

Чепурных Д.А.

ПРАВЕРЕГУЛИРУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО АДМИНИСТРАТИВНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. На фоне развивающегося научно-технического прогресса и большой экономической активности в мировой общественности, стремительно эволюционирует транспортная система. В исследовании раскрыты актуальные вопросы, связанные с совершением дорожно-транспортных происшествий, а также административных правонарушений водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения. Автор, используя методы научного познания, предлагает возможные пути решения обозначенных проблем при помощи оборудования транспортных средств специальными техническими устройствами, с введением в действие нормативных документов для правового сопровождения и регулирования возникающих отношений. При написании данной статьи использовались следующие научные методы: герменевтический метод, системный метод, методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, сравнительно-правовой метод и другие методы, используемые при проведении правовых исследований. Транспортные средства, которые характеризуются большой тяжестью последствий при ДТП, в основном используются для выполнения определенной деятельности по перемещению пассажиров, перевозке товаров и грузов, выполнению служебных и корпоративных задач. Именно по отношению к таким категориям транспортных средств целесообразно применить правовые регулирующие механизмы, ввести в действие нормативные акты и технические регламенты по оборудованию и эксплуатации специальных контрольных интеллектуальных систем, связанных с управлением в нетрезвом состоянии (алкозамков).

Ключевые слова: алкозамок, нетрезвый водитель, административное принуждение, административная ответственность, безопасность граждан, административное правонарушение, безопасность дорожного движения, транспортное средство, алкогольное опьянение, автовладелец.

Review. Technological development and growing global economic activity encourage the rapid evolution of the transport system. In this research the topical issues connected with the commission of road accident and administrative offenses by the drivers who are in an alcohol intoxication are revealed. Using methods of scientific knowledge, the author offers possible solutions of the outlined problems such as equipping vehicles with special technical devices and creation of statutory documents for legal assistance and regulation of associated relations. In the process of writing this article the following research methods have been used: hermeneutical approach, systems approach, methods of analysis and synthesis, induction and deduction, comparative law method and other methods that are usually used in legal research. Transport vehicles that may cause serious road accidents include those that are usually used to transfer passengers, goods or freight and to perform service or corporative tasks. According to the author, this is the type of vehicles legal and technical regulations and particular guidelines should apply to. Such vehicles should be equipped with special controlled intelligent systems that would detect drunk drivers (ignition interlock device or breath alcohol ignition interlock device).

Keywords: vehicle, traffic safety, alcohol interlock (breath alcohol ignition interl, drunk driver, administrative coercion, administrative responsibility, safety of citizens, administrative enforcement, alcohol intoxication, car owner.

На фоне развивающегося научно-технического прогресса и большой экономической активности в мировой общественности, стремительно эволюционирует транспортная система. Сложно представить в современных условиях жизни человека, который не пользуется транспортными коммуникациями для выполнения различного рода функций: передвижения, перемещения товаров и грузов, применения их в качестве рабочей силы и многого другого. Наиболее востребованным и легкодоступным в этой сфере является автомобильный транспорт.

В результате использования автотранспортных средств возникает совокупность сложных, переплетенных между собой, общественных, социальных, экономических и многоуровневых отношений, которые требуют законодательного регулирования, для поддержания их в соответствии с нормами, принятыми в обществе.

В настоящее время количество транспортных средств в России стремительно увеличивается, в правоотношениях возникают новые усложненные проблемы, а органами государственной власти принимаются попытки по урегулированию актуальных правовых вопросов, развитию улично-дорожных инфраструктур и улучшению качества условий жизнедеятельности.

Согласно статистическим данным ГУ ОБДД МВД России, ежегодно количество транспортных средств, в среднем, увеличивается на 5% по сравнению с предыдущим годом^[1]. Принимая во внимание тот факт, что транспортные средства, следующие транзитом, временно ввезенные на территорию страны, прибывшие из других стран для постановки на регистрационный учет, в статистических данных не фигурируют, то логично сделать вывод о большем проценте прироста количества транспортных единиц на дорогах России.

В связи с последовательным увеличением количества транспортных средств на магистралях, активностью участников дорожного движения, состоянием улично-дорожной сети и других многочисленных факторов, ежегодно регистрируется огромное количество дорожно-

транспортных происшествий (далее — ДТП). Они наносят не только личный, моральный, материальный или физический вред гражданам, но и демографический, социально-экономический ущерб государству. Так, за 2004–2011 годы ущерб, нанесенный государству, составил 571407 человек и оценивается в 8188,3 млрд. рублей, что можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации за 2012 год (8064,3 млрд. рублей) (Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 N 864 (ред. от 06.11.2014) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»).

Необходимо отметить, что ежегодно происходит около 200 тысяч ДТП, в которых гибнут 27,5 тысяч, и получают травмы различной степени тяжести 255 тысяч человек.

Одной из причин совершения происшествий, в которых причинен вред здоровью или жизни людей, является управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения. При совершении дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и нарушении Правил дорожного движения водителями, находящимися в состоянии опьянения, просматривается тенденция к росту соответствующих показателей. Так, за 2011 год нетрезвыми водителями совершено — 12252 (6,1% от общего количества) происшествия, в 2012 году — 12843 (6,3% от общего количества) происшествия, в 2013 году — 13581 (6,7% от общего количества) происшествие, в 2014 году — 16517 (8,3% от общего количества) происшествий. Согласно приведенным статистическим показателям, с каждым годом количество ДТП с участием нетрезвых водителей увеличивается, и в среднем составляет 7% от общего количества происшествий, в которых погибли и пострадали люди.

Исследуя статистику Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по рассмотрению дел об административных правонарушениях судами на территории Российской Федерации, можно сделать вывод

о том, что употребление алкоголесодержащей продукции, психотропных и наркотических веществ за рулем транспортного средства является масштабной проблемой, которая создает огромную, несоизмеримую ни с чем, угрозу общественным отношениям в области безопасности дорожного движения. При этом необходимо отметить, что из всех рассматриваемых судьями дел об административных правонарушениях приблизительно 11,5% дел приходится на статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП, Кодекс), и 6,5% — на статью 12.26 КоАП^[2]. Следуя логичным выводам, в среднем 18% граждан, совершивших административные правонарушения, содержащие относительно высокий уровень общественной опасности, находились за рулем транспортных средств с достаточными признаками опьянения, либо осознанно осуществили передачу транспортного средства таким лицам.

В последнее время органами государственной власти уделяется пристальное внимание проблеме управления транспортными средствами водителями в нетрезвом состоянии и формируется определенная система мер для ее устранения. Так, Федеральный закон от 23.07.2013 года № 196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», установил с 01.09.2013 года новые санкции, в том числе усилилась ответственность по статьям 12.8 и 12.26 КоАП.

Проект федерального закона № 186587–6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения», принятый в окончательной редакции Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации (далее — ГД ФС РФ) 16.12.2014 года, закрепляет уголовную ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения или повторный отказ от прохождения ме-

дицинского освидетельствования на состояние опьянения, который вступает в законную силу с 01.07.2015 года. Законопроект также усиливает ответственность за причинение смерти человеку лицом, управлявшим транспортным средством, нарушившим правила дорожного движения и находящемуся в состоянии опьянения (Уголовный Кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 года № 63 ФЗ, статья 264).

В арсенале государственных законодательных органов были попытки не только усилить ответственность за нетрезвое состояние за рулем, но и применить определенные меры для исключения управления транспортными средствами такими водителями. Например, проект федерального закона № 243636–6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения», внесенный для рассмотрения в ГД ФС РФ 21.03.2013 года, предусматривал установку на вновь выпускаемые в обращение на территории Российской Федерации, независимо от места изготовления, транспортные средства категорий М2 и М3 (Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 N 877 (ред. от 02.12.2014) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»; Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 52051–2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определения»), контрольного устройства (алкозамка), которое бы блокировало двигатель автомобиля, если водитель сел за руль в нетрезвом состоянии. При этом правоустанавливающий законопроект не был принят по причинам отзыва депутатами, его составившими.

Наряду с этим, немного ранее, проект федерального закона № 151436–6 «О внесении изменений в отдельные статьи Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с определением административно-правовых мер, направленных на индивидуально-техническое противодействие управлению транспортным средством води-

телем, находящимся в состоянии опьянения», внесенный в ГД ФС РФ 12.10.2012 года, предлагал применять в принудительном порядке меры контролируемого вождения транспортным средством к водителям, нарушающим запрет, на управление в состоянии опьянения. Законопроектом также вносились изменения по установлению административной ответственности за нарушение данной нормы. Контролируемое вождение транспортного средства, при этом было бы возможным, при установке блокирующего технического устройства (алкозамка).

По мнению Комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству, в заключении обосновано, предложено решение об отклонении данного проекта закона, в связи с исключением меры административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами и рядом других отрицательных моментов (Заключение Комитета по конституционному законодательству и государственному строительству от 03.09.2013 на проект Федерального закона № 151436–6). По заключению Правового Управления Аппарата ГД ФС РФ проектируемый закон также имел значительные недостатки по своему содержанию (Заключение ПУ Аппарата ГД ФС РФ от 05.09.2013 № 2.2–1/4073 по проекту Федерального закона № 151436–6). Поэтому проект закона был снят с рассмотрения 13.09.2013 года. Очевидно, исходя из этого, вышеупомянутый документ № 243636–6, был отозван.

Рассматривая зарубежный опыт борьбы с нетрезвыми водителями, необходимо отметить, что техническое оснащение транспортных средств алкогольными блокираторами широко распространено в странах Европейского Союза, Японии, Канаде, Австралии, США. Примером может выступить обсуждение такой системы (Alcohol Interlock-Systemen) и эффективности её применения в Германии^[3] и Южной Австралии^[4].

Анализируя статистические показатели, нормативно-правовые акты, исследования зарубежных институтов, внедрение алкогольных

блокирующих устройств эффективно влияет на снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием нетрезвых водителей за рубежом.

В данных экспериментального исследования, проведенного Федеральным дорожным научно-исследовательским институтом Германии, сообщается о том, что применение блокирующих систем запуска автомобиля эффективно сказывается на реабилитации участников дорожного движения, которые находились в состоянии опьянения за рулем транспортного средства. При этом из социологического опроса следует, что большинство автолюбителей поддерживает установку таких систем (66,5%), а еще одна значительная часть (18,5%) относится к этому нейтрально^[5]. Учитывая положительный практический опыт других стран, в целях снижения количества ДТП и тяжести их последствий, а также проведения профилактически-значимых работ с водителями, привлеченными к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, целесообразно и оптимально применить алкоблокирующие системы в Российской Федерации.

На территории нашего государства, впервые, в 2010 году проводился эксперимент с целью определения рентабельности алкозамков и их эффективности. Исследование привело к положительному результату. Им занимались различные общественные движения, организации, государственные органы. Техническое оснащение автомобилей и разработка современных приборов отечественного производства также интересует ученых.

Неоднократно высказывались мнения по оборудованию транспортных средств алкоблокирующими устройствами с передачей данных через навигационные системы ГЛОНАСС или GPS в единый центр сбора информации (ЕНДС России)^[6]. Это, безусловно, положительно отразится на качестве эксплуатации техники и исключит возможность самостоятельного отключения таких приборов. Технические моменты подключения алкозамков, обход цепи

электропитания, использование специальных маркирующих изоляций и возможность дистанционной проверки состояния водителя, описываются в работах Е. А. Левитской^[7] и Е. Ю. Липатова^[8].

По мнению различных специалистов, общественных деятелей и ученых, системы, исключающие управление транспортным средством нетрезвым водителем, имеют большой потенциал. Проведенные эксперименты и исследования доказывают необходимость и целесообразность их внедрения. Поэтому в целях улучшения дорожной обстановки, сохранения личной безопасности граждан, особо актуальна разработка законопроекта регулирующего нормы таких правоотношений. При этом оптимально применение комплекса мер административного принуждения, поощрения и ответственности.

Мерой воздействия на участников дорожного движения является административное принуждение, которое подразделяется на меры административно-предупредительного характера, административного пресечения, административной ответственности и административно-процессуального обеспечения^[9].

Транспортные средства, которые характеризуются большой тяжестью последствий при ДТП, в основном используются для выполнения определенной деятельности по перемещению пассажиров, перевозке товаров и грузов, выполнению служебных и корпоративных задач. Именно по отношению к таким категориям транспортных средств целесообразно применить правовые регулирующие механизмы, ввести в действие нормативные акты и технические регламенты по оборудованию и эксплуатации специальных контрольных интеллектуальных систем, связанных с управлением в нетрезвом состоянии (алкозамков).

При использовании алкозамков на технике автотранспортных предприятий, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, административно-предупредительные меры будут отражены в следующих обязанностях:

- в обязанности водителя пройти освидетельствование перед пуском двигателя транспортного средства, а также по специальному запросу самого устройства или диспетчера (при наличии ГЛОНАСС/GPS), что исключит возможность управления им в состоянии опьянения;
- в обязанности должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, обеспечить исправное состояние контрольного прибора при выпуске на линию (с учетом проверки целостности маркировочной изоляции, калибровки прибора, работоспособности и т.д.);
- в обязанности юридического лица назначать ответственное должностное лицо, заключать договоры по ремонту, содержанию, периодической проверке устройств, осуществлять контроль над надлежащим исполнением предписаний;
- в обязанности должностных лиц сторонних организаций извещать юридическое лицо и надзорные органы обо всех нарушениях и их возможных последствиях.

Меры административного пресечения будут представлены возможностью осуществить блокирование двигателя транспортного средства, диспетчером либо самим устройством при обнаружении признаков опьянения водителя или при невыполнении требования о прохождении освидетельствования. В этом случае блокирование двигателя будет осуществляться при определенных условиях, обеспечивающих безопасность дорожного движения (остановка транспортного средства, продолжительная работа на холостом ходу). Сообщение диспетчером в ближайший орган надзора о состоянии водителя или возникновении неисправности системы в пути, с целью его остановки и проверки, также будет содержать характер административного пресечения.

За нарушение норм, предписывающих должное поведение, необходимо установление административной ответственности для водителей, должностных лиц, ответственных за эксплуатацию техники и юридических лиц,

которым принадлежит транспортное средство, с целью регулирования отношений и определением запретов. В совокупности меры ответственности ограничат круг правовых предписаний, определенных для этой сферы, обеспечат нормативное поведение участников и установят административную наказуемость. Рассматривая административную ответственность как правовой механизм, целесообразным было бы введение таких мер, как управление или выпуск на линию транспортного средства с неисправным либо неработающим алкоблокирующим устройством; нарушение изоляционных маркирующих обмоток сетевого подключения алкозамка, без соответствующего разрешения надзорных органов; отсутствие действующей калибровки прибора.

Административно-процессуальными действиями в этом случае будут: привлечение специалистов и экспертов, снятие показаний прибора, изъятие устройства, установление работоспособности системы и её соответствия предъявляемым требованиям. Таким образом, контрольный прибор выступит не только как ограничивающее и профилактическое средство, но и как средство, содержащее в себе защитную доказательственную функцию. В свою очередь, это окажет влияние на объективность рассмотрения дела.

Используя систему административного принуждения к юридическим лицам, организация безопасного вождения, исключаяющего управление в состоянии алкогольного опьянения, приобретет усовершенствованный характер. Это позволит повысить уровень контроля над состоянием водителей, что приведет к дисциплинированности, строгому следованию предписаниям и обеспечению безопасности других участников дорожного движения.

Наибольшее количество транспортных средств, находящихся в эксплуатации, принадлежит физическим лицам. Приведенные меры административного принуждения, применительно к ним, будут действовать частично. В силу того, что данное устройство (алко-

замок), его установка и эксплуатация требует определенных затрат, принуждение со стороны государственной власти к установлению таких приборов не рационально. Однако, административным воздействием на граждан, уличенных в управлении в нетрезвом виде, с целью ограничения от возникновения повторной однородной ситуации, возможно применение такой дополнительной или основной меры к административному наказанию, как установка алкоблокирующей системы на транспортное средство с последующей эксплуатацией в течение определенного периода. За нарушение нормы, то есть за управление транспортным средством в этот период, не оснащенным алкозамком либо с неисправным устройством, оптимально введение административной ответственности в виде лишения специального права.

Еще одним методом воздействия на сознание автовладельцев со стороны государственных органов, является разработка комплекса поощрительных мер за добровольную установку алкозамков на транспортные средства. В качестве примеров можно привести следующее: снижение стоимости страховых премий компаний, осуществляющих автострахование; снижение транспортных налогов в определенном эквиваленте; безвозмездное проведение технического осмотра с выдачей диагностических карт; осуществление установки, обслуживания, поверки прибора и обучение работе с ним без взимания платы.

Выполняя стоящие перед государством задачи по улучшению безопасности дорожного движения и создавая комплекс праворегилирующих норм и технических регламентов, система новых взаимоотношений приобретет эффективный и целесообразный характер. Она напрямую окажет влияние на повышение уровня безопасности участников дорожного движения, путем воспрепятствования управлению в состоянии алкогольного опьянения, повысит дисциплинированность водителей транспортных предприятий, понизит аварийность и тяжесть последствий при резонансных ДТП.

Для регулирования таких отношений необходимо принятие законопроекта с комплексом мер административного пресечения и поощрения, который будет соответствовать требованиям действующего законодательства и внесет изменения в нормативно-правовые акты не только федерального значения, но и отраслевого.

С целью определения четких границ в сфере административно-правовых отношений, требуется установление административной ответственности.

На отраслевом уровне существенно разработать и применить технический регламент по оборудованию, эксплуатации,

обслуживанию, ремонту, осуществлению проверки и калибровки, регистрации, подключению и выполнению других функций, связанных с использованием алкоблокирующих систем.

При использовании оптимизированной и усовершенствованной системы административно-правового регулирования в сфере складывающихся отношений, цели, стоящие перед государством в области обеспечения безопасности дорожного движения, будут более приближены к категорически императивному уровню. Как следствие, это приведет к сохранению здоровья и жизни граждан.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России: <https://www.gibdd.ru>.
2. Официальный сайт Судебного департамента Верховного Суда Российской Федерации: <http://www.cdep.ru/index.php>.
3. Официальный сайт Федерального министерства транспорта и цифровых инфраструктур Германии: <http://www.bmvi.de>.
4. Официальный сайт Департамента планирования, транспорта и инфраструктуры Южной Австралии: <http://www.dpti.sa.gov.au>.
5. Официальный сайт Федерального дорожного научно-исследовательского института Германии: <http://www.bast.de>.
6. Новиков А. А., Алкозамок — первые итоги перспективы развития/ III Всероссийская научно-практическая конференция «ГЛОНАСС — регионам»-Орел, 2012.
7. Левитская Е. А. Возможность скрытой дистанционной оценки степени алкогольного опьянения водителя транспортного средства. / Вестник СибАДИ / выпуск 1 (29),—2013 — С. 31–34.
8. Липатов Е. Ю. Целесообразно ли внедрение алкозамков в России?/ Волгоградский государственный технический университет/ Известия ВолГТУ/ Вып. 9, № 19 (146).— Волгоград, 2014-С. 61–63.
9. Мигачев Ю. И., Попов Л. Л., Тихомиров С. В., Административное право Российской Федерации: учебник для вузов — 4-е изд., перераб и доп. , — М. Юрайт, 2014.—519 с

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. Ofitsial'nyi sait Gosavtoinspektsii MVD Rossii: <https://www.gibdd.ru>.
2. Ofitsial'nyi sait Sudebnogo departamenta Verkhovnogo Suda Rossiiskoi Federatsii: <http://www.cdep.ru/index.php>.
3. Ofitsial'nyi sait Federal'nogo ministerstva transporta i tsifrovyykh infrastruktur Germanii: <http://www.bmvi.de>.
4. Ofitsial'nyi sait Departamenta planirovaniya, transporta i infrastruktury Yuzhnoi Avstralii: <http://www.dpti.sa.gov.au>.
5. Ofitsial'nyi sait Federal'nogo dorozhnogo nauchno-issledovatel'skogo instituta Germanii: <http://www.bast.de>.

6. Novikov A. A., Alkozamok — pervye itogi perspektivy razvitiya/ III Vserossiiskaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya 'GLONASS — regionam'-Orel, 2012.
7. Levitskaya E. A. Vozmozhnost' skrytoi distantsionnoi otsenki stepeni alkogol'nogo op'yaneniya voditelya transportnogo sredstva. / Vestnik SibADI / vypusk 1 (29),—2013 — S. 31–34.
8. Lipatov E. Yu. Tselesoobrazno li vnedrenie alkozamkov v Rossii?/ Volgogradskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet/ Izvestiya VolGTU/ Vyp. 9, № 19 (146).— Volgograd, 2014-S. 61–63.
9. Migachev Yu.I., Popov L. L., Tikhomirov S. V., Administrativnoe pravo Rossiiskoi Federatsii: uchebnik dlya vuzov — 4-e izd., pererab i dop.,— M. Yurait, 2014. —519 s