характера, неизбежно повлечет возрастание числа дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) и пострадавших в них.

О масштабности проблемы красноречиво говорят следующие цифры. За десять лет (1996–2005 гг.) на дорогах Беларуси произошло 69760 ДТП, в которых погибли 17165 и получили ранения 71498 человек. В частности, в 2004 году по республике было зафиксировано 7218 ДТП, в которых погибло 1688 и получили ранения 7522 человека, в 2005 году — соответственно 7717 ДТП и 1673 (8047) человек. Причем по вине нетрезвых водителей в 2004 году было совершено 755 ДТП, в 2005 — 822 ДТП [4, с.3, 16]. Таким образом, ежегодно причиной каждого десятого ДТП является нетрезвое состояние лиц, управлявших транспортными средствами.

Очевидно, что управление транспортным средством в состоянии опьянения является опасным посягательством на безопасность дорожного движения, поскольку у водителей, находящихся в таком состоянии, наблюдается резкое снижение способности надежно управлять транспортным средством, зачастую приводящее к совершению по их вине ДТП с весьма тяжелыми последствиями. С учетом этого в нормативных правовых актах, действующих в сфере организации дорожного движения,

* Статья поступила в редакцию 4 октября 2006 года.

первейшим ограничением для всех водителей является запрещение управлять транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ (п. 10.1 Правил дорожного движения, ст. 25 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении»). Об оценке законодателем данного нарушения как наиболее опасного также свидетельствует сравнение санкций норм главы 18 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП) от 21 апреля 2003 года: управление транспортными средствами в состоянии опьянения карается гораздо строже, чем иные совершаемые водителем административные правонарушения на транспорте.

Для правовой борьбы с таким общественно-опасным поведением отдельных лиц важно правильно определить меры, применение которых, с одной стороны, эффективно повлияло бы на сокращение числа фактов совершения рассматриваемого деяния, с другой – соответствовало бы принципу экономии репрессии. При этом необходимо руководствоваться закрепившейся в доктрине уголовного права точке зрения, согласно которой следует идти по пути весьма ограниченного применения уголовной ответственности за случаи «поставления в опасность» и широкого признания такого рода деликтов административными правонарушениями. Как отмечается, иной подход привел бы к необоснованно широкому применению мер уголовной репрессии, что, безусловно, не соответствовало бы интересам общества [5, с.4].

В соответствии с ранее действовавшим КоАП [6] управление транспортными средствами водителями в состоянии алкогольного опьянения либо под воздействием наркотических средств и психотропных или токсических веществ или передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения либо под воздействием наркотических средств и психотропных или токсических веществ, а равно уклонение от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние опьянения влекли административную ответственность в виде штрафа в размере от пяти до двадцати базовых величин или лишения права управления всеми видами транспортных средств на срок от одного года до трех лет (ч. 1 ст. 115). Вышеназванные действия, совершенные лицами, не имеющими права управления этими средствами, влекли наложение штрафа в размере от пяти до двадцати пяти базовых величин (ч. 2 ст. 115). Совершение повторно в течение года после применения мер административного взыскания действий, предусмотренных частями 1 и 2 статьи 115, влекли наложение штрафа в размере от десяти до тридцати базовых величин или лишение права управления всеми видами транспортных средств на срок от трех до пяти лет (ч. 3 ст. 115).

Но сложившаяся ситуация отражала недостаточность мер правового воздействия, призванных предупреждать совершение рассматриваемых нарушений Правил дорожного движения, которые продолжали оставаться достаточно распространенными. Для усиления борьбы с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения Законом Республики Беларусь от 17 июля 2006 года «О внесении дополнений и изменений в Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы Республики Беларусь об административных правонарушениях» Уголовного кодекса (далее – УК) дополнен статьей 317¹, вступившей в силу со дня введения в действие КоАП от 21 апреля 2003 года.

Частью 1 статьи 317¹ УК 1999 года криминализированы управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, 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, токсических или других одурманивающих веществ, совершенные в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения. Часть 2 статьи 317¹ УК 1999 года предусматривает ответственность за вышеназванные действия, совершенные лицом, не имеющим права управления транспортным средством, в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения.

При выборе мер по противодействию управлению транспортными средствами в состоянии опьянения необходимо принимать во внимание, что в Беларуси в ранее действовавшем УК 1960 года уже предусматривалась уголовная ответственность за подобное деяние.

Впервые оно было криминализировано Указом Президиума Верховного Совета БССР от 16 сентября 1968 года путем дополнения УК 1960 года статьей 206¹, установившей ответственность за управление автотранспортным или городским электротранспортным средством, трактором или иной самоходной машиной в состоянии опьянения лицом, лишенным водительских прав за такое нарушение, или управление указанными транспортными средствами в состоянии опьянения лицом, не имеющим водительских прав, к которому в течение года была применена мера административного воздействия за такое нарушение.

Вопросам ответственности лиц, совершивших указанные деяния, придавалось большое значение, о чем говорит тот факт, что наиболее проблемные из них были рассмотрены Пленумами Верховных Судов СССР [7] и БССР [8].

Однако уже через несколько лет статья 206¹ УК претерпела изменения. Согласно Указу Президиума Верховного Совета БССР от 29 марта 1973 года статья стала содержать две части: часть 1 предусматривала ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения лицами, лишенными права на управление транспортными средствами, за такое нарушение, часть 2 — лицами, не имевшими водительских прав, совершенное повторно в течение года [9]. Кроме того, было ужесточено наказание за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения и лишенным права на управление транспортными средствами за такое нарушение. Если ранее оно наказывалось лишением свободы на срок до одного года или исправительными работами на тот же срок, или штрафом до ста рублей, то санкция нормы в новой редакции стала предусматривать обязательное дополнительное наказание к штрафу в виде лишения права управлять транспортными средствами на срок до пяти лет. Также расширялась сфера уголовной ответственности лиц, не имевших водительских прав. В отличие от прежней редакции статьи 206¹ УК 1960 года, устанавливавшей ответственность таких лиц за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, если ранее к ним в течение года была применена мера административного воздействия, ответственность по части 2 статьи 206¹ УК 1960 года наступала за совершение данного деяния повторно в течение года, то есть независимо от факта привлечения лица к административной ответственности.

Очередное существенное изменение подхода к уголовной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения произошло в 1985 году в рамках усиления борьбы с пьянством. Указом Президиума Верховного Совета БССР от 20 мая 1985 года «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма, искоренению самогоноварения» с 1 июня 1985 года устанавливалось, что управление транспортными средствами лицом, находящимся в состоянии опьянения, совершенное повторно в течение года, влечет уголовную ответственность и наказывается лишением свободы на срок до одного года, или исправительными работами на срок до двух лет, или штрафом в триста рублей, с лишением водителя права управления транспортными средствами на срок от трех до пяти лет. То же действие, совершенное лицом, ранее судимым за данное преступление, наказывалось лишением свободы на срок до трех лет с лишением водителя права управления транспортными средствами на срок пять лет. Указом Президиума Верховного Совета БССР от 14 ноября 1985 года №448-XI «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Беларусь» вышеуказанные изменения легли в основу новой редакции статьи 206¹ УК 1960 года.

Несмотря на постоянное совершенствование законодателем, стремящегося адаптировать статью 206¹ УК 1960 года к существующим социальным отношениям, она была исключена из УК 1960 года Законом Республики Беларусь от 21 июня 1991 года «Об усилении ответственности за нарушение Правил дорожного движения в Республике Беларусь». Одновременно указанным Законом ужесточалась административная ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения либо передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения: устанавливались крупные денежные штрафы, а также длительные сроки лишения права управления всеми видами транспортных средств (от двух до трех лет за совершение указанных деяний впервые; от трех до пяти лет за совершение их повторно в течение года после применения мер административного взыскания).

Таким образом, более чем двадцатилетний период действия уголовно-правового запрета убедил законодателя в его недостаточной эффективности и заставил от него отказаться в пользу мер административно-правового воздействия.

Вместе с тем через пятнадцать лет современный законодатель вновь криминализировал данное деяние. Более того, в настоящее время объем уголовно-правового запрета значительно расширен, включая в себя не только управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, но и передачу управления транспортным средством такому лицу, а также отказ от прохождения проверки (освидетельствования).

В уголовно-правовой литературе относительно криминализации рассматриваемого деяния высказаны различные мнения. Одни авторы полагают, что установление уголовной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения позволяет успешно бороться с нарушениями в области использования технических средств [10, с.85]. В то же время другие не без оснований считают подобный запрет малоэффективным ввиду его слабой социальной обусловленности, отмечая при этом, что борьба с рассматриваемым деянием посредством уголовно-правовых мер неизбежно препятствует его чрезмерно широкая распространенность и высокая латентность, ограниченные возможности системы юстиции и так далее [1, с.80]. Кроме того, абсолютно справедливо обращается внимание на тот факт, что уголовная ответственность должна вводиться только в тех случаях, когда более мягкие формы иной правовой ответственности не могут привести к достижению требуемого результата.

На наш взгляд, с учетом имеющегося законодательного опыта первейший шаг к повышению эффективности противодействия управлению автотранспортным транспортом в состоянии опьянения видится в ужесточении мер административно-правового воздействия к виновным и неотвратимом применении их на практике.

В этой связи необходимо отметить, что выше-названным Законом Республики Беларусь от 17 июля 2006 года помимо криминализации управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачи управления транспортным средством такому лицу либо отказа от прохождения проверки (освидетельствования), совершенных повторно в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения, в статье 18.16 нового КоАП также были принципиально пересмотрены в сторону ужесточения виды и размеры (сроки) административных взысканий, налагаемых за совершение указанных действий впервые в течение года.

Во-первых, были существенно повышены нижние и верхние пределы налагаемых штрафов. Во-вторых, с двух до трех лет повышен срок лишения права управления транспортным средством. В-третьих, помимо штрафа в качестве основного административного взыскания введен административный арест. В-четвертых, лишение права управления транспортным средством будет применяться к водителям не в качестве основного административного взыскания, а как обязательное дополнительное взыскание к штрафу или

административному аресту. Несомненно, что со дня вступления в силу действующего КоАП (1 марта 2007 г.) (ст.18.16) эти нововведения позволяют кардинально усилить борьбу с проявлениями «пьянства на дорогах».

Однако с учетом существовавшей неопределенности относительно даты введения в действие нового КоАП подобные меры следовало реализовать и в ранее действовавшем КоАП путем внесения соответствующих изменений и дополнений в статью 115. Иначе получилось, что статья 18.16 КоАП от 21 апреля 2003 года была принята, но еще не действовала, в то время как практика остро нуждалась в скорейшей реализации новых мер административно-правового воздействия к виновным.

По нашему мнению, обеспечить сокращение случаев совершения рассматриваемой разновидности транспортных правонарушений можно путем неотвратимого применения на практике статьи 18.16 КоАП.

О действенности статьи 317¹ УК в современных условиях можно будет судить по результатам практики ее применения, формирование которой началось после вступления в силу нового КоАП.

ЛИТЕРАТУРА

1. Коробеев, А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробеев. М.: Юрид. лит., 1990. 128 с.
2. Куринов, Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность / Б.А. Куринов. М.: Юрид. лит., 1976. 208 с.
3. Лукьянов, В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений / В.В. Лукьянов. М.: Юрид. лит., 1979. 168 с.
4. Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2005 году: Аналитический сборник / Под общ. ред. В.Л. Филистовича. Минск: М-во внутр. дел Республики Беларусь, 2006. 78 с.
5. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта / Б.А. Куринов [и др.]; под ред. Б.А. Куринова. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1982. 160 с.
6. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях: принят 6 дек. 1984 г.: текст Кодекса по состоянию на 8 ноября 2005 г. Минск: Амалфея, 2005. 304 с.
7. О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях: постановление Пленума Верховного Суда СССР, 6 окт. 1970 г., №11 // Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР, 1924-1986 / под общ. ред. В.И. Теребилова. М., 1987. С. 694-702.
8. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном: постановление Пленума Верховного Суда БССР, 17 июня 1970 г., №5 // Сборник постановлений Пленума Верховного Суда Белорусской ССР, 1961-март 1986 / под ред. В.С. Кондратьева. Минск, 1986. С. 181-184.
9. Уголовный кодекс Белорусской ССР: Офиц. текст с изм. и доп. на 1 окт. 1983 г. Минск: Беларусь, 1984. 159 с.
10. Белиев, Н.А. Уголовно-правовая политика и пути ее реализации / Н.А. Белиев. Л.: Изд-во ЛГУ, 1986. 176 с.

SUMMARY

The article covers issues concerning responsibility for drink-driving. Special attention focuses on sufficiency and effectiveness of current administrative measures, amendments to legislation including criminal responsibility and tightening of administrative sanctions. Previously effective legal responsibility for driving under the influence of alcohol is subject of consideration. Drink-driving is one of the basic reasons of car accidents in the Republic of Belarus. It is necessary to impose an effective penalty on drink drivers to ensure road traffic safety.