DOI: 10.17117/na.2016.11.01.409

<http://ucom.ru/doc/na.2016.11.01.409.pdf>

Поступила (Received): 30.11.2016

Демко О.С., Белкина К.А., Диденко И.Н. Вождение в нетрезвом виде (сравнительно- правовой анализ российского законодательства и законодательства республики Польши)

Demko O.S., Belkina K.A., Didenko I.N.
**Driving under the influence (comparative legal analysis of the
Russian legislation and the legislation of the Republic of Poland)**

Статья посвящена проблеме, с которой ежедневно сталкиваются правоохранительные органы, – это водители, находящиеся в состоянии опьянения. Причины данного вида преступления и как с ними бороться. Анализируются изменения в законодательстве Российской Федерации и республики Польша. Статистические данные польского государства и Российской Федерации

The article deals with the problem, which face the daily law enforcement agencies – are drivers who are intoxicated. The reasons for this type of crime. It analyzes the changes in the legislation of the Russian Federation and the Republic of Poland. The article deals with the problem, which face the daily law enforcement agencies – are drivers who are intoxicated. The reasons for this type of crime and how to fight them. Analyzes the changes in the legislation of the Russian Federation and the Republic of Poland. Statistical data of the Polish state and the Russian Federation

Ключевые слова: дорога, состояние алкогольного опьянения, водитель, транспортное средство

Key words: road, intoxicated, driver, vehicle

Демко Ольга Сергеевна

Кандидат социологических наук, доцент
Белгородский государственный национальный
исследовательский университет
г. Белгород, ул. Победы, 85

Demko Olga Sergeevna

Candidate of Sociological Sciences, Associate
Professor
Belgorod state national research university
Belgorod, Pobedy st., 85

Белкина Карина Александровна

Студент
Белгородский государственный национальный
исследовательский университет
г. Белгород, ул. Победы, 85

Belkina Karina Alexandrovna

Student
Belgorod state national research university
Belgorod, Pobedy st., 85

Диденко Инна Николаевна

Студент
Белгородский государственный национальный
исследовательский университет
г. Белгород, ул. Победы, 85

Didenko Inna Nikolaevna

Student
Belgorod state national research university
Belgorod, Pobedy st., 85

Анализируя статистические данные, можно отметить, что за 2015 -2016 года увеличилось число аварий, возникающих по вине нетрезвых водителей.

Последствия аварий бывают разные, и самое страшное – это гибель людей. Именно поэтому сейчас принимаются законы, предусматривающие строгие наказания за вождение в нетрезвом виде.

Многие водители считают, что по закону некоторое минимальное содержание спирта в крови допустимо, и выпить немного алкогольного напитка можно. Однако это не так. Согласно статье 12.8 кодекса об административной ответственности РФ (КоАП РФ), допустимо содержание 0,16 промилле, которое списывается на возможную погрешность измерений [1].

Вождение в нетрезвом виде ни в коем случае недопустимо. Стоит помнить о возможных трагических последствиях. Все виды наказаний за вождение в нетрезвом виде можно найти в административном кодексе РФ, а конкретно в статье 12 (пункт 8). КоАП РФ, Статья 12.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения:

1. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/b729b65a24b312d2cbee8543a8afdfb15ebb4046/ – dst103366.

Еще с 1 сентября 2013 года административное наказание за управление автомобилем в состоянии опьянения или за отказ от медицинского освидетельствования на состояние опьянения было усилено – в настоящее время такому водителю грозит административный штраф в размере 30 тысяч рублей и (одновременно со штрафом) лишение права управления транспортными средствами на срок от 1,5 до 2 лет, при повторном нарушении сумма штрафа составляет 50 тысяч рублей, а срок лишения права управления – 3 года. При этом уже с 1 июля 2015 года повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения или повторный отказ от медицинского освидетельствования будет грозить виновному лицу уже не административным, а уголовным наказанием. Это предусмотрено Федеральным законом от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» [2].

Указанным Федеральным законом Уголовный кодекс Российской Федерации дополняется новой статьей 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», устанавливающей уголовную ответственность за управление автомобилем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, связанного с управлением транспортным средством в состоянии опьянения. Максимальная санкция, предусматриваемая данной статьей – лишение свободы на два года с лишением права управлять транспортными средствами в течение трех лет [3].

Кроме того, Федеральным законом предусматривается увеличение минимального размера наказания в виде лишения свободы за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека либо смерть двух или более лиц.

Анализируя рассмотренные выше изменения в законодательстве, можно заметить, что государство идет по пути ужесточения ответственности за вождение в состоянии опьянения. Статистика же говорит о том, что ужесточение не оказывает ожидаемого влияния на водителей [4, с. 135]. Именно поэтому депутаты Государственной Думы РФ решили положить конец трагедиям на российских дорогах и ввести с 1 июля 2015 г. уголовную ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, дополнив Уголовный кодекс РФ статьей 264.1. Санкция указанной статьи предполагает назначение наказания в виде лишения свободы на срок до двух лет с лишением прав на срок до трех лет. Одновременно с этим утратила силу ч.4 ст.12.8 КоАП РФ, которая предусматривала за указанное деяние только лишь административную ответственность.

Также были внесены изменения в ст.264 УК РФ путем установления нижних пределов наказаний по ч.4 ст.264 за нарушение правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека (лишение свободы на срок от 4 до 9 лет). Ранее ввиду отсутствия нижних пределов наказаний водитель, «убивший» на дороге несколько человек, мог получить 1 год условно. Целесообразно также было внести изменения в ст. 73 УК РФ, установив запрет уголовного назначения наказания за рассматриваемые правонарушения.

Данная проблема актуальна не только в Российской Федерации, но и в других странах, таких как Республика Польша. В Польше с 2004 по 2016 год в результате ДТП погибли свыше 63 тысяч людей, а 789 тысяч людей были ранены. Годовые экономические расходы по ДТП составляют свыше 28 млрд. злотых [5, с.11]. Хотя за последние десять лет замечается улучшение ситуации в этой области, Польша, по сравнению с другими странами Европейского союза, все еще является страной с низким уровнем безопасности дорожного движения.

Предупреждение ДТП стало одной из главных, а также, как оказалось на практике, довольно сложных и ответственных задач государственного аппарата, социальных организаций. Источником нежелательных последствий современного дорожного движения является слишком большое развитие техники и одновременно отсутствие или не хватающее количество общественного сознания, а также недостаточная организационная и контрольная деятельность [6, с. 34].

Закон «Право о дорожном движении» от 20 июня 1997 г. самый главный правовой акт по безопасности дорожного движения в Польше. Однако уголовные наказания за несоблюдение правил указаны в Кодексе правонарушений [7] в главе XI: «Нарушения безопасности и правил движения».

Штраф – это самое популярное наказание за нарушение правил дорожного движения и деяния, повлекшие безопасность дорожного движения (дорожное

происшествие) стоимостью от 20 до 5000 злотых. Кодекс предусматривает также ряд уголовных наказаний, а самым острым является лишение водительских прав.

Случаются также более серьезные ДТП, повлекшее смерть человека. В таких случаях это рассматривается не как нарушение, а как преступление. В соответствии с общепринятой в польском уголовном праве дефиницией, дорожное происшествие определяется как событие, возникшее с участием не менее двух транспортных средств, или событие, результатом которого является наезд на пешехода, наезд на другое лицо, находящиеся на дороге или возле дороги, наезд на препятствие [8, с. 143].

Виновный несет ответственность в соответствии с правилами Уголовного кодекса от 6 июня 1997 г. (далее: УК) [9]. В таком случае наказания намного серьезнее. В соответствии со ст. 177 УК тот, кто вызывает происшествие, подлежит наказанию лишением свободы на срок до 3 лет, а если последствием происшествия является смерть другого лица, то на срок до 8 лет. Уголовный кодекс предусматривает также ряд уголовных наказаний (по аналогии к Кодексу правонарушений), среди которых находится также лишение права управлять транспортным средством (пожизненное лишение водительских прав).

Статистические данные польского Главного управления полиции показывают, что в 2016 году полиция получила уведомления о 34 970 ДТП, возникших в процессе движения по дороге общественного пользования, на населенных территориях или в районах движения. В последствии этих ДТП погибли 3 202 лица, а 42 545 людей были ранены. В том же году в отделы полиции были поданы заявления о 348 028 столкновениях [10, с.6].

Нет также сомнений в том, что участники дорожного движения – это также лица, находящиеся в состоянии вызванным употреблением алкоголя, по отношению к которым за последние несколько лет польский законодатель стал применять все более острые наказания. Сначала следует заметить, что в польском законодательстве различается состояние, вызванное употреблением алкоголя, и состояние опьянения.

В Польше Закон «О воспитании в трезвости и противодействии алкоголизму» от 26 октября 1982 г. (издание: Вестник законов 1982 № 35 поз. 230) была введена дефиниция состояния, вызванного употреблением алкоголя (имеет место в случае, если содержание алкоголя в теле человека составляет либо приводит к концентрации алкоголя в крови от 0,2‰ до 0,5‰, а также когда содержание алкоголя в 1 дм³ выдыхаемого воздуха составляет от 0,1 мг до 0,25 мг).

Юридическое определение состояния опьянения содержится в Уголовном кодексе в статье 115: состояние, в котором содержание алкоголя в крови превышает 0,5 промилле либо приводит к увеличению плотности, превышающей эту величину, или содержание алкоголя в 1 дм³ выдыхаемого воздуха превышает 0,25 мг либо приводит к увеличению плотности, превышающей эту величину. Ст. 87 Кодекса правонарушений предусматривает наказание водителей, управляющих механическое транспортное средство по дороге и находящихся в состоянии, вызванном употреблением алкоголя или средства, имеющего похожее воздействие. Следует также заметить, что при квалификации транспортного

средства как механического транспортного средства необходимо учитывать его типичные конструктивные особенности, но не его особенности в данной ситуации. Именно первые определяют квалификацию транспортного средства. В результате получается, что наличие двигателя у транспортного средства хватит для того, чтобы причислить его к числу механических транспортных средств независимо от того, запущен ли двигатель и приводимое ли транспортное средство в данном случае для движения двигателем [11].

Однако в соответствии со ст. 178а Уголовного кодекса кто, находясь в состоянии опьянения или под воздействием одурманивающего средства, управляет механическим сухопутным, водным или воздушным средством передвижения, подлежит штрафу, наказанию ограничением свободы либо лишением свободы на срок до 2 лет. При этом обращается внимание на то, что определение одурманивающего средства надо искать в других правовых актах [12, с.31]. Речь идет об законе «О предотвращении наркомании», в котором в ст. 4 п. 26 «одурманивающее средство» определяется как любое вещество натурального или синтетического происхождения, воздействующее на центральную нервную систему, и указанное в списке одурманивающих средств, являющимся приложением № 1 к Закону [13].

В случае, если виновный подлежал наказанию в связи с управлением транспортным средством, находясь в состоянии опьянения и он опять подлежит осуждению за то же самое преступление, тогда наказание становится более жестоким, т.е. на срок от 3 месяцев до 5 лет. В случае первого приговора за такое же преступление кроме наказания судом устанавливается также запрет управления любым транспортным средством или средством передвижения определенного вида сроком на не менее 3 года, а также денежное пособие в пользу Фонда помощи пострадавшим и Постпенитенциарной помощи стоимостью не менее 5 000 злотых.

Текущие действия, принимаемые польским законодателем и правоохранительными органами привели к ограничению не только количества столкновений, но и дорожных происшествий. Из анализа статистических данных польской полиции вытекает, что в 1975 году имело место 39 404 дорожные происшествия, в которых жизнь потеряли 5633 человека, а 52018 были ранены.

Ссылаясь на вышеуказанные статистические данные с 2014 года надо сказать, что на первый взгляд это «незначительное» снижение количества происшествий по сравнению с 1975 годом. Тем не менее следует заметить, что количество автомобилей на дорогах выросло с 9 041 000 в 1990 году на 25 683 575 в 2013 году. Данные Главного управления пограничной службы указывают, что в 2014 году в Польшу через внешние границы ЕС (Российская Федерация, Белоруссия, Украина) попали дополнительно 14 214 660 транспортных средства. В свете вышеуказанных данных надо прийти к выводу, что несмотря на экспоненциальный рост участников дорожного движения, количество дорожных происшествий снижается.

Как уже отмечалось раньше, большой проблемой, с которой ежедневно сталкиваются правоохранительные органы, это водители, находящиеся в состоянии опьянения. В соответствии с данными ОЭСР статистический поляк выпивает в год 10,3 литра чистого алкоголя [14].

Управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения это самое чаще всего встречаемое преступление против безопасности движения. Вычисляя среднюю арифметическую людей, осужденных на основании ст. 178а § 1 УК за годы 2005-2010, и указывая ее итоги для дня, следует прийти к выводу, что ежедневно суд выносит 195 приговоров и назначает наказание за указанное преступление.

В 2016 году пользователи дорог, находящиеся в состоянии опьянения (водители, пешеходы, пассажиры) участвовали в 3 522 дорожных происшествиях (10,1% от общего количества ДТП), 470 людей пострадали жизнь (14,7% от общего количества убитых), а 4 046 людей были ранены (9,5% от общего количества раненых). Из числа 3 522 участников водители составляют 2 193 лица, пешеходы 1 159 людей и пассажиры – 170. За последние 10 лет почти в два раза снизилось количество дорожных происшествий, возникших при участии лиц, находящихся в состоянии опьянения: с 6 969 в 2005 году на упомянутое уже число 3 522 в 2016 году.

Целью наказания водителей, управляющих транспортное средство в состоянии опьянения или под воздействием одурманивающих средств, является изменение поведения водителей, совершающих нарушение или преступление, а также указание другим участникам дорожного движения, что такие действия допускается не будут. Наказания в виде обязательного участия в курсах, сосредоточивающихся на поведении водителя автомобиля, повторного обучения на водительские права или повторного экзамена на водительские права могут привести к ожидаемому позитивному эффекту. Привлекается внимание на тяжесть штрафов за управление транспортным средством в состоянии опьянения в некоторых странах, например в Швейцарии штрафы могут быть намного выше (для состоятельных водителей) среднемесячного дохода [15, с.29].

Уровень опасности на дорогах в странах Европы отличается друг от друга. К сожалению, Польша также находится в группе стран, граждане которых подвергаются самому большому риску получения вреда здоровью или смерти в последствии ДТП. В 2016 году по сравнению с 2015 годом демографический показатель (количество убитых/100 тыс. жителей) незначительно снизился и в настоящее время составляет 8,3, из-за чего Польша находится в группе стран, характеризующихся выше среднего в Европе уровнем опасности, который согласно предварительным данным достиг в 2016 году значения 5,1 убитых/100 тыс. жителей.

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения – серьезная проблема, которая тесным образом связана с уровнем аварийности на всех видах транспорта и, как показывают специальные исследования, характеризуется более тяжкими последствиями. Невозможность установления более строгого наказания за указанное деяние административно-правовыми средствами привела к введению уголовной ответственности. Будем надеяться, что криминализация данного деяния сыграет положительную превентивную роль, позволит значительно снизить аварийность на дорогах по вине пьяных водителей.

Список используемых источников:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 №195-ФЗ (ред. от 09.03.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 20.03.2016).
2. Федеральный закон № 528 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» (Принят Государственной Думой 16 декабря 2014 года Одобрен Советом Федерации 25 декабря 2014 года).
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 30.12.2015)
4. Эльзессер В.В. Правовые аспекты управления транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения // Транспорт и сервис. 2014. №2. С.135-141.
5. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 // Warszawa 2015, С.11.
6. K. Jagermann, W. Nasiłowski, Wypadkowość drogową // Warszawa 1975, С.34.
7. Закон от 20 мая 1971 г. Кодекс правонарушений, издание: Вестник законов 2015.
8. W. Kotowski, Z problematyki postępowań w sprawach o wypadki drogowe, Prokuratura i Prawo, 2008, № 6, С.143.
9. Закон от 6 июня 1997 г. Уголовный кодекс (Вестник законов 1997.88.553).
10. E. Symon, Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku, Komenda Główna Policji, Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego Wydział Ruchu Drogowego // Warszawa 2015, С.6.
11. R. Pawlik, Odpowiedzialność osoby prowadzącej holowany pojazd mechaniczny // Prokuratura i Prawo, 2008, № 7-8.
12. K. Krajewski, Pojęcie środka odurzającego na gruncie kodeksu karnego // Państwo i Prawo, 2003, № 11 С. 31.
13. Закон «О предотвращении наркомании» от 29 июля 2005 г (Вестник законов.2016, С.224).
14. Franco Sassi (ред.) Tackling Harmful Alcohol Use: Economics and Public Health Policy // OECD 2015.
15. A. Dragan, D. M. Korzeniowska, A. Krasnowolski, R. Stawicki, Kary za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w wybranych krajach, Kancelaria Senatu, Biuro Analiz i Dokumentacji // Warszawa 2016. С.29.

© 2016, Демко О.С., Белкина К.А., Диденко И.Н.
Вожждение в нетрезвом виде (сравнительно-правовой анализ российского законодательства и законодательства республики Польши)

© 2016, Demko O.S., Belkina K.A., Didenko I.N.
Driving under the influence (comparative legal analysis of the Russian legislation and the legislation of the Republic of Poland)