

АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС. АРБИТРАЖНЫЙ ПРОЦЕСС

УДК 342.44 : 656.13

№ 1 (12) / 2017, с. 6—10

ЭФФЕКТИВНОСТЬ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Светлана Владимировна Полякова

старший преподаватель кафедры управления и права,
Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет),
г. Челябинск, Российская Федерация
E-mail: vip.polyakovasv@mail.ru

В статье рассмотрены нормы права, регулирующие сферу безопасности дорожного движения, к которым относятся как административно-правовые нормы, так и нормы уголовного законодательства. Автором отмечено, что проблемы законодательной базы в сфере дорожного движения существуют, и нужно проводить своевременные реформы по их уменьшению, учитывая общественное мнение участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов).

Ключевые слова: административные правонарушения, безопасность дорожного движения, санкции, административно-правовые нормы в сфере дорожного движения.

EFFECTIVENESS OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL STANDARDS IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC

Svetlana Polyakova

Senior Lecturer, Chair of Management and Law,
South Ural State University (National Research University),
Chelyabinsk.
E-mail: vip.polyakovasv@mail.ru

The article deals with the norms of law regulating the sphere of road safety, which include both administrative legal norms and norms of criminal legislation. The author noted that the problems of the legislative framework in the field of road traffic exist, and timely reforms should be carried out to reduce them, taking into account the public opinion of road users (drivers, passengers, pedestrians).

Keywords: administrative offenses, traffic safety, sanctions, administrative and legal norms in the field of road traffic.

Стабильность общественного порядка напрямую зависит от безопасности, в том числе и безопасности дорожного движения. Развитие экономической и социальной сфер жизни непосредственным образом влияют на соблюдение правил дорожного движения его участниками (водителями, пассажирами, пешеходами). Комплексное решение существующих проблем в данных сферах

поможет стабилизировать и улучшить ситуацию на дорогах.

Административные нарушения в области дорожного движения носят если не патологический, то угрожающе прогрессирующий характер. Существующие нормы, меры реагирования не могут заставить всех владельцев транспортных средств соблюдать правила дорожного движения. Многие водители

не способны оценить всей тяжести правонарушений и провести параллель между административными нарушениями с незначительными последствиями и нанесением серьёзного вреда. Необходимым условием повышения уровня безопасности является ужесточение мер и их неотвратимость.

Нормы административного законодательства, как и существующие нормы уголовного должны применяться правильно. Их целью должно служить влияние на участников дорожного движения, и они должны носить безотлагательный характер. Недопустимо использование существующих норм с другой целью, их фальсификация.

Материальные санкции должны направляться только с целью воздействия на нарушителя, а ни в коем случае не как средство вымогания или унижения человеческого достоинства. Необходима слаженная работа всех без исключения государственных органов, которые связаны с безопасностью дорожного движения, не говоря уже о структурах, которые созданы с этой целью.

Законодательство в данной области постоянно совершенствуется, создаются новые нормативные акты, вносятся изменения в существующие. Наиболее действенным, например, стал закон о пьянстве за рулем, который начал действовать в 2015 году. ФЗ № 528 от 31.12.2014 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности движения» [7] начал действовать с 1 июля 2015 года.

В соответствии с законом езда повторно в пьяном виде считается уголовным преступлением. Для водителей в состоянии алкогольного опьянения при повторном нарушении установлен штраф в размере от 200 000 рублей до 300 000 рублей или лишение свободы на срок до 2-х лет. В случае ДТП со смертельным исходом по вине пьяного водителя установлен нижний предел срока лишения свободы от 2-х лет. При отказе прохождения медицинского освидетельствования предусмотрен штраф 30 000 рублей и лишение прав от 18 до 24 месяцев. В случае передачи права управления лицу в состоянии алкогольного опьянения — штраф в размере 30 000 рублей и лишения права управления на срок от 18 до 24 месяцев.

Уголовный Кодекс РФ был дополнен статьей 264.1 «Нарушение правил дорожного движения, подвергнутым административному наказанию» [6]. В соответствии

со статьей 264.1, к уголовной ответственности привлекаются лица, которые уже совершили административное правонарушение по ч. 1 и ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ и ч. 1 и ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ, установлено административное наказание судом, вступившее в законную силу, то при повторном управлении транспортным средством в состоянии опьянения в течение 1 года с момента полного исполнения назначенных ранее административных наказаний.

Санкция статьи 264.1 УК РФ предусматривает основные виды наказания в виде штрафа в размере от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо обязательные работы на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо принудительные работы на срок до двух лет, либо лишение свободы на срок до двух лет, а так же дополнительный вид наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» в Уголовный кодекс Российской Федерации введена статья 264.1 — нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Согласно, данной нормы закона уголовной ответственности за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством подлежат лица, находящиеся в состоянии опьянения, которые ранее:

1) были подвергнуты административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения;

2) были подвергнуты административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;

3) имеют судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо настоящей статьей.

С момента принятия Федерального закона от 31.12.2014 № 528-ФЗ среди юристов существовало большое количество разногласий по поводу применения положений ст. 264.1 УК РФ. Поводом к обсуждению послужило наличие в Уголовном кодексе статьи 10, согласно

которой уголовный закон, устанавливающий преступность деяния, усиливающий наказание или иным образом ухудшающий положение лица, обратной силы не имеет.

Возникает вопрос, следует ли учитывать для целей статьи 264.1 УК РФ административное наказание, назначенное лицу по статьям 12.8 и 12.26 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации до 1 июля 2015 года.

Ответ на данный вопрос был получен от Верховного Суда Российской Федерации 31 июля 2015 года. Так, в «Ответах на вопросы судов, по применению положений статьи 159.4 в связи с постановлением Конституционного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2014 года № 32-П и статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации», утвержденных Президиумом Верховного Суда Российской Федерации, указано, что такое административное наказание учитывается, если на момент совершения нового правонарушения не истек срок, установленный статьей 4.6 КоАП РФ, поскольку лицо, подвергнутое административному наказанию за указанное правонарушение до 1 июля 2015 года, совершая аналогичное правонарушение после 30 июня 2015 года, осознает, что совершает тем самым уголовно наказуемое деяние, запрещенное статьей 264.1 УК РФ».

Несмотря на это, значительное число юристов продолжают считать, что такая практика не только невозможна, но и является незаконной, так как в этом случае нарушаются основополагающие принципы уголовного права.

Также в практике применения положений статьи 264.1 УК РФ возник и другой вопрос, а именно, в течение какого срока после первого привлечения за управление в состоянии опьянения или за отказ от прохождения медицинского освидетельствования может наступить уголовная ответственность по данной статье.

Согласно, статьи 4.6 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации 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.

При этом, в случае назначения основного и дополнительного административных наказаний срок, по истечении которого лицо считается не подвергавшимся администра-

тивному наказанию, согласно существующей судебной практике исчисляется со дня окончания исполнения того наказания, которое по времени было исполнено последним.

Таким образом, срок, в течение которого при повторном совершении одного из правонарушений, предусмотренных ст.12.8 или ст.12.26 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, лицо подлежит привлечению к уголовной ответственности — 1 год, с даты окончания исполнения наказания (последнего дня административного ареста, срока лишения права управления транспортным средством, выплаты административного штрафа).

Третий вопрос, возникший при применении статьи 264.1 УК РФ — подлежит ли привлечению к уголовной ответственности лицо, управлявшее автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством в состоянии опьянения, в отношении которого ранее было принято решение о привлечении его к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения либо за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, но соответствующее постановление к этому времени в законную силу не вступило.

Исходя из прямого указания в диспозиции статьи 264.1 УК РФ, такое лицо привлечению к уголовной ответственности не подлежит. Относительно вождения в нетрезвом виде необходимо значительно увеличить контроль. Существует масса негативных примеров.

В каждой деятельности нужен контроль. И деятельность по обеспечению дорожного движения, не является исключением [1, 3]. Органы местного самоуправления, органы законодательной власти должны сообща работать в этом направлении с ГИБДД. Нужно усилить контроль за выпуском на линию транспортных средств руководителям данных организаций, учреждений, повышать подготовку водителей, разработать комплекс мер по обеспечению безопасного движения и перевозки пассажиров.

Профессор В. И. Майоров отмечает, что «в основу административного надзора в дорожном движении положены такие признаки, как наблюдение, деятельность людей, цель наблюдения» [2, с. 249]. Также В. И. Майоров указывает, что «важную роль в достижении целей, поставленных перед субъектами исполнительной власти, играет контроль за

соблюдение правовых норм. Контроль одна из важнейших функций государственного управления» [2, с. 250].

В настоящее время особое внимание стало уделяться воспитанию правильного поведения на дороге пешеходами юного возраста. Необходимо прививать навыки соблюдения правил дорожного движения с детского возраста, тогда в это станет неотъемлемой частью «дорожного поведения» взрослого человека, как в качестве пешехода, так и водителя.

Сотрудники ГИБДД регулярно посещают детские сады и школы проводят данную работу с детьми и их родителями. Инспектор ГИБДД рассказывает детям о правилах поведения вблизи проезжей части, а юные инспекторы готовят выступления о правилах безопасного поведения на улицах и дорогах, рассказывают, как вести себя в транспорте, при переходе проезжей части и для чего нужны автокресла, мотошлемы и светоотражающие значки. Такие мероприятия способствуют преемственности поколений, позволяют лучше усваивать материал, но все-таки, такие встречи организуются достаточно редко, в недостаточной степени работают общественные советы, которые могли бы интенсифицировать данный процесс на постоянной основе, как, например, это принято в Германии или Японии. Нельзя забывать, что для детей крайне необходим положительный пример взрослых, поэтому важно, чтобы и родители каждый день соблюдали правила дорожного движения и служили образцом правильного поведения на дороге для своего ребенка.

Проблемы законодательной базы в сфере дорожного движения существуют, и нужно проводить своевременные реформы по их уменьшению, учитывая общественное мнение участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов).

Известно, что поведение людей на улицах и автомобильных дорогах различных стран мира формируется сложной гаммой социально-культурных, экономических, природно-климатических, моральных и правовых факторов [5]. Соответственно, и порядок дорожного движения как способ своего рода структурирования определенного социального пространства в той или иной конкретной стране обладает своими специфическими чертами, объективно задаваемыми совокупностью данных факторов [4]. В этой связи становление правовой регламентации общественных отношений в области дорожного движения в одной стране, безусловно,

отличается от аналогичного параметра другой страны.

Однако проведенный анализ свидетельствует, что в современных условиях вследствие усиленной международной стандартизации автомобильного подвижного состава, средств регулирования дорожного движения и высоких темпов развития межгосударственного автомобильного сообщения, данному процессу свойственна все более увеличивающаяся унификация средств обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе и унификация законодательства об административной ответственности в этой сфере.

По оценке ряда специалистов в настоящее время в России действуют более 1700 законов и подзаконных актов, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения. И если во многих экономически развитых странах доминируют инженерно-технические способы решения проблем безопасности дорожного движения, то в России, к сожалению, наблюдается противоположная тенденция — ведущее место до сих пор занимает нормативно-правовой аспект решения указанных проблем, заключающийся в стремлении максимально возможным образом «зарегулировать» все стороны дорожно-транспортного процесса. В сложившейся ситуации практически невозможно достичь положения, когда каждый участник дорожного движения или должностное лицо, связанное с обеспечением безопасности дорожного движения, всегда поступали бы в полном соответствии с совокупностью всех установленных в этой области норм и правил.

В этой связи как у работников дорожно-патрульной службы, так и у водителей, равно как и у лиц, оказывающих им юридическую помощь в качестве защитников в производстве по делам об административных правонарушениях, и лиц, рассматривающих такие дела, нередко отсутствует единообразное понимание многих правовых норм, регламентирующих правоотношения в сфере дорожного движения.

Представляется, что подобного рода ситуацию нужно кардинально менять именно в сторону унификации законодательства.

В заключение необходимо отметить, что административно-правовые нормы в сфере дорожного движения регулируют широкий круг общественных отношений. Эти отношения развиваются стремительными темпами, и для правильной и точной оценки совершаемых административных правонарушений, необходимо усовершенствование

законодательной базы в области дорожного движения и внесение новых поправок, изменений и дополнений в нормативно-правовые акты Российской Федерации.

Примечания

1. Головкин, В. В. О соотношении контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения / В. В. Головкин, О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика : сборник статей V Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 60-летию доктора юридических наук, профессора Виктора Васильевича Денисенко. — Краснодар : Краснодарский университет МВД РФ, 2016. — С. 164—173.

2. Майоров, В. И. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В. И. Майоров, А. Ю. Петров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2015. — № 5—6. — С. 249—255.

3. Майоров, В. И. Контроль и надзор в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Уральского института экономики, управления и права. — 2015. — № 2 (31). — С. 99—109.

4. Майоров, В. И. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, В. Е. Севрюгин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. — 2015. — Т. 9. № 4. — С. 766—776.

5. Полякова, С. В. Стратегические приоритеты обеспечения безопасности участников дорожного движения / С. В. Полякова // Правопорядок: история, теория, практика. — 2015. — № 1 (4). — С. 85—89.

6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // СЗ РФ, 1996, № 25 ст. 2954.

7. Федеральный закон от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // СЗ РФ, 2015 г. № 1 (часть I) ст. 81.