

низма взаимного обмена информацией, исключение дублирования в работе является одним из основных направлений повышения эффективности противодействия организации незаконной миграции.

Исходя из решаемых задач, можно предложить следующий комплекс основных направлений взаимодействия между МВД и ГПК: определение стратегии противодействия росту незаконной миграции, организованной преступности через государственную границу; подготовка на основании тщательного изучения и оценки политической и оперативной обстановки научно обоснованных прогнозов по вопросам обеспечения пограничной безопасности, роста организованной преступности и незаконной миграции; подготовка предложений по совершенствованию служебной и оперативно-розыскной деятельности в противодействии незаконной миграции; взаимодействие непосредственно в текущей служебной и оперативно-розыскной деятельности в вопросах выявления, предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений через государственную границу; оказание содействия силами и средствами оперативных подразделений; взаимодействие в области подготовки и специализации кадров.

Взаимодействие должно осуществляться на основных принципах, таких как: единый подход к целям, задачам и планированию взаимодействия по всем направлениям сотрудничества; четкое разделение и разграничение полномочий в пределах их компетенции; соблюдение законности, прав и свобод граждан; сочетание гласных и негласных методов и средств деятельности; обеспечение безопасности и конспирации, с учетом конкретной линии работы взаимодействующих органов и чтобы у взаимодействующих структур идея комплексного подхода в организации взаимодействия не ограничивалась лишь определением сущности комплексного применения сил и средств.

УДК 342.745

С.Г. Василевич

**УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ
В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ
КАК ОСНОВАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ,
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

За совершение противоправных действий физическое лицо в зависимости от характера правонарушения может быть привлечено к дисциплинарной, материальной, административной, уголовной и гражданско-правовой ответственности.

Особое место среди указанных видов занимает административная ответственность. Это проявляется в существенном динамизме норм об административной ответственности, многочисленности административных правонарушений, их многообразии, преобладании штрафных санкций среди наказаний (взысканий) и др. Статистические данные об административных правонарушениях в наших республиках свидетельствуют об их стабильно высоком уровне. Особую долю среди них занимают правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Например, в Республике Беларусь в 2008 г. было официально зафиксировано более 2,3 млн административных правонарушений. Через пять лет, с 2014 по 2020 г., они ежегодно превышают 4 млн. Для сравнения отметим, что в начале 90-х гг. XX в. ежегодно совершалось около 2 млн административных правонарушений. На наш взгляд, динамика указанных правонарушений обусловлена рядом причин. Среди них увеличение составов административных правонарушений, закрепленных в кодексах об административных правонарушениях, недостаточная работа по профилактике правонарушений, более строгий учет правонарушений, связанных с соблюдением скоростного режима, чему способствует внедрение информационных технологий. Среди общего числа административных правонарушений в Республике Беларусь более 1,5 млн связано с нарушением скоростного режима.

Государственные органы уделяют пристальное и постоянное внимание предупреждению одного из правонарушений, которым является управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Автомобиль – источник повышенной опасности, и лицо, управляя им, должно проявлять максимальную осторожность и осмотрительность, безукоризненно соблюдать правила дорожного движения, поскольку в любой момент на проезжей части дороги может возникнуть ситуация, требующая принятия мгновенного решения во избежание дорожно-транспортного происшествия. Водитель, находящийся в состоянии опьянения, не может проявить необходимую адекватную реакцию на неожиданную ситуацию, а последствия могут быть трагическими. При установлении оптимальных норм права, в частности норм об административных наказаниях (взысканиях), обеспечивается разумный баланс между интересами государства, общества и отдельного лица. В связи с этим важно проводить научные исследования и вносить предложения, полезные как для теории административно-деликтного права, так и для правоприменительной практики.

На данный момент сохраняется значительное число дорожно-транспортных происшествий по причине управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Постоян-

но информация об этом поступает из новостных передач. Дорожно-транспортные происшествия часто имеют тяжелые последствия, выражающиеся в гибели либо получении людьми травм. Результаты расследования отражают влияние алкоголя на водителей, включая их внимательность, восприятие ситуации на дороге, реакцию и контроль. Зарубежом это также имеет место.

Отмеченное актуализирует проблему неотвратимости наказания водителей за управление автомобилем в состоянии опьянения. В средствах массовой информации в последнее время часто звучат призывы к усилению ответственности за указанные действия. Здесь можно подумать и о таких мерах, как алкозамки, с целью исключения вообще возможности завести автомобиль, если водитель нетрезвый.

Республика Казахстан, Республика Беларусь, Российская Федерация являются участниками Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Хотя ЕАЭС является межгосударственным объединением, преследующим экономические цели, однако вопросы гармонизации законодательства в области административного права, использования оптимального опыта также важны. Тем более это актуально для Республики Беларусь, которая вместе с Российской Федерацией, согласно Договору от 8 декабря 1999 г., создала Союзное государство. Эти страны стремятся к гармонизации и унификации своих законодательств.

В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) имеется ряд статей (ст. 12.8, 12.27, 12.32), предусматривающих ответственность за эти деяния. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП Республики Беларусь) содержит две статьи (ст. 18.15, 18.22), устанавливающие ответственность за соответствующие действия. В Кодексе Республики Казахстан об административных правонарушениях (КоАП РК) также отметим ст. 608 (управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения) и ст. 619-1 (допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения).

В них содержатся общие и специфические подходы национальных законодателей. Так, в соответствии со ст. 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, предусмотрено наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет. Передача управления транспортным

средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, влечет административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере тридцати тысяч рублей.

Очень интересный и, на наш взгляд, достаточно рациональный подход изложен в ст. 608 КоАП РК. За управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, в зависимости от тяжести правонарушения, его последствий предусмотрены конкретные сроки лишения права на управление транспортным средством. За совершенные повторно в течение года после истечения срока административного взыскания предусмотрен арест, а в соответствующих случаях – штраф.

По своему содержанию эти статьи КоАП РФ и КоАП РК отличаются в лучшую сторону по сравнению с КоАП Республики Беларусь: в них предусмотрены конкретные меры, в том числе конкретный размер штрафа. Это исключает возможные злоупотребления при назначении наказания. Позитивно также оцениваем примечание к ст. 12.8 КоАП РФ, согласно которому, в частности, административная ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека.

Белорусский законодатель при изложении ст. 18.15 КоАП, предусматривающей ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования), пошел несколько по иному пути и, полагаем, не самому оптимальному. Он предусмотрел дифференцированную

ответственность в зависимости от концентрации этилового спирта. Так, управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, при наличии абсолютного этилового спирта в крови или выдыхаемом воздухе в концентрации до 0,8 промилле включительно или наличии паров абсолютного этилового спирта в концентрации до 380 микрограммов на один литр выдыхаемого воздуха включительно, влечет наложение штрафа в размере ста базовых величин с лишением права заниматься определенной деятельностью сроком на три года. Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, при наличии абсолютного этилового спирта в крови или выдыхаемом воздухе в концентрации свыше 0,8 промилле или наличии паров абсолютного этилового спирта в концентрации свыше 380 микрограммов на один литр выдыхаемого воздуха или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения или состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, уже влекут наложение штрафа в размере двухсот базовых величин с лишением права заниматься определенной деятельностью сроком на пять лет.

Таким образом, белорусский законодатель не устанавливает минимальное количество этилового спирта у водителя, что может создать споры относительно того, употреблял водитель алкоголь или нет. Установлена также ответственность в виде лишения права заниматься определенной деятельностью. Но более ясно выразился российский законодатель, указав, что речь идет о лишении права управления транспортным средством. Ведь можно различать лишение права заниматься определенной деятельностью и лишение права физического лица на управление, использующего транспорт для передвижения.

В то же время согласно ст. 18.15 КоАП Республики Беларусь за передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения или состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, предусмотрен минимальный и максимальный размер штрафа – от пятидесяти до ста базовых величин с лишением права заниматься определенной деятельностью сроком на три года. Такой подход, как уже нами отмечалось, нежелателен, тем более когда устанавливается огромная разница между указанными размерами штрафов.

В отличие от российского подхода (см. ст. 12.27 КоАП РФ), белорусский законодатель совместил в одной статье (ст. 18.15 КоАП) ответственность не только за управление транспортом в состоянии опьянения, передачу управления лицу, находящемуся в состоянии опьянения, но и за употребление водителем алкогольных, слабоалкогольных напитков или пива, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ после подачи сотрудником органов внутренних дел сигнала об остановке транспортного средства либо после совершения дорожно-транспортного происшествия, участником которого он является, до прохождения проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения или состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ. За указанные деяния предусмотрено наложение штрафа в размере двухсот базовых величин с лишением права заниматься определенной деятельностью сроком на пять лет. В этом отношении диспозиция КоАП РК сходна со ст. 18.15 КоАП Республики Беларусь.

Как видим, меры административного воздействия по законодательству Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации хотя и различаются, однако нацелены на искоренение практики управления транспортными средствами лицами в состоянии опьянения. Административная ответственность по законодательству Республики Беларусь, если сопоставлять штрафы, более суровая.

В Республике Беларусь, на наш взгляд, установлены комплексные меры воздействия по отношению к виновным водителям. Широко известны скандальные случаи совершения дорожно-транспортных происшествий лицами, которые систематически садились за руль автомобиля в нетрезвом состоянии, на них составлялись административные протоколы, они лишались водительских прав, но это не оказывало никакого влияния. Более того, регулярно выявляется, что десятки штрафов не оплачиваются. В интернете молодые люди часто бравируют своими съемками поездок на огромной скорости по оживленным трассам и т. п. Дисциплина водителей, обязанных соблюдать правила дорожного движения, не поддерживалась мерами ответственности, а работа правоохранительных органов по нахождению и привлечению виновных лиц, установлению собственника автомобиля, который передал автомобиль в управление, слишком затратная и неэффективная с точки зрения обеспечения безопасности добросовестных участников дорожного движения.

В этой связи, не идеализируя белорусское законодательство, отметим, что оно может быть определенным примером для поиска решения проблем, которые имеются в российской практике.

Речь идет об административной преюдиции при решении вопроса об уголовной ответственности. Так, в соответствии со ст. 317¹ Уголовного кодекса Республики Беларусь 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, наказываются исправительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, или арестом с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью со штрафом, или ограничением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью со штрафом, или лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Те же деяния, совершенные лицом, ранее совершившим преступление, предусмотренное настоящей статьей, наказываются арестом с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью со штрафом, или ограничением свободы на срок от одного года до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью со штрафом, или лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Как уже отмечалось, применение такой уголовно-правовой меры, как конфискация транспортного средства за управление им в состоянии опьянения допускается лишь за повторное в течение года после наложения административного взыскания совершение аналогичного правонарушения. На наш взгляд, поэтому компетентные органы (Государственная инспекция безопасности дорожного движения, ГАИ или суд) при выявлении первого случая управления транспортным средством в состоянии опьянения обязаны информировать его собственника (владельца) о факте совершенного правонарушения.

Это позволит собственнику (владельцу) принимать взвешенное решение о передаче в пользование автомобиля другому лицу. В этих же

целях следует обеспечить право гражданина своевременно получать соответствующую информацию в органах внутренних дел в отношении лица, которому планируется передать автомобиль в управление.

В процессе рассмотрения дела об административном правонарушении считаем обязательным вручение виновному лицу официального предупреждения о возможной конфискации транспортного средства при повторном в течение года совершении аналогичного правонарушения.

Конечно, когда производится конфискация транспортного средства за управление им в состоянии опьянения лицом, не являющимся собственником, то у него есть право регрессного иска к нарушителю. Однако в такой ситуации права собственника менее защищены. Полагаем, поэтому целесообразно было бы вместо конфискации взыскивать стоимость автомобиля с виновного лица. На наш взгляд, в этом случае будут более полно защищены права законного и добросовестного владельца транспортного средства.

Что касается допуска к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения, то ответственность по белорусскому и российскому законодательству значительно ниже, чем непосредственно за управление в состоянии опьянения.

Государства, входящие в состав ЕЭС, не устанавливают ответственность за перевозку в автомобиле нетрезвых пассажиров. В то же время интересен вопрос о возможности употребления алкоголя в автомобиле. На наш взгляд, если это происходит в автомобиле, находящемся в движущемся потоке автомобилей, то это может быть расценено как распитие спиртных напитков в общественном месте, что подлежит наказанию.

Важно ответственное отношение к безопасности движения как водителей, так и самих пассажиров. Много примеров браводы со стороны молодых людей, которые сами, будучи пассажирами, употребляют алкоголь либо безразлично относятся к тому, что это делает водитель.

Таким образом, проблемы юридической ответственности за управление транспортным средством, передачу его в управление лицу сохраняют свою актуальность. В рамках ЕАЭС и Союзного государства, полагаем, целесообразно решить вопрос о наличии или отсутствии повторности при совершении указанных выше правонарушений на территории разных государств. В качестве возможного варианта могло быть закрепление соответствующих норм в национальных кодексах об административных правонарушениях. Считаем, полезно использовать позитивный собственный и зарубежный опыт.