

УДК 343.97

Ганзера Р.А.,
Донецкая академия внутренних дел
Министерства внутренних дел
Донецкой Народной Республики
Ganzera R.A.,
*Donetsk Academy of Internal Affairs
of the Ministry of Internal Affairs
of the Donetsk People's Republic*

К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ, ЦЕЛЯХ И ЗАДАЧАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье проанализированы понятия, цели и задачи государственной политики противодействия преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Автор утверждает, что основной задачей противодействия преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Донецкой Народной Республике в настоящее время должно стать совершенствование перечня уголовно наказуемых деяний в данной сфере.

Ключевые слова: противодействие, преступление, дорожное движение, обеспечение безопасности, безопасность дорожного движения.

TO THE QUESTION ABOUT THE CONCEPT, AIMS AND OBJECTIVES OF THE STATE POLICY OF COUNTERACTION TO CRIMES IN THE SPHERE OF ENSURING ROAD TRAFFIC SAFETY

The article analyzes the concepts, aims and objectives of the state policy of combating crimes in the field of road safety. The author affirms that the main task of combating crimes in the field of road safety in the Donetsk People's Republic at present should be improving the list of criminal acts in this field.

Key words: counteraction, crime, traffic, security, road safety.

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими заданиями. Современное состояние развития автомобильной инфраструктуры в мире характеризуется стремительным ростом количества участников дорожного движения, современных скоростных транспортных средств и, к сожалению, ростом вредных для общества последствий. Так по данным Всемирной организации здравоохранения смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в мире продолжает расти и в 2018 году составила 1,35 миллиона случаев смерти в год [1].

В 2017 году сотрудниками Госавтоинспекции Донецкой Народной Республики было зарегистрировано 1091 дорожно-транспортное происшествие, в которых 127 человек погибли, 1397 получили травмы. Каждая вторая авария произошла по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств. В период с января по апрель 2018 года на дорогах Донецкой Народной Республики было зафиксировано уже свыше 700 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 18 человек, еще 287 получили травмы. За десять месяцев 2018 года в результате дорожно-транспортных происшествий на дорогах Республики погибли 55 человек, 439 получили травмы различной степени тяжести [9].

Таким образом, в Донецкой Народной Республике отмечается тенденция к росту количества дорожно-транспортных происшествий, при этом показатели смертности несколько снижаются. Однако такую статистику нельзя считать позитивной, поскольку каждое совершенное дорожно-транспортное происшествие несет в себе потенциальную угрозу для всех участников дорожного движения и, следовательно, предупреждение правонарушений и противодействие преступности в сфере безопасности дорожного движения должно оставаться одной из приоритетных задач государства.

Анализ последних исследований и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и на которые опирается автор. Отдельные аспекты государственной политики противодействия преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения были предметом изучения таких ученых как В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, А.Н. Игнатов, Н.Г. Исаев, И.И. Карпец, В.Е. Квашиш, Е.В. Кичигина, Д.С. Ковалев, А.П. Копейченко, А.И. Коробеев, Б.А. Куринов, В.В. Лукьянов, Ю.И. Ляпунов, И.Г. Маландин, Ф.Б. Мельников, В.С. Орлов, Н.И. Пикуров, З.Б. Соктоев, В.И. Ткаченко и другие.

Нерешенные ранее части общей проблемы, которым посвящается обозначенная статья. Отсутствуют системные исследования, посвященные анализу противодействия преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения непосредственно в Донецкой Народной Республике.

Формулировка целей статьи. Цель настоящей статьи состоит в определении понятия, целей и задач государственной политики противодействия преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также установлении основных направлений развития политики противодействия преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Донецкой Народной Республике.

Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов. Понятие безопасности дорожного движения закреплено в ст. 1 Закона Донецкой Народной Республики «О дорожном движении» [6]. Согласно абзацу 3 указанной статьи безопасность дорожного движения представляет собой состояние процесса дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Безопасность дорожного движения выступает, в том числе, в качестве элемента непосредственного объекта посягательства составов преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики [7], а также неотъемлемым элементом общественной безопасности, нарушение правил и норм которой предопределяет значительный социальный и общественный резонанс.

В.М. Куц отмечает, что противодействие преступности заключается в осуществлении социально-управленческой деятельности, реализации общественных и частных инициатив и уголовно-юстиционных усилий, направленных на удержание преступности в социально допустимых пределах. Содержание такой деятельности составляют предотвращение уголовных правонарушений и правовое реагирование на них как взаимосвязанные непрерывные процессы [4, с. 105].

Из приведенного определения следуют основные признаки понятия «противодействие преступности»:

- деятельность государственных органов, институтов гражданского общества, организаций и физических лиц в пределах их полномочий, направленная против преступных посягательств;
- целью противодействия является минимизация и (или) ликвидация последствий преступной деятельности;

- может осуществляться как путем ранней (профилактической) предохранительной деятельности, направленной на выявление и дальнейшее устранение причин противоправной (преступной) деятельности, так и с помощью борьбы, направленной на выявление, предотвращение, прекращение, раскрытие и расследование преступлений [5, с. 112].

В рамках настоящей статьи интерес представляет исключительно государственная политика предупреждения преступлений.

Особый интерес представляет вопрос противодействия преступлениям на этапе их предупреждения. В широком понимании термина «предупреждение» его сущность состоит в преодолении причин, порождающих преступления. Применительно к сфере обеспечения безопасности дорожного движения наиболее актуальными способами предупреждения преступности является:

- определение преступности общественно опасных деяний;
- установление уголовной ответственности, подлежащей применению к лицу за совершение преступления [5, с. 113].

Как было указано выше, уголовная ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта установлена главой 27 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики, которая охватывает следующие составы преступлений: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена; нарушение требований в области транспортной безопасности; нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями; приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов; неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие; нарушение правил международных полетов; нарушение правил использования воздушного пространства Донецкой Народной Республики.

Анализ названных составов преступлений этого раздела свидетельствует о том, что законодатель, устанавливая уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, фактически обеспечивает уголовно-правовую охрану лишь одному объекту – жизни или здоровью человека. Такой подход законодателя, на наш взгляд, является справедливым, поскольку уголовно наказуемыми в сфере обеспечения безопасности дорожного движения должны быть лишь наиболее опасные деяния, поскольку именно таким образом может быть реализована основная цель наказания в данном случае.

В то же время сам перечень составов преступлений, закрепленный главой 27 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики, на наш взгляд, требует совершенствования. В научной литературе отмечается, что определение преступности общественно опасных деяний в сфере обеспечения безопасности дорожного движения должно быть основано на всестороннем учете статистических данных относительно причин аварийности. Уголовный кодекс Донецкой Народной Республики учитывает эти причины в недостаточной мере. Так основными причинами дорожно-транспортных происшествий в мире являются: чрезмерная и неадекватная условиям движения скорость; употребление алкоголя и других химических веществ, снижающих способность водителя управлять; участие в дорожном движении молодых и малоопытных водителей и др. [3, с. 65].

Достаточно полно отражает перечень основных причин нарушений в сфере

обеспечения безопасности дорожного движения Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии (далее – ФРГ). Параграф 315с этого уголовного закона предусматривает широкий круг наказуемых деяний, определенных как нарушение правил безопасности дорожного движения: управление транспортным средством лицом, которое вследствие употребления алкогольных напитков или других одурманивающих веществ, либо имеющихся у него психических или физических недостатков не в состоянии им управлять; грубое нарушение дорожного движения, сопряженное с выявлением неуважения к другим, без учета права преимущественного проезда, допущением нарушения при обгоне или другим нарушением правил вождения при обгоне, нарушением правил при пересечении пешеходных переходов, превышением скорости на участках дороги с пониженной видимостью, или на перекрестках, или несоблюдение правил правостороннего движения на участках дороги с пониженной скоростью, разворот на автобанах или улицах для автотранспорта, езда в противоположном направлении; несоблюдение безопасного расстояния, ненадлежащим образом остановки, в результате чего создана угроза здоровью и жизни другого человека или чужим вещам, имеющим значительную стоимость [8, с. 128]. Таким образом, уголовно наказуемыми в Уголовном кодексе ФРГ признаются действия, которые по законодательству Донецкой Народной Республики являются административным проступком, хотя именно эти деяния создают предпосылки для серьезных дорожно-транспортных происшествий. В этом аспекте положительным для Донецкой Народной Республики усматривается перенос ряда деяний из административных правонарушений к разряду уголовно наказуемых.

Установление уголовной ответственности, подлежащей применению к лицу за совершение преступлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, напрямую связано с установлением санкций за соответствующие преступления. В правовой доктрине вопросы конструирования уголовно-правовых санкций являются достаточно сложными и дискуссионными. Учеными предлагаются различные правила (критерии, факторы) их построения. Однако несмотря на плюрализм мнений, анализ теоретических взглядов предоставляет возможность выделить наиболее распространенные факторы, которые признаются основой законотворческой деятельности по определению границ уголовной ответственности при конструировании санкций. Так отмечается, что санкция должна соответствовать общественной опасности преступного деяния, распространенности преступлений определенного вида, быть согласована с санкциями за совершение других, близких по виду и характеру преступлений; предоставлять возможность индивидуализировать наказание с учетом тяжести совершенного деяния и данных, характеризующих виновное лицо. Установление санкций является частью государственной политики в сфере противодействия правонарушениям. Когда основанием для выделения специальной уголовно-правовой нормы является изменение степени общественной опасности деяния в сторону его повышения, то санкция такой нормы должна быть более строгой по сравнению с санкцией общей нормы. Учитывая родство и соотношение административного и уголовного права, последнее правило должно быть положено в основу формирования уголовно-правовых санкций в случаях наличия смежного административного проступка, а потому санкции за такие преступления должны быть жестче, чем за смежные административные деяния [2, с. 35].

Следует отметить, что в уголовном законе Донецкой Народной Республики указанный принцип отражен в полной мере. Так, например, санкция ч. 1 ст. 128 Кодекса об административных правонарушениях Украины (выпуск на линию транспортных средств, техническое состояние, оборудование или комплектность которых не соответствует требованиям правил и стандартов, касающихся обеспечения дорожного движения) предполагает наложение штрафа от сорока до пятидесяти необлагаемых

минимумов доходов граждан (1360-1700 рублей). В то же время аналогичные деяния, которые повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, наказываются согласно ст. 310 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики, штрафом в размере от 100 000 до 300 000 рублей. Согласно ч. 1 ст. 130 Кодекса об административных правонарушениях Украины управление транспортными средствами водителем в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения, либо под воздействием лекарственных препаратов, снижающих внимание и скорость реакции, наказывается штрафом от двухсот до трехсот пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан, или лишением права управления транспортными средствами на срок от одного до двух лет, или административным арестом на срок от семи до десяти суток. Минимальное наказание за аналогичное деяние, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, согласно ч. 2 ст. 309 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики – принудительные работы на срок до трех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Выводы по исследованию и перспективы дальнейших поисков в данном направлении. Таким образом, на основании проведенного анализа, сделаны следующие выводы:

- под противодействием преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения следует понимать осуществление социально-управленческой деятельности, реализации общественных и частных инициатив и уголовно-юстиционных усилий, направленных на установление такого состояния процесса дорожного движения, которое обеспечивает высокую степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;
- целью противодействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является минимизация и (или) ликвидация последствий преступной деятельности в данной сфере;
- основной задачей противодействия преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Донецкой Народной Республике в настоящее время должно стать совершенствование перечня уголовно наказуемых деяний в данной сфере.

Список использованной литературы

1. В новом докладе ВОЗ отмечается недостаточный прогресс в области обеспечения безопасности дорожного движения в мире // Сайт Всемирной организации здравоохранения. – URL: <https://www.who.int/ru/news-room/detail/07-12-2018-new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world's-roads> (дата обращения 15.03.2019). – Текст: электронный.
2. Гуторова, Н.О., Пономаренко, Ю.А. Пеналізація злочинів як напрямок кримінально-правової політики // Вісник Асоціації кримінального права України. – 2013. – № 1. – С. 32-49. – Текст: непосредственный.
3. Дресвянникова, Е.А. Обеспечение безопасности дорожного движения – составляющая часть национальной безопасности страны // Административное право и практика администрирования. – 2014. – № 6. – С. 65-78. – Текст: непосредственный.
4. Куц, В. Протидія злочинності: сутність і зміст // Науковий часопис Національної академії прокуратури України. – 2016. – № 4. – С. 103-112. – Текст: непосредственный.
5. Майоров, А.В. Понятие и структура системы противодействия преступности // Правопорядок: история, теория, практика. – 2014. – № 1. – С. 112-116. – Текст: непосредственный.

6. О дорожном движении: Закон Донецкой Народной Республики от 17.04.2015 № 41-ИНС // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – URL: <https://dnrsovet.su/zakon-dnr-o-dorozhnom-dvizhenii/> (дата обращения 15.03.2019). – Текст: электронный.

7. Уголовный кодекс Донецкой Народной Республики: Утвержден Постановлением Верховного Совета Донецкой Народной Республики № ВС 28-1 от 19.08.2014 // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – URL: <https://dnrsovet.su/zakonodatelnaya-deyatelnost/dokumenty-verhovnogo-soveta-dnr/ugolovnyj-kodeks-donetskoj-narodnoj-respubliki/> (дата обращения 15.03.2019). – Текст: электронный.

8. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия / науч. ред. и пер. Д.А. Шестакова, Г.Г. Йешек. – Санкт-Петербург: Юрид. центр Пресс, 2003. – 524 с. – Текст: непосредственный.

9. Министерство внутренних дел Донецкой Народной Республики: официальный сайт. – Донецк. – URL: <https://mvddnr.ru/> (дата обращения: 15.03.2019). – Текст: электронный.

Статья поступила в редакцию 10.04.2019