



Давыдова К.В., Разогреева А.М.

АНАЛИТИКА КРИМИНАЛИЗАЦИИ: ГЛУБИНА ПРОТИВ ПОВЕРХНОСТИ (НА ПРИМЕРЕ ЗАКОНОВ «О ПЬЯНЫХ ЗА РУЛЕМ»)

Аннотация: В центре внимания авторов статьи – позитивистско-социологический и конструкционистский анализ криминализации на примере «громких» уголовных законов последнего времени – «о пьяных за рулем» (Федеральный закон РФ от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» и Федеральный закон РФ от 31 декабря 2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»). Авторы предлагают к использованию две аналитических модели исследования выбранного аналитического кейса – позитивистско-социологическую и конструкционистскую. Новизна исследования заключается в одновременном применении двух аналитических моделей на материале законов «о пьяных за рулем» и позволяет прийти к следующим основным выводам: 1. Процесс криминализации можно анализировать по-разному. Использование традиционного для российской юриспруденции методологического аппарата теории криминализации дает возможность установить наличие/отсутствие оснований криминализации. Конструкционистский подход позволяет «поймать» некоторые реалии законодательного процесса. 2. Применительно к рассматриваемому кейсу и советская теория криминализации, и альтернативный конструкционистский подход обнаруживают свой критический потенциал: первый позволил выявить слабость криминализационных аргументов, второй – способы продвижения законопроекта.

Ключевые слова: Аналитические модели исследования, конструкционизм, социологизм, статистический анализ, дискурс, криминализация, законодательный процесс, уголовный закон, автотранспортные преступления, состояние опьянения.

Abstract: The focal point of this article became a positivist-sociological and constructionist analysis of criminalization based on the example of “infamous” criminal law of the recent years “on drunk driving” (Federal Law of the Russian Federation of February 13, 2009 No. 20-FZ “on the Amendment to Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation” and Federal Law of December 31, 2014 No. 528-FZ “On Amendments to Separate Legislative Acts of the Russian Federation on the Question of Enhancing Criminal Responsibility for Violation of the Traffic Code”). The authors suggest using two analytical models of researching the selected analytical case – positivist-sociological and constructionist. The scientific novelty consists in simultaneous application of the two analytical models in the context of the legal material “on drunk driving”, which allows making the following conclusions: 1) There are different ways of analyzing the process of criminalization. The use of the traditional to Russian jurisprudence methodology of the theory of criminalization makes it possible to establish the presence or absence of the grounds for criminalization. The constructionist approach allows “capturing” certain realities of the legislative process. 2) With regards to the examined case both, the Soviet theory of criminalization and the alternative constructionist approach provide their strategic potential: the first detected the flaws of criminalization arguments, and the second – means of promotion of the legislative act.

Keywords: Legislative process, Criminalization, Discourse, Statistical analysis, Sociologism, Constructionism, Analytical models of research, Criminal law, Traffic code violations, Alcohol intoxication.

Социологизм vs конструкционизм: как можно анализировать криминализацию?

Вопрос о том, каким образом вносятся изменения и дополнения в УК РФ, в последние годы оказался в фокусе пристального внимания – блоггеров, журналистов, политиков, обывателей. История про то, что законодатель не прислушивается к ученым и в достаточной степени произвольно и непоследовательно принимает законы, – общая тема всех обсуждений в научной среде последних десяти лет [1]. Задача настоящей статьи – иная. В фокусе внимания помещена не критика законодательных решений сама по себе, а те способы анализа, которые можно применить к процессу криминализации. В первую очередь, нас интересуют сами технологии анализа, и во вторую – те эффекты произведенного знания, которые порождает выбор исследовательского инструментария.

Мы предлагаем к одновременному использованию две аналитических модели – позитивистско-социологическую и конструкционистскую.

На идеях позитивистской модели воспитаны все работающие сегодня на постсоветском пространстве юристы. Научный подход, предложенный группой исследователей во главе с академиком В. Н. Кудрявцевым, требует при каждой законодательной подвигке изучить социально-экономические и криминологические реалии, выявить основания криминализации того или иного деяния, последовательно соблюдать принципы криминализации [2, с. 189-242]. В итоге, использование набора указанных мер должно обеспечивать создание такого уголовного закона, который оказывается максимально адекватен социальным реалиям и запросам. Ядром этого подхода является представление об онтологическом характере общественной опасности преступления и убежденность в том, что по-настоящему научный (междисциплинарный и эмпирически фундированный с очевидным социолого-криминологическим креном) подход сможет обеспечить на выходе создание качественного законодательства. Так, в своем тексте 1975 г. Ю. А. Демидов пишет: «Общественная опасность существует как отношение деяния к определенной системе общественных отношений» [3, с. 64]. «Всякое общественно опасное деяние является таким не потому, что его подобным кто-то считает, а потому, что оно по своей внутренней сущности находится в резком противоречии с устоями общества», – пишет Р. Р. Галиакбаров в учебнике 2005 года [4, с. 79].

Подобный способ анализа предполагает сопоставление фактического законодательного продукта с некой

идеальной моделью (содержательно и технически [5, с. 18-27] выполненной безупречно). Отсюда такое внимание к изучению техники законотворчества и качеству текста уголовного закона. Право на оценку своевременности и обоснованности инициативы и качества законодательного текста закреплялось за научным (экспертным) сообществом. При использовании этого подхода исследователь вглядывается в глубину социального, работая с базовыми причинами появления закона, и, одновременно, в условный идеальный закон, который должен появиться при соблюдении всех требований.

Конструкционистская модель анализа процесса уголовного законотворчества – частный способ использования методологии социального конструкционизма. В своей ключевой книге 1966 г. «Социальное конструирование реальности» [6] Питер Бергер и Томас Лукман показывают, как, каким образом и из чего (традиций, взаимодействия, здравого смысла) здесь и сейчас собираются, казалось бы, вечные и естественные социальные явления – любовь, дружба, семья. Среди российских ученых в русле социального конструкционизма работает, например, Я. И. Гилинский, последовательно проводя идею о сконструированности преступления и преступности [7]. Базовой предпосылкой данного направления является отказ от представления об онтологическом статусе социальной реальности (нет ничего вечного и существующего само по себе; все, вокруг нас и мы сами, – социальные конструкты). Особенность конструкционистской аналитики состоит в плотном описании поверхности социального. Не задавая вопросов к сущностям и смыслам, исследователь, работающий с инструментарием конструкционистского анализа, сосредоточен на детальном описании самого явления и (или) процесса, делая видимым негласные правила и способы сборки социального.

Одним из направлений, в которых конструкционистская методология анализа социального применяется особенно активно, является исследование социальных проблем [8]. Герберт Блумер в тексте «Социальные проблемы как коллективное поведение» пишет о них как не как о результате существенных сбоев в функционировании общества, а как о процессе определения, в ходе которого нечто отбирается и идентифицируется как социальная проблема [9, с. 17]. Г. Блумер выделяет четыре этапа возникновения в обществе социальной проблемы – 1) легитимация социальных проблем; 2) мобилизация действия; 3) формирование официального плана действия; 4) осуществление официального плана.

Применительно к настоящей статье это направление анализа имеет особое значение. Преступление

и преступность для социальных исследователей, разделяющих конструкционистскую перспективу, – излюбленные примеры социальных конструктов, и, соответственно, процессы криминализации/декриминализации являются в этой перспективе одним из способов (возможно ключевым) их легитимации. Преступность вообще и отдельные виды преступлений в этой перспективе не обладают общественной опасностью сами по себе – это характеристика им придается в ходе социального взаимодействия разных игроков (политиков, СМИ, экспертов и т.д.).

П. Соломон-мл. использует схему Г. Блумера, прилагая ее к процессам криминализации в постсовременной России и предлагая внести «определенную дозу реализма в отношении того, как решения принимаются, и какие факторы играют роль» [10]. В целях решения этой задачи он предлагает в своей работе исследовать и описывать:

- стадии процесса криминализации (определение повестки дня, принятие решений, внедрение и оценка);
- группы игроков, вовлеченных в процесс разработки уголовной политики (политики (в законодательной, исполнительной ветвях власти), профессионалы (сотрудники министерств; линейные власти (председатели судов, начальники полиции, начальники тюрем); обычные практики (судьи, прокуроры, адвокаты, полиция, социальные работники и др.); сотрудники, занимающиеся планированием и исследованием, внешние эксперты) и общественность (группы заинтересованных лиц, общественное мнение и формирующие его средства массовой коммуникации).

Этот подход мы дополняем методологическими размышлениями, предложенными С. Хилгартнером и Ч. Л. Боской в их совместном тексте «Рост и упадок социальных проблем: концепция публичных арен» [11]. Разрабатывая вслед за Г. Блумером концепцию процесса социальных проблем, они отказываются от схематичной стадийности, присущей работам первого периода. Вместо этого они предлагают «варианты систематического исследования факторов и сил, направляющих общественное внимание на одни объективные или предполагаемые условия и отвлекающих его от других». Концепция Хилгартнера и Боска сосредоточена на «аренах», «на которых развиваются социальные проблемы» – СМИ, органы законодательной власти, негосударственные фонды и т.п.

Итак, в отличие от классиков советской теории криминализации, которые всматриваются в глубину социального, где присутствуют или отсутствуют суще-

ственные причины принятия закона, конструкционисты смещают фокус анализа на поверхность законодательного (в широком смысле) процесса. Одновременное использование этих подходов (методологическая триангуляция), по нашему мнению, позволит валидизировать результаты исследования.

В качестве аналитического кейса для апробации рассмотренных выше теоретических моделей мы используем «громкие» (но при этом поддержанные экспертным сообществом) уголовные законы последнего времени – «о пьяных за рулем» (ФЗ РФ от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ, которым была установлена повышенная ответственность за нарушение правил дорожного движения при наличии квалифицирующего признака – совершение деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения, и ФЗ РФ от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ, которым санкции ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ были ужесточены путем установления нижнего предела, а также была введена ст. 264.1 УК РФ, предусматривающая введение уголовной ответственности за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения и уже подвергнутым административному наказанию за подобное нарушение либо имеющим судимость за совершение преступлений, предусмотренных ч.ч. 2,4,6 ст. 264 Уголовного кодекса РФ).

Критерии криминализации через призму статистического анализа (криминологическое обоснование общественной опасности)

Предмет анализа в настоящем разделе статьи – статистические данные, которые были задействованы в качестве обоснования в пояснительных записках и отзывах на соответствующие законопроекты.

В качестве ключевого аргумента для продвижения законопроекта 2009 г. использовался следующий: санкции ст. 264 УК РФ одинаковы как для водителей, находившихся в состоянии опьянения, так и для трезвых водителей. В обоснование тезиса о необходимости внести изменения в уголовный закон использовалась ведомственная статистическая информация: «за 6 месяцев 2007 г. на дорогах России произошло почти 100 000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли более 12 900 и получили ранения свыше 123 000 человек, при этом каждое тринадцатое ДТП в Российской Федерации совершено водителями, находящимися в нетрезвом состоянии (за указанный период 2007 г. их количество составило около 6 500)». Результаты, к которым, по их словам, стремились инициаторы законопроекта, – значительное снижение

Закон и правопорядок

количества ДТП и тяжести их последствий. Что показательно, аргументация следующего законопроекта в части криминологического обоснования практически идентична: приводятся данные о количестве ДТП в состоянии опьянения, погибших и раненых в них за 2010–2011 гг. Еще одним аргументом к принятию второго закона в части установления нижних границ санкций служат данные судебной статистики 2010 года, согласно которым 30 % водителей, совершивших ДТП со смертельным исходом, не получили реального срока лишения свободы. Но этот тезис про другое – к вопросу о коррекции уголовной политики, но не к вопросу об обосновании общественной опасности деяния. Во втором варианте пояснительной записке (которая появилась при изменении состава депутатов-субъектов законодательной инициативы) использованы относительные показатели динамики за 2012–2013 гг.

Мы обратились к той же ведомственной статистике ГИБДД за период 2006–2014 гг., с которой были проделаны некоторые дополнительные действия. Во-первых, вся имеющаяся информация представлена в трех таблицах: таблица № 1 вос-

производит данные ГИБДД об общем числе ДТП, погибших и пострадавших в результате нарушения водителями ПДД; в таблице № 2 представлены данные количестве пострадавших в ДТП из-за нарушения ПДД водителями, не находившимися в состоянии алкогольного опьянения (для этого из общего количества ДТП, погибших и пострадавших, представленного на сайте ГИБДД, мы вычли количество ДТП в состоянии опьянения и погибших и пострадавших от них); таблица № 3 – аналогичные данные в ситуациях, когда водитель находился в ситуации опьянения. Таким образом, мы получили группы данных для сравнительного анализа. Второе аналитическое усилие – по каждому году в каждой таблице мы вычислили относительный показатель интенсивности последствий (погибшие/раненые) на 1000 ДТП соответствующей группы (суммарно/без опьянения/в состоянии опьянения). Третье – мы подсчитали удельный вес (относительную величину структуры совокупности) «пьяных» ДТП в общем числе ДТП по вине водителей, причем сделали это в среднем за исследуемый промежуток времени.

Таблица № 1.

**ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств
(Российская Федерация)**

Год	ДТП		Погибло			Ранено		
	Всего	± % к АППГ	Всего	± % к АППГ	На 1000 ДТП	Всего	± % к АППГ	На 1000 ДТП
2006	187531	-	26776	-	14,3	247794	-	132,1
2007	195488	4,2	27729	3,6	14,2	257883	4,1	131,9
2008	183349	-6,2	24900	-10,2	13,6	239472	-7,1	130,6
2009	173327	-5,5	23146	-7	13,4	228360	-4,6	131,8
2010	169437	-2,2	22221	-4	13,1	223696	-2	132
2011	170788	0,8	23471	5,6	13,7	226062	1,1	132,4
2012	177504	3,9	24040	2,4	13,5	235334	4,1	132,6
2013	179017	0,9	23092	-3,9	12,9	236124	0,3	131,9
2014	175862	-1,8	23143	0,2	13,1	230617	-2,3	131,1

Таблица № 2.

**ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств, исключая водителей транспортных средств в состоянии опьянения
(Российская Федерация)**

Год	ДТП		Погибло			Ранено		
	Всего	± % к АППГ	Всего	± % к АППГ	На 1000 ДТП (без учета ДТП по вине лиц, находящихся в состоянии опьянения)	Всего	± % к АППГ	На 1000 ДТП (без учета ДТП по вине лиц, находящихся в состоянии опьянения)
2006	170514	-	24103	-	14,1	222957	-	130,8

2007	179895	5,5	25174	4,4	14	235180	5,6	130,7
2008	169738	-5,6	22517	-10,6	13,3	219585	-6,6	129,4
2009	161000	-5,1	20836	-7,5	12,9	210246	-4,3	130,6
2010	157592	-2,1	20267	-2,7	12,9	206416	-1,8	131
2011	158536	0,6	21368	5,4	13,5	208162	0,8	131,3
2012	164661	3,8	21937	2,6	13,3	216655	4	131,6
2013	165436	0,5	20778	-5,3	12,6	216739	0	131
2014	159345	-3,7	19723	-5	12,4	207372	-4,3	130,1

Таблица № 3.

**ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения
(Российская Федерация)**

Год	ДТП			Погибло			Ранено		
	Всего	± % к АППГ	В % к общему числу ДТП по вине водителей	Всего	± % к АППГ	На 1000 ДТП (в состоянии опьянения)	Всего	± % к АППГ	На 1000 ДТП (в состоянии опьянения)
2006	17017	-	9,1	2673	-	15,7	24837	-	146
2007	15593	-8,4	8	2555	-4,4	16,4	22703	-8,6	145,6
2008	13611	-12,7	7,4	2383	-6,7	17,5	19887	-12,4	146
2009	12327	-9,4	7,1	2310	-3,1	18,7	18114	-8,9	146,9
2010	11845	-3,9	7	1954	-15,4	16,5	17280	-4,6	145,9
2011	12252	3,4	7,2	2103	7,6	17,2	17900	3,6	146,1
2012	12843	4,8	7,2	2103	7,6	16,4	18679	4,4	145,4
2013	13581	5,7	7,6	2314	10	17	19385	3,8	142,7
2014	16 517	21,6	9,4	3420	47,8	20,7	23245	19,9	140,7

Среднее число ДТП по вине лиц в состоянии опьянения (в % к общему числу ДТП) за указанный период – 7,8. Если ориентироваться на этот показатель, каждое тринадцатое дорожно-транспортное происшествие в РФ происходит по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения. Максимальный показатель приходится на 2014 г. – каждое десятое, минимальный на 2010 – каждое четырнадцатое. Обращает на себя внимание, что удельный вес «пьяных» ДТП последовательно растет с 2010 г. и в 2014 г. превышает уровень 2006 г., который был базовой точкой отсчета в системе аргументации для продвижения указанных законов. При этом абсолютное количество ДТП с участием водителей уменьшалось с 2008 г. вплоть до 2010 г. (ФЗ был введен в действие в 2009 г.), с 2011 г. по 2013 г. наблюдается повышение количества дорожно-транспортных происшествий. Однако стоит отметить, что несмотря на повышение в абсолютных показателях цифры (за исключением 2014 г.) не превышают показатели 2008 г. и предшествующих ему лет. Абсолютное же количество дорожно-транспортных происшествий с участием водителей в состо-

янии опьянения уменьшалось с 2006 вплоть до 2010 г., с 2011 г. по 2014 г. также наблюдается повышение количества дорожно-транспортных происшествий.

Основной целью принятия закона 2009 г. его разработчики называли уменьшение (и в абсолютных, и в относительных показателях) числа ДТП, совершенных по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения. Однако несмотря на принятие двух законов – цель не достигнута. Более того, налицо видимый с 2011 года рост «пьяных» ДТП (при плавном снижении до принятия закона). Как можно объяснить этот парадокс? Первое объяснение – количество ДТП по вине водителей в состоянии опьянения увеличивается (причем существенно после введения второго закона, еще более ужесточившего ответственность), потому что лиц, управляющими транспортными средствами в состоянии опьянения, становится больше. Это объяснение находится за пределами рационального: невозможно представить страну, в которой на фоне серьезного ужесточения ответственности (и административной, и уголовной) и постоянном сообщении об этом в СМИ, одновременно обнаружится существенно больше

лиц, готовых сесть за руль в состоянии опьянения. Аналитика автомобильных форумов [12] показывает обратную тенденцию: терпимое отношение к пьяным водителям начала нулевых постепенно сменяется сдержанным неодобрением к началу 2010-х гг. Еще один момент: в обсуждениях на автомобильных форумах последние 2-3 года пользователи последовательно пишут о том, что не всегда стало возможным «договориться на месте», если водитель находится в состоянии опьянения, «стоимость» подобной услуги значительно повысилась, и «после решить вопрос точно невозможно». Видимо, объяснение роста зарегистрированных ДТП, совершенных по вине лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, нужно искать в этом направлении. После инициирования государственной кампании против «пьяных за рулем», для ГИБДД важным стало демонстрировать свою активность в этом направлении. Ключевой способ демонстрации активности – увеличение показателей ведомственной отчетности: этим объясняется и повышение стоимости соответствующей коррупционной услуги, и рост числа зарегистрированных ДТП в состоянии опьянения. Сходное объяснение роста количества «пьяных» ДТП приводит в своей статье в Российской газете [13] ведущий автоэксперт Юрий Гейко. Критикуя введение нулевого промилле и, соответственно, статистические аргументы за его введение он пишет: «Только за эти почти три года «абсолютной трезвости» (2012-2014 гг.) количество «пьяных» ДТП увеличилось на 14 процентов. Зато во все остальные годы, при ноль три промилле оно – снижалось. И все это, заметьте, при увеличении автопарка России за эти же девять лет – на треть. А количество погибших в «пьяных» ДТП резко увеличилось в прошлом году потому, что с позапрошлого года инспекторам при оформлении любой аварии предписано проверять на алкоголь поголовно всех водителей».

Таким образом, используемый в пояснительных записках к законопроектам аргумент о высокой распространенности ДТП в состоянии опьянения сам по себе не работает на обоснование повышенной общественной опасности деяний этой категории, особенно в обстоятельствах, когда их количество – величина, регулируемая ведомственными интересами. Более серьезным представляется аргумент из пояснительной записки к законопроекту 2009 г. о сравнительно большей тяжести последствий (погибшие и раненые) в результате ДТП, совершенных по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения. Показательно, что доля «пьяных» ДТП стабильно проговаривается во всех сопровождающих законопроект документах с количественными иллюстрациями, в то время как о тя-

жести пишут без «статистического подкрепления». Мы подсчитали величину интенсивности последствий (погибших и раненых) на 1000 ДТП, совершенных лицами, находящимися в состоянии опьянения, и на 1000 ДТП, совершенных лицами, не находящимися в состоянии опьянения. Средний показатель интенсивности погибших на 1000 ДТП, совершенных водителями в состоянии опьянения, за рассмотренный период времени – 17,3; раненых – 145. Средний показатель интенсивности погибших на 1000 ДТП, совершенных водителями не находившимися в состоянии опьянения, за рассмотренный период времени – 13,2, раненых – 130,7. При этом минимальный разрыв показателя интенсивности по погибшим составляет 1,6 в 2006 г., максимальный – 8,3 в 2014 г. (то есть после принятия двух законов); по раненым, соответственно, 10,6 в 2014 г. и 16,6 в 2008 г.. Здесь возникает вопрос из перспективы советской теории криминализации – достаточным ли основанием является имеющийся разрыв показателя интенсивности в среднем 4,3 по погибшим и в 14,3 по раненым (при любой степени тяжести причинения вреда здоровью, включая уголовно-нерелевантный в смысле ст. 264 УК РФ легкий вред здоровью и вред здоровью средней тяжести) для двукратного увеличения санкции в виде лишения свободы? Можно ли при относительной распространенности деяний (7,8% ДТП в состоянии опьянения от общего числа ДТП) говорить о существенном повышении степени (по признаку распространенности) общественной опасности последствий? Полагаем, что не вполне: угрожающие абсолютные данные погибших и раненых, преобразованные в относительные показатели, не выглядят столь угрожающими.

Промежуточные выводы в этой части. 1. Аргумент о существенном повышении степени общественной опасности ДТП, совершенных по вине водителей в состоянии опьянения, однозначно не подтверждается анализом имеющихся статистических данных. 2. Декларируемые в пояснительных записках цели существенного снижения распространенности ДТП в состоянии опьянения, тяжести и распространенности их последствий принятием законов не достигнуто. Напротив, принятие законов совпало с ростом зарегистрированных случаев таких ДТП (или стимулировало его?).

История двух законов: видимая поверхность (конструкционистская перспектива-1)

Традиционная для советского и постсоветского уголовного права модель анализа процесса криминализации, подвергая сомнению глубинные основания принятия законов, вместе с тем не позволяет ответить на вопрос о ре-

альных факторов их появления на свет. Для ответа на этом вопрос мы обратились в первую очередь к формальному анализу самого законодательного процесса, используя в качестве источника данных паспорт соответствующих законопроектов на сайте Государственной Думы РФ,

Субъектом законодательной инициативы по законопроекту о введение повышенной ответственности за нарушение ПДД в состоянии опьянения было Правительство РФ, внёсшее его 15 августа 2008 г. [14]. Верховный Суд РФ без каких-либо дополнительных пояснений дал положительный отзыв на законопроект. К первому чтению правовое управление Комитета ГД по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству подготовило заключение, в котором отметило, что по законопроекту замечаний правового характера не имеется, указав на две технические доработки. В заключении Комитета был дословно воспроизведен тезис пояснительной записки Правительства с использованием аналогичных статистических данных за период с января по сентябрь 2008 г. Показательно, что Комитет, обратив внимание на фактическое снижение числа данных происшествий по сравнению с прошлогодними показателями, считает, что проблема продолжает оставаться актуальной.

Законопроект легко проходит все чтения в ГД, принимается в окончательном чтении 28 января 2009 г. и попадает в СФ. Здесь он также беспрепятственно преодолевает фильтры Правового управления Аппарата СФ, который установил его соответствие Конституции РФ и системе федерального законодательства, Комитета СФ по обороне и безопасности и Комитета СФ по правовым и судебным вопросам. 04 февраля 2009 г. ФЗ был одобрен Советом Федерации. 13 февраля 2009 г. – подписан Президентом РФ.

Таким образом, срок прохождения данного закона через ГД составил 166 дней. По данным С. Г. Кирдиной, А. А. Рубинштейн, И. В. Толмачевой средний срок прохождения законопроекта через ГД в 2008 г. составлял 218 дней (209 в 2009 г.), а если субъектом законодательной инициативы выступало Правительство РФ (как в рассматриваемом случае) – 154 дня (191 день в 2009 г.) [15, с. 19]. В целом, можно говорить, что скорость его прохождения – средняя для проправительственного проекта (для сравнения: средний срок для проекта, внесенного депутатом, в том же 2009 г. составлял 238 дней, а для проекта, внесенного региональным законодательным органом – 307).

Субъектом законодательной инициативы по законопроекту, который был принят в 2014 году в качестве № 528-ФЗ, выступила группа депутатов в количестве ГД (И. А. Яровая, В. Ф. Звагельский, А. Б. Выборный

и другие) и член Совета Федерации (С. Ф. Лисовский), внёсшие его впервые 10 декабря 2012 г. (состав инициаторов законопроекта был дополнен в декабре-январе). 18 декабря получен положительный отзыв Правительства РФ, 7 февраля рекомендован к принятию в первом чтении комитетом-соисполнителем Комитетом по безопасности и противодействию коррупции. 13 февраля получено отрицательное заключение Правового управления ГД РФ, в котором обращалось внимание и на несогласование максимально размера предлагаемого наказания с категорией преступления, и на наличие в законопроекте вида наказания, не соответствующего перечню ст. 44 УК РФ (лишение права управлять транспортным средством), и на слабое обоснование введения ст. 264.1 УК РФ. 15 февраля 2013 г. профильный Комитет ГД по конституционному законодательству и конституционному строительству, высказавшись в поддержку концепции законопроекта, присоединился к критическим замечаниям отрицательного отзыва Верховного Суда РФ, но в итоге рекомендовал его к принятию в первом чтении. 20 февраля 2013 года внесена новая редакция законопроекта и сопровождающих документов. В качестве ключевого аргумента в обосновании было указано на рост числа ДТП, совершенных по вине водителей в состоянии опьянения. 20 февраля получен официальный отзыв Верховного Суда РФ – положительный, и получено положительное заключение ответственного комитета. 21 февраля законопроект поддержан комитетом-соисполнителем. 22 февраля получено заключение Правового управления, в котором сохранился ряд замечаний. В этот же день рассмотрение законопроекта было перенесено. 7 марта 2013 г. получено заключение Общественной палаты РФ, в котором предложения по изменению УК РФ не были поддержаны в силу их нецелесообразности. В этот же день получено отрицательное заключение на законопроект (в первой редакции) от Парламента Кабардино-балкарской республики. 13 марта 2013 г. законопроект принят в первом чтении. 22 марта получено положительное заключение от Парламента КБР. 6 ноября Правовое управление ГД дало положительное заключение на законопроект (второе чтение). 18 ноября 2013 г. в ходе второго чтения было принято решение направить указанный проект федерального закона и таблицы поправок к нему Президенту Российской Федерации, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, члену Совета Федерации С.Ф.Лисовскому и внести его на рассмотрение Государственной Думы 10 декабря 2013 г. 9 декабря вопрос перенесен на январь

2014 г. 30 июня приняло сходное решение с переносом рассмотрения на июль. 2 июля во втором чтении рассмотрение перенесено на осеннюю сессию. После работы профильных комитетов по согласованию таблиц поправок законопроект принят во втором чтении 12 декабря 2014 г. 16 декабря закон принят ГД и направлен в Совет Федерации. 18 декабря направлен в комитеты и комиссии СФ. 19 декабря получено положительное заключение Правового управления аппарата СФ. 24 декабря профильные комитеты одобрили законопроект. 25 декабря закон одобрен СФ, направлен Президенту РФ, соответствующее уведомление направлено в ГД. 31 декабря текст закона подписан Президентом РФ. Срок прохождения законопроекта через ГД – 729 дней, что существенно выше даже средних показателей для депутатских законопроектов вообще.

Итак, промежуточные выводы в этой части. 1. Детальный анализ законодательного процесса по открытым источникам (паспорт законопроекта на сайте ГД РФ) дает возможность оценить скорость прохождения законопроекта (при этом важно обратить внимание на то, кто был инициатором проекта, как работали с ним профильные комитеты, какие отзывы были получены и пр.). 2. Скорость прохождения законопроекта – не столько индикатор его значимости сам по себе, сколько показатель того, насколько успешно «продвигали» свой законопроект инициаторы и каким политическим ресурсом для продвижения они располагали. 3. При сходном содержании правительственный законопроект проходит через ГД быстрее и легче, чем депутатский.

ство, законодательные органы, органы исполнительной власти, СМИ) была сформирована повестка и поддерживалась в качестве проблемной ситуация «пьяных» ДТП? Второй вопрос: каким образом проблема была сформулирована и на что повлияла ее формулировка?

Первое, что обращает внимание при определении ключевых полей, на которых происходит «сборка» проблемы, – практически нулевой показатель активности научного сообщества. Для того, чтобы определить степень активности на научной арене был проведен контент-анализ шести научных журналов с максимальным рейтингом цитирования («Государство и право», «Журнал российского права» «Российская юстиция», «Законность», «Российский следователь», «Уголовное право») за период с 2006 г. по 2013 г. (так как именно публикация в специализированном журнале является для представителя поля науки основным каналом артикуляции) [16]. Показательно, но во всем массиве из 612 номеров имеется одна профильная статья (Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право. 2010, № 1) по следам принятого закона. Контекстный поиск через открытые ресурсы базовых научных центров (МГУ, СПбГУ, МГЮА, СГЮА) не позволил выявить также проводившихся в этот период тематических мероприятий – конференций, круглых столов, научных семинаров.

Причем это научное «умолчание» особенно заметно на фоне растущей медийной волны. «Яндекс.Новости», а сайт yandex.ru по популярности занимает 1-е место в России [17], по запросу «дтп опьянение» выдает следующие данные (таблица № 4):

Таблица № 4.

Год	Количество сообщений	Количество статей	Количество интервью
2006	109	7	-
2007	148	27	-
2008	477	41	1
2009	711	75	-
2010	1114	87	2
2011	989	92	5
2012	3016	328	8
2013	3590	252	13
2014	3847	174	5

Проблематизация ситуации и дискурс (общественной) опасности (конструкционистская перспектива-2)

В этой части статьи мы задаем два вопроса и пытаемся найти на них ответы.

Вопрос первый – кем (какими группами и функционерами) и на каких публичных аренах (научное сообще-

Показательно, что проблема активно обсуждалась и поддерживалась в качестве «горячей» не только до принятия первого закона, но и после – что означало, что цикл не был завершен. Принятие второго закона стала естественным эффектом этой волны. Таким образом, с уверенностью можно говорить о значимости СМИ (в том числе и интернет-площадок). Но медийная волна лишь сопровождает законодательный процесс,

обсуждения законодательных инициатив никогда не предшествует им.

Правительство, которое было субъектом законодательной инициативы по первому закону, чрезвычайно аккуратно в публичных высказываниях. Они почти не заметны – активность смещена в официальную плоскость. Причем и в этом поле правительство не позиционирует себя как самостоятельный игрок. В пояснительной записке к законопроекту 2009 года открыто было указано, что он был разработан во исполнение пункта 1 перечня поручений по результатам совещания Президента РФ с членами Правительства РФ 16 октября 2006 г. (№ Пр-1826 от 23 октября 2006 г.). Базовая формулировка, используемая в СМИ относительно позиции Правительства – «кабмин поддерживает...» – в начале Президента, затем И. Яровую.

Активность Правительства РФ была инициирована высказыванием Президента РФ 15 ноября 2005 г. на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения». Президент РФ обозначил, что повышение безопасности дорожного движения должно стать самостоятельным направлением государственной политики [18]. 10 мая 2006 г. было оглашено Послание Федеральному Собранию Российской Федерации [19], в котором в качестве главной для страны была определена проблема демографии: в среднем число жителей нашей страны становится меньше ежегодно на 700 тысяч человек. Одна из мер, предложенных Президентом РФ для решения данной проблемы, состояла в снижении смертности. 20 июня 2006 г. на заседании Совета Безопасности, посвященном мерам по реализации Послания Федеральному Собранию, обсуждалось, что главными причинами высокой смертности являются сердечно-сосудистые заболевания, алкоголизм, наркомания и дорожно-транспортные происшествия. В отношении дорожно-транспортных происшествий подчеркивалось, что в нашей стране ежегодно гибнет порядка 40 тысяч человек – это население небольшого средневропейского города [20].

И. Яровая в качестве сильного игрока активно продвигает собственный законопроект, публично высказываясь в связи с ним достаточно жестко и последовательно. Но, что примечательно, на публичную сцену с этой темой она выходит после того, как снижается активность Правительства, но на фоне растущей медийной волны.

Таким образом, можно сделать промежуточный вывод, что повестка была сформировалась первоначально

на арене официальной власти (президент, Правительство) (режим совещаний и официальный посланий), поддерживалась в СМИ и была «подхвачена» отдельными депутатами ГД.

Каким образом первоначально была сформулирована проблема?

П. Ибарра и Дж. Китсьюз выделяют несколько риторических приемов конструирования проблемы – риторика опасности, риторика наделения правом, риторика бедствия, риторика утраты и риторика неразумности. Преобладающей при конструировании проблемы ДТП в официальных президентских высказываниях была риторика опасности. П. Ибарра и Дж. Китсьюз характеризуют ее следующим образом: «Риторика опасности применима к условиям-категориям, которые могут быть представлены как угрозы здоровью и безопасности людей. Данная идиома сближается с дискурсом наделения правом в той степени, в какой исходит из того, что индивиды обладают правом не опасаться вреда иметь хорошее здоровье и быть защищенными от предотвращаемых или ограничиваемых телесных рисков... Настоятельность ее морального дискурса обусловлена не столько вопросами, касающимися препятствий свободе, равенству и личному самовыражению, сколько вопросами оптимального функционирования и сохранения человеческого тела» [21, с. 77].

В 2005 г. на заседании президиума Госсовета Президент впервые проблематизирует ситуацию «пьяных» ДТП и делает это следующим образом: *«За прошлый год в России зарегистрировано свыше двухсот тысяч дорожно-транспортных происшествий. В них погибло почти 35 тысяч человек, ранено 250 тысяч. Значительное число пострадавших – это дети и молодые люди до 40 лет. Гибнут, теряют здоровье и калечатся те, кто относится к наиболее активной, трудоспособной части населения. Это абсолютно невосполнимые потери для нас, для будущего страны. По сути дела, подрывается потенциал российского общества, его демографический резерв. На протяжении последних четырех лет материальный ущерб от аварий составляет более двух процентов ВВП. Это колоссальная цифра. В абсолютном выражении это сотни миллиардов рублей, которых лишается страна, экономика и российские семьи»* [22].

17 ноября 2006 года на встрече с руководством Всероссийской политической партии «Единая Россия» Президент РФ отметил необходимость законодательного усиления ответственности за нарушение правил на дорогах: *«Мы затрагиваем общественно значимую проблематику, острота которой по последнее время*

так и не ослабла, несмотря привлечение внимания к этим проблемам. Из-за прямой безответственности участников дорожного движения, из-за неурегулированности, слабого внимания со стороны Министерства внутренних дел и вообще органов власти происходят страшные трагедии. Совершенно нетерпимо нахождение за рулем людей в нетрезвом виде – необходимо сделать законодательство в этой области по-настоящему работающим и эффективным» [23].

Выбор той или иной риторики для конструирования социальной проблемы сам по себе не является безразличным: риторика бедствия дает «карт-бланш» на быстрые силовые решения, риторика наделения правом предполагает дальнейшее перераспределение ресурса между игроками. Риторика опасности требует активных действий по ее снижению, причем реальность опасности и эффективность предлагаемых мер при

продвижении проблемы не обсуждаются (это вопросы используются для стратегии депроблематизации).

Общие выводы:

1. Процесс криминализации можно анализировать по-разному. Использование традиционного для российской юриспруденции методологического аппарата теории криминализации дает возможность установить наличие/отсутствие оснований криминализации. Конструкционистский подход позволяет «поймать» некоторые реалии законодательного процесса.
2. Применительно к рассматриваемому кейсу и советская теория криминализации, и альтернативный конструкционистский подход обнаруживают свой критический потенциал: первый позволил выявить слабость криминализационных аргументов, второй – способы продвижения законопроекта.

Библиография:

1. Алексеев А.И., Овчинский В.С., Побегайло Э.Ф. Российская уголовная политика: преодоление кризиса. – М., 2006. – 144 с.; Лунеев В.В. О криминолого-аналитическом и системном подходе к законодательству // Криминология: вчера, сегодня, завтра. – 2014. – 4 (35). – С. 15-25; Гишинский Я.И. Уголовное право: кому оно нужно? URL: <http://crimpravo.ru/blog/386.html> (дата обращения: 22.04.2013); Головкин Л.В. Глобальная инструментализация уголовного права URL: http://zakon.ru/Blogs/globalnaya_instrumentalizaciya_ugolovnogo_prava_chast_1/6955, http://zakon.ru/Blogs/globalnaya_instrumentalizaciya_ugolovnogo_prava_chast_2/7019 (дата обращения: 03.10.2013); Лунеев В.В. Все заговорили о новом УК РФ URL: <http://crimpravo.ru/blog/353.html> (дата обращения: 22.04.2013); Его же. О научной базе российского законодательства (Четвертые Кудрявцевские чтения) URL: <http://crimpravo.ru/blog/1008.html> (дата обращения: 22.04.2013); Его же. Пороки уголовного законодательства (Кому служит УК). URL: <http://crimpravo.ru/blog/2263.html> (дата обращения: 22.04.2013).
2. Основания уголовно-правового запрета (криминализация и декриминализация) / Отв. редакторы Кудрявцев В.Н., Яковлев А.М. – М., 1982. – 304 с.
3. Демидов Ю.А. Социальная ценность и оценка в уголовном праве. – М., 1975. – 182 с.
4. Галиакбаров Р.Р. Уголовное право. Общая часть: Учебник. – Краснодар, 2005. – 512 с.
5. Наумов А. В. Форма уголовного закона и ее социальная обусловленность // Проблемы совершенствования уголовного закона. – М., 1994. – С. 18-27.
6. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности: Трактат по социологии знания / Пер. с англ. Руткевич Е.; Моск. филос. фонд. – М., 1995. – 323 с.
7. Гишинский Я.И. Девиантность, преступность и социальный контроль в «новом мире». Сборник статей. – СПб., 2012. – 352 с.
8. Социальные проблемы: конструкционистское прочтение. Хрестоматия / Сост. Ясавеев И. Г. – Казань, 2007. – 276 с.
9. Блумер Г. Социальные проблемы как коллективное поведение // Социальные проблемы: конструкционистское прочтение. Хрестоматия. – Казань, 2007. – С. 11-25.
10. Питер Г. Соломон-мл. Создание уголовного права в России и на Западе: процесс разработки политики и роль экспертов. URL: http://sartracc.ru/i.php?oper=read_file&filename=Pub/crcr.htm (дата обращения: 10.12.2012).
11. URL: <http://gtmarket.ru/laboratory/expertize/2008/2704> (дата обращения: 27.07.2015).
12. Автофорум Ижевска, тема «ГИБДД активно ловит пьяных за рулем!». URL: http://izhevsk.ru/forum_light_message/12/4003238.html (дата обращения: 27.07.2015); Автофорум71.ру, тема «Пьяный за рулем?! Сядешь пожизненно! URL: <http://avtoforum71.ru/topic/5162-rianyj-za-rulem-siadesh-pozhiznenno> (дата обращения: 27.07.2015) и др.
13. Гейко Ю. Последняя капля // Российская газета-Федеральный выпуск. – 2015. – 6637 (66). – 30 марта. URL: <http://www.rg.ru/2015/03/30/alcohol.html> (дата обращения: 30.03.2015).
14. Информация из электронной регистрационной карты законопроекта № 93181-5. URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(SpravkaNew\)?OpenAgent&RN=93181-5&02](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(SpravkaNew)?OpenAgent&RN=93181-5&02) (дата обращения: 23.06.2012).
15. Кирдина С.Г., Рубинштейн, Толмачева И.В. Некоторые количественные оценки институциональных изменений: опыт исследования российского законодательства // TERRA ECONOMICUS. – 2010. – Т. 8. – № 3. – С. 8-22. URL: http://elibrary.ru/titles_compare.asp (дата обращения: 22.03.2014).
16. URL: <http://www.alexandria.com/siteinfo/yandex.ru> (дата обращения: 22.03.2014).

18. Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения» 15 ноября 2005 года. Москва, Кремль. URL: http://archive.kremlin.ru/appears/2005/11/15/1728_type63374type63378type82634_97169.shtml (дата обращения: 07.04.2014).
19. Послание Федеральному Собранию Российской Федерации 10 мая 2006 года. Москва, Кремль, Мраморный зал URL: http://archive.kremlin.ru/appears/2006/05/10/1357_type63372type63374type82634_105546.shtml (дата обращения: 07.04.2014).
20. Стенографический отчет о заседании Совета Безопасности, посвященном мерам по реализации Послания Федеральному Собранию 20 июня 2006 года. Москва, Кремль. URL: http://archive.kremlin.ru/appears/2006/06/20/1708_type63378type63381type82634_107461.shtml (дата обращения: 07.04.2014).
21. Ибарра П., Китсьюз Дж. Дискурс выдвинутых утверждений-требований и просторечные ресурсы // Социальные проблемы: конструкционистское прочтение. Хрестоматия. – Казань, 2007. – С 55-114.
22. Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения» 15 ноября 2005 года. Москва, Кремль. URL: http://archive.kremlin.ru/appears/2005/11/15/1728_type63374type63378type82634_97169.shtml (дата обращения: 07.04.2014).
23. Начало встречи с руководством Всероссийской политической партии «Единая Россия» 17 ноября 2006 года. Ново-Огарево. URL: http://archive.kremlin.ru/appears/2006/11/17/2345_type63376_113994.shtml (дата обращения: 07.04.2014).
24. Дуняева М.М. Роль и значение средств массовой коммуникации в современных политических процессах // Политика и Общество. – 2014. – 10. – С. 1252-1257.
25. Гринберг Л. Перенос и страх аналитика (перевод Елисейевой Н.В.) // Психология и Психотехника. – 2011. – 6. – С. 39-48.
26. Розин В.М. К пониманию оснований общественно-политического дискурса // Философская мысль. – 2013. – 4. – С. 30-52. URL: http://www.e-notabene.ru/fr/article_380.html

References (transliterated):

1. Alekseev A.I., Ovchinskii V.S., Pobegailo E.F. Rossiiskaya ugovornaya politika: preodolenie krizisa. – M., 2006. – 144 s.; Luneev V.V. O kriminologo-analiticheskom i sistemnom podkhode k zakonotvorchestvu // Kriminologiya: vchera, segodnya, zavtra. – 2014. – 4 (35). – S. 15-25; Gilinskii Ya.I. Ugolovnoe pravo: komu ono nuzhno? URL: <http://crimpravo.ru/blog/386.html> (data obrashcheniya: 22.04.2013); Golovko L.V. Global'naya instrumentalizatsiya ugovornogo prava URL: http://zakon.ru/Blogs/globalnaya_instrumentalizatsiya_ugovornogo_prava_chast_1/6955, http://zakon.ru/Blogs/globalnaya_instrumentalizatsiya_ugovornogo_prava_chast_2/7019 (data obrashcheniya: 03.10.2013); Luneev V.V. Vse zagovorili o novom UK RF URL: <http://crimpravo.ru/blog/353.html> (data obrashcheniya: 22.04.2013); Ego zhe. O nauchnoi baze rossiiskogo zakonotvorchestva (Chetvertye Kudryavtsevskie chteniya) URL: <http://crimpravo.ru/blog/1008.html> (data obrashcheniya: 22.04.2013); Ego zhe. Poroki ugovornogo zakonotvorchestva (Komu sluzhit UK). URL: <http://crimpravo.ru/blog/2263.html> (data obrashcheniya: 22.04.2013).
2. Demidov Yu.A. Sotsial'naya tsennost' i otsenka v ugovornom prave. – M., 1975. – 182 s.
3. Galiakbarov R.R. Ugolovnoe pravo. Obshchaya chast': Uchebnik. – Krasnodar, 2005. – 512 s.
4. Naumov A. V. Forma ugovornogo zakona i ee sotsial'naya obuslovlennost' // Problemy sovershenstvovaniya ugovornogo zakona. – M., 1994. – S. 18-27.
5. Berger P., Lukman T. Sotsial'noe konstruirovaniye real'nosti: Traktat po sotsiologii znaniya / Per. s angl. Rutkevich E.; Mosk. filos. fond. – M., 1995. – 323 s.
6. Gilinskii Ya.I. Deviantnost', prestupnost' i sotsial'nyi kontrol' v «novom mire». Sbornik statei. – SPb., 2012. – 352 s.
7. Blumer G. Sotsial'nye problemy kak kollektivnoe povedenie // Sotsial'nye problemy: konstruksionistskoe prochtenie. Khrestomatiya. – Kazan', 2007. – S. 11-25.
8. Piter G. Solomon-ml. Sozdanie ugovornogo prava v Rossii i na Zapade: protsess razrabotki politiki i rol' ekspertov. URL: http://sartraccc.ru/i.php?oper=read_file&filename=Pub/crcr.htm (data obrashcheniya: 10.12.2012).
9. Geiko Yu. Poslednyaya kaplya // Rossiiskaya gazeta-Federal'nyi vypusk. – 2015. – 6637 (66). – 30 marta. URL: <http://www.rg.ru/2015/03/30/alc.html> (data obrashcheniya: 30.03.2015).
10. Kirdina S.G., Rubinshtein, Tolmacheva I.V. Nekotorye kolichestvennyye otsenki institutsional'nykh izmenenii: opyt issledovaniya rossiiskogo zakonodatel'stva // TERRA ECONOMICUS. – 2010. – T. 8. – № 3. – S. 8-22.
11. Ibarra P., Kits'yuz Dzh. Diskurs vydvizheniya utverzhenii-trebovaniy i prostorechnye resursy // Sotsial'nye problemy: konstruksionistskoe prochtenie. Khrestomatiya. – Kazan', 2007. – S 55-114.
12. Dunyaeva M.M. Rol' i znachenie sredstv massovoi kommunikatsii v sovremennykh politicheskikh protsessakh // Politika i Obshchestvo. – 2014. – 10. – С. 1252-1257.
13. Grinberg L. Perenos i strakh analitika (perevod Eliseevoi N.V.) // Psikhologiya i Psikhotehnika. – 2011. – 6. – С. 39-48.
14. Rozin V.M. K ponimaniyu osnovanii obshchestvenno-politicheskogo diskursa // Filosofskaya mysl'. – 2013. – 4. – С. 30-52. URL: http://www.e-notabene.ru/fr/article_380.html