

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

**ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНЫЕ
ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ
СОСТОЯНИЯ ОПЬЯНЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПО УК РФ**

Учебное пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2021**

УДК 343.2
ББК 67.99(2)8
Т33

Рецензенты:

А.И. Бельский, кандидат юридических наук, доцент
(Белгородский юридический институт
МВД России имени И.Д. Путилина);
В.В. Певцов
(ОЗО СУ УМВД России по Орловской области)

Т33 **Теоретико-прикладные особенности квалификации состояния опьянения водителя транспортного средства по УК РФ : учебное пособие / А.Н. Подчерняев [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. – 41, [1] с. – 22 экз. – Текст : непосредственный.**

Учебное пособие посвящено особенностям квалификации дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями в состоянии опьянения. В нем рассматриваются положения действующего уголовного законодательства, регламентирующие ответственность водителя, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, анализируются актуальные статистические данные.

Издание предназначено для преподавателей, курсантов и слушателей образовательных организаций МВД РФ. Учебное пособие может быть использовано в деятельности подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения Госавтоинспекции при подготовке информационно-пропагандистских мероприятий, профилактике дорожно-транспортных правонарушений, совершаемых водителями в состоянии опьянения.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 343.2
ББК 67.99(2)8

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
§ 1. Понятие и правовое значение состояния опьянения	8
§ 2. Управление транспортным средством в состоянии опьянения: криминологический анализ	14
§ 3. Уголовно-правовая характеристика состояния опьянения водителя транспортного средства	26
Заключение	40

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы связана с тем, что согласно Концепции общественной безопасности в Российской Федерации одним из направлений по ее обеспечению является профилактика дорожно-транспортных происшествий, преступлений, совершаемых на транспорте¹.

Как известно, управление транспортным средством в состоянии опьянения является мощнейшим криминогенным фактором. В этой связи важной является задача исследования в современных условиях специфики уголовно-правовой квалификации состояния опьянения водителя транспортного средства.

В соответствии с действующим уголовным законодательством, состояние опьянения имеет важное правовое значение. Согласно части 2 статьи 63 УК РФ оно может выступать отягчающим признаком любого преступления. При этом в частях 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ оно является квалифицирующим признаком, а в статье 264.1 УК РФ – конструктивным признаком субъекта.

Увеличение на российских дорогах числа водителей транспортных средств, находящихся в нетрезвом состоянии, являющихся злостными нарушителями дорожно-транспортных правил, а также повышение по их вине аварийности, количества и тяжести последствий автотранспортных происшествий привели к ужесточению ответственности за данные факты.

Появление законопроекта от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законода-

¹ Об утверждении Концепции общественной безопасности в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 14 ноября 2013 г. № Пр-2685. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

тельные акты РФ по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» повлекло неоднозначную оценку целесообразности криминализации повторного факта управления транспортным средством в нетрезвом состоянии. Тем не менее Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ, вступившим в силу с 1 июля 2015 года, была введена уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. В пояснительной записке к данному законопроекту было указано, что введение данной нормы обусловлено тревожной тенденцией постоянного роста автотранспортных происшествий, которые происходят по вине водителей, находящихся в состоянии какого-либо опьянения.

Как известно, автомобильный транспорт, являясь источником повышенной опасности, предъявляет к управляющему им лицу повышенные требования, касающиеся как его здоровья и специальной подготовки, так и необходимости соблюдения правил. В этой связи, учитывая необходимость повседневного использования различных транспортных средств, подобное положение вещей становится довольно мощным криминогенным детерминантом, предполагающим методологически верное законодательное регулирование дорожного движения.

Высокая степень эффективности в профилактике любого вида преступлений отведена наиболее строгому наказанию. При этом возможна ситуация, когда политика ужесточения санкций приведет к снижению уровня общественной поддержки и, как следствие, увеличению недовольных, в том

числе тех, кто целенаправленно нарушает запрет, высказывая свое несогласие с такими мерами¹.

Однако, несмотря на стремление законодателя посредством уголовной репрессии усилить борьбу с транспортной преступностью, важным остается эффективное и единообразное применение статьи 264.1 УК РФ на практике.

Данный состав преступления характеризуется рядом особенностей, в частности административной преюдицией, бланкетным характером нормы, что определяет актуальность дополнительного исследования административной ответственности, законодательства в сфере безопасности дорожного движения в части, касающейся толкования признаков статьи 264.1 УК РФ.

Большинство проблем, связанных с применением данной нормы, носят дискуссионный характер, являются противоречивыми. В частности, возникают сложности с определением субъекта преступления, возможности привлечения его к ответственности, что зависит от наличия у него административного наказания или судимости. При этом проблема выработки и оптимизации действенного механизма привлечения к уголовной ответственности лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления в состоянии опьянения, является комплексной, поскольку требует как подробного анализа уголовно-правовых аспектов, так и рассмотрения личностных особенностей «пьяных водителей» с формулированием соответствующих мер по предупреждению указанного вида преступности.

Проблема предупреждений дорожно-транспортных происшествий, связанных с «пьяным» вождением, имеет сложный характер и требует комплексного подхода с исполь-

¹ Трофимов В.Е. Профилактика и предупреждение нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Юристъ-Правоведъ. 2019. № 4 (91). С. 200.

зованием последних достижений различных наук и практики. Процесс предупреждения таких дорожно-транспортных преступлений и происшествий осложняется недостаточной разработанностью и эффективностью мер борьбы с ними. Работа по предупреждению дорожно-транспортных преступлений оказалась неэффективной из-за недостаточного нормативного правового, организационного и ресурсного обеспечения и регламентирования. Все эти обстоятельства обуславливают актуальность темы научного исследования.

Объект исследования: общественные отношения, возникающие в процессе привлечения к уголовной ответственности лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления в состоянии опьянения.

Предмет исследования: уголовно-правовые нормы, регламентирующие ответственность за совершение дорожно-транспортных преступлений в состоянии опьянения, а также криминологические особенности преступлений, совершаемых водителями в состоянии опьянения.

Цель работы – рассмотрение положений действующего уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях, совершаемых в состоянии опьянения, изучение возникающих в правоприменительной практике сопутствующих проблем квалификации указанных преступных деяний, а также криминологический анализ личности водителя, находящегося в состоянии опьянения.

Для достижения названной цели необходимо решить следующие задачи:

- 1) дать понятие и изучить регламентацию состояния опьянения в современной российской правовой системе;
- 2) выявить криминологические особенности преступлений, совершаемых водителями в состоянии опьянения;
- 3) дать уголовно-правовую характеристику действиям водителя, находящегося в состоянии опьянения.

§ 1. ПОНЯТИЕ И ПРАВОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ СОСТОЯНИЯ ОПЬЯНЕНИЯ

В современной практике обеспечения транспортной безопасности, поддержания должного уровня защищенности сферы дорожного движения, можно признать, что состояние опьянения – есть основополагающая и самая распространенная причина, способствующая возникновению дорожно-транспортных происшествий во всем мире.

Опасность, исходящая от пьяных водителей, признана наказуемой во всех странах мира. При этом противодействие указанному виду преступности является важной частью Стратегии безопасности дорожного движения¹. Меры воздействия на «пьяную» дорожно-транспортную преступность варьируются от общественно порицаемых, физических, до связанных с длительными сроками лишения свободы.

В существующей системе «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда» водитель является ключевым звеном. Именно на нем в большей степени лежит правовая ответственность за безопасность и ее нарушения на дороге.

В условиях дорожного движения в настоящее время к водителю предъявляются высокие требования, касающиеся его психики, познавательной деятельности, навыкам, умениям и опыту, что обусловлено положением, согласно которому именно от водителя в большей степени зависит безопасность других участников дорожного движения.

Исходя из анализа причин и условий дорожно-транспортной аварийности, можно сделать вывод о том, что в современных условиях основополагающее место в их пе-

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

речне по-прежнему занимает человеческий фактор, так в полной мере и не пришедший в современной России на смену техническому.

Влияние человеческого фактора, как правило, заключается в нарушении законодательно закрепленных правил дорожного движения, в том числе связанных с нахождением в момент управления автотранспортом водителя в состоянии опьянения. Здесь следует отметить также, что проблема совершения преступления в состоянии опьянения, отнюдь не является актуальной только по отношению к преступлениям в сфере дорожного движения. Однако и официальные статистические данные, свидетельствующие, что по вине нетрезвых водителей происходит около 10 % ДТП, не должны вводить в заблуждение¹. Так, в этой связи, по-нашему мнению, необходимо также учитывать и, как минимум, те случаи, когда виновные в ДТП водители отказались от прохождения освидетельствования.

Можно сказать, что алкоголь по своей природе является главным врагом безопасности дорожного движения, который затрагивает всех участников дорожного движения, поскольку при возникающей опасности делает их бессильными. Основная проблема, с которой связано негативное влияние алкоголя – психофизиологическая, заключающаяся в том, что человек, находясь в состоянии опьянения, не только склонен не замечать возникшей опасности, но и преувеличивает свои способности, рассчитывая на риск и удачу.

В условиях утомительного городского трафика, как правило, водитель уже работает на пределе своих возможностей, а малейшее нарушение психофизиологических функций

¹ Статистические данные официального сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ [Электронный ресурс]. URL : <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 19.10.2020).

посредством приема даже малейших доз алкоголя может оказаться причиной дорожных происшествий.

Опасность «пьяного вождения» связана с угрозой не только для самого водителя, но и иных участников дорожного движения. Самым страшным является тот факт, что участники дорожного движения, не нарушающие дорожно-транспортные требования, предъявляемые к ним, вынужденно становятся потерпевшими от нетрезвых водителей. Для того, чтобы не стать, потенциально пассивной «жертвой» необходимо знать специфические особенности поведения водителей, находящихся в состоянии опьянения, стараться своевременно их обнаружить и принять меры к пресечению их дальнейшего движения.

Как показывает практика, состояние опьянения водителя часто сопряжено с другими нарушениями правил дорожного движения, которые влекут тяжкие аварийные последствия. Наиболее типичными нарушениями, совершаемыми водителями в состоянии опьянения, являются: высокая скорость движения с извилистой траекторией, проезд на запрещающий сигнал светофора, либо запоздание при старте, когда включилась секция светофора, разрешающая движение. Они часто нарушают правила обгона, проезда перекрестков, маневрирования и т.п. При этом сами нетрезвые водители не всегда в полной мере осознают опасность своего состояния и его влияние на безопасность дорожного движения.

Интересной представляется позиция лиц молодежного возраста о связи опьянения водителя с безопасностью управления им автомобилем.

Многие ученые сходятся во мнении о том, что с данной проблемой можно бороться только комплексно, разрабатывая новые и совершенствуя применяемые в настоящее время профилактические меры. Исходя из этого, целесообразным представляется рассмотрение изменений, которые происхо-

дят с организмом на разных стадиях опьянения и их влияние на безопасность управления транспортным средством.

Критерии, по которым оценивают психофизиологическое состояние, делятся на два вида: психотропные и токсические. Все характеризующие опьянение симптомы хаотично меняются друг с другом. Считается обыденным, когда состояние эйфории, сопровождающееся резкой активностью, сменяется на состояние заторможенности. Плохая координация плавно перетекает в полноценную адинамию.

Дополнительным критерием является уровень концентрации алкоголя в крови. Необходимо сказать, что проявления, вызванные алкоголем и величина его концентрации, как правило, не совпадают. Тяжесть проявлений, оказываемых воздействием алкоголя на организм, зависит не только от концентрации, но и от состояния пьющего (настроение), его индивидуальных особенностей (как правило, каждый человек сам знает свою дозировку), потребленной пищи, а также условий, в которых осуществляется прием спиртного. Сам процесс опьянения проходит две стадии.

Первая стадия опьянения характеризуется, прежде всего, тем, что ошибки водителей происходят из-за переоценки своих возможностей, когда происходит необъяснимый прилив сил, пропадает усталость и появляется чувство, при котором кажется, что способен на все. Страдает не двигательная система, а способность к принятию решений и оценке своих возможностей.

Вторая стадия, напротив, характеризуется тем, что указанное состояние эйфории прекращает свое действие, что обусловлено началом отрицательного воздействия алкоголя на организм человека. На данной стадии поражаются все качества и умения, необходимые для своевременного восприятия опасности. К отрицательному воздействию относят: ухудшается зрение, возможность видеть в темных условиях,

снижается общий объем внимания. Классическим примером является время, необходимое для восстановления после ослепления огнями световых приборов встречного автомобиля, которое увеличивается в 2-4 раза и составляет 14-30 секунд. Представление водителя о его скорости движения, расстояния до какого-либо препятствия во многом зависит от скорости восприятия информации. Алкоголь обыденно снижает скорость восприятия как минимум в 2 раза, что говорит нам о том, что половина поступающей информации будет упущена. Водителю кажется, что он заблаговременно нажал на педаль тормоза, хотя на самом деле тормозил с огромным опозданием.

Опьянение, вызванное употреблением алкоголя, традиционно делится на три степени тяжести.

Легкая степень алкогольного опьянения характеризуется преобладанием психотропного действия алкоголя. Как правило, концентрация алкоголя в крови при легкой степени 0,5-1,5 ‰. Признаки, когда поражается центральная нервная система, малозначительны и к ним относят: мелкие движения становятся сложными, притупляется внимание, повышаются ошибки в любых движениях. Алкоголь при легкой степени влияет таким образом, что человек находится в состоянии, когда переживает психологический комфорт, уравновешенность.

Такое состояние имеет экспрессивный характер. Чаще всего изменениям подвергается вегетативная сторона, что выражено в изменение цвета кожных покровов, повышение давления, потливости. Продолжительность данной степени варьируется от несколько минут до нескольких часов и зависит напрямую от индивидуальных особенностей организма. После прекращения оказываемого алкоголем влияния наблюдается отсутствие настроения, общая двигательная напря-

женность. В то же время в некоторых органах концентрация алкоголя остается достаточно высокой.

Таким образом, последствия управления транспортом в состоянии опьянения крайне негативно влияют на защищенность граждан в сфере обеспечения дорожной безопасности.

§ 2. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ: КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

Согласно статистическим данным Министерства внутренних дел за текущий период каждая десятая авария совершается по вине нетрезвых водителей.

Важное значение для криминологической характеристики личности преступника, совершившего дорожно-транспортное преступление, имеет его склонность к управлению автомобилем в состоянии опьянения, тем самым он как бы демонстрирует свое негативное отношение к нормам общества.

Следует отметить, что с начала года по вине водителей находящихся в состоянии алкогольного опьянения совершено 5,8 тысяч аварий, в результате жертвами которых стали 959 человек, при этом вред здоровью причинен свыше 8,4 тысяч человек. Также наблюдается рост ДТП, совершенных лицами, управляющими транспортными средствами, отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования – 22,8 %¹.

В 2019 году в ДТП, где хотя бы один из водителей принял алкоголь или наркотики, погибло более 4 тысяч человек, еще 20 тысяч были ранены. Значительных изменений в числе погибших с 2015 года также не наблюдается: в 2016 году число погибших немного выросло, потом падало на 1-5 % ежегодно.

В итоге за пять лет погибли 23,3 тысячи человек, почти 140 тысяч были ранены.

¹ Статистические данные официального сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ [Электронный ресурс]. URL : <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 19.10.2020).

Самым распространенным видом ДТП в состоянии алкогольного опьянения является столкновение – 40 и 42 %.

В качестве примера обозначим совсем недавно надевавшую много шума аварию с участием нетрезвого водителя – актера Михаила Ефремова. Согласно обстоятельствам дела, он 8 июня 2020 года, находясь в состоянии алкогольного опьянения, чем нарушил требования пункта 2.7 Правил дорожного движения РФ, управлял личным технически исправным автомобилем, понимая, что он управляет источником повышенной опасности – автомобилем, и от его действий возможно наступление общественно опасных последствий, но без достаточных к тому оснований, во время движения не был внимателен к дорожной обстановке и ее изменениям, не принял своевременных мер к снижению скорости, допустил выезд на встречную полосу движения и столкновение с встречным автомобилем-фургоном. В результате водителю фургона были причинены телесные повреждения, повлекшие его смерть.

В статистику ГИБДД попадают как те, чье опьянение было признано медосвидетельствованием, так и те, кто отказался от его прохождения. В случае если у водителя обнаруживается хотя бы один из первичных признаков опьянения – запах, нарушение координации, невнятная речь, неестественное изменение окраски кожи лица, инспектор ГИБДД может предложить пройти тест на алкоголь и наркотики. «Отказников», которые спровоцировали ДТП с тяжелыми последствиями, также считают нетрезвыми.

Практика показывает, что водители все реже отказываются от медосвидетельствования. Например, в 2015 году не стали сдавать анализы более 4,6 тысячи человек, а в 2016 году – 3,9 тысячи. Причины различны: кто-то не хочет ехать в больницу, кто-то симулирует шоковое, бессознательное состояние. Встречались случаи, когда сотрудники сами угова-

ривали водителей подписать отказ от освидетельствования, но затем это все равно заканчивалось лишением прав.

Впрочем, при оценке смертности на дорогах нужно учитывать и уровень автомобилизации. За 2010–2020 годы парк транспортных средств в России вырос на треть, ежегодно выдается примерно полтора миллиона водительских прав – и по отношению к общему числу автовладельцев аварий становится немного меньше.

Власти рассчитывали, что снижение числа всех аварий, не только с участием нетрезвых водителей, будет намного заметнее: согласно Стратегии безопасности дорожного движения, принятой в 2018 году, к 2024 году общее число смертельных ДТП должно снизиться в 3,5 раза.

Анализируя статистические данные, отметим, что меньше всего аварий, где водители находились в нетрезвом состоянии, происходит в Чеченской Республике. Мы полагаем, что это в первую очередь связано с тем, что в регионе действуют строгие ограничения на продажу спиртных напитков, однако случаи встречаются и там. Так, в 2019 году с участием пьяных водителей совершено 25 ДТП, что больше по сравнению с предыдущими четырьмя годами. Также согласно статистике низкая аварийность отмечается в Москве, Ингушетии и Краснодарском крае.

Выделим самые аварийные регионы. К ним относятся Тыва и Магаданская область: более 70 аварий по вине нетрезвых водителей на 100 тысяч населения. В пятерку худших входят также Забайкальский край, Амурская область, Республика Алтай.

Статистика дорожно-транспортных преступлений – не единственный параметр, по которому мы можем оценить число нетрезвых за рулем. Далеко не все пьяные водители попадают в аварию. На основании этого можем выделить еще

один показатель – это число тех, кто был «пойман» за вождением в нетрезвом виде, но не стал виновником деяния.

С 2012 года число таких нарушителей согласно статистике снизилось почти в два раза. Если восемь лет назад по статье 12.8 КоАП РФ («Управление транспортным средством в состоянии опьянения») было наказано почти 600 тысяч человек, то в 2019 году их было чуть более 300 тысяч. Впрочем, и это совсем не показатель того, что люди стали реже садиться за руль в состоянии опьянения – скорее, стали реже попадаться. Дело в том, что на статистику по этой статье напрямую влияет количество постов ДПС и «живых» патрулей. Общеизвестно, что их сначала сокращали в рамках реформирования после 2010 года, затем заменяли видеокамерами.

С принятием Федерального закона от 31 декабря 2014 г. № 65-ФЗ в УК РФ появилась статья для «рецидивистов». В случае если лицо управляет в нетрезвом виде автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством во второй раз, то его действия можно квалифицировать по статье 264.1 УК РФ.

Только в 2019 году по статье 264.1 УК РФ было осуждено почти 60 тысяч человек, а если сравнивать с 2016 годом, их было еще больше – 75 тысяч.

Криминологический анализ личности преступника совершающего преступления в сфере безопасности дорожного движения позволяет нам составить примерный портрет аварийщика.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – это преступления, которые аккумулируют в себе не только конкретные факторы, порождающие явление, но и личность. Роль личностного фактора в механизме преступного поведения зависит от категории. Так, например, лица, совершающие автотранспортные преступления, характеризуются определенными особенностями, отличающимися от других категорий преступников.

чающими их от умышленных преступников и для них характерно наличие криминогенных свойств личности.

В результате изучения уголовно-правовых признаков возникает вопрос, почему лицо, которое не желает причинить вред обществу, допускает его? Именно в данной ситуации виновный был способен и мог избежать причинения вреда. Давая ответ на поставленный вопрос, можно сослаться на теорию П.С. Дагеля, который занимался исследованием в этой области. Так, он в своей работе описывает психические дефекты неосторожно действующего лица, приводящие к нарушению правил предосторожности. Всего ученым выделено три разновидности дефектов:

1. Дефекты восприятия и переработки информации. Виновное лицо не воспринимало информацию о необходимости соблюдения правил предосторожности как должную, не осознавал воспринятую им информацию и неправильно оценивал ее, вследствие чего сделал для себя ошибочные выводы.

2. Дефекты решения. Виновный не нашел решения, которое исключило бы причинение вреда обществу, принял неправильное решение.

3. Дефекты действия. Виновное лицо не смогло дать правильную оценку своим действиям, чтобы предотвратить вредный результат¹.

Таким образом, личность и возникающие конкретные жизненные обстоятельства в равной степени обуславливают неосторожные деяния.

Понятие личности преступника является многогранным и междисциплинарным, так как используется не только в науке психологии, юриспруденции, но и повсеместно в деятельности правоохранительных органов, а именно при решении совместных задач, направленных на разработку мер по

¹ Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. Воронеж, 1974. С. 20.

предупреждению преступлений, выявлению причин и условий, способствующих совершению преступлений в целом, индивидуальную профилактику.

Изучению личности преступника ученые уделяют особое внимание, так как данное понятие занимает одно из главных мест в комплексе вопросов, образующих предмет криминологии.

При квалификации преступлений, совершаемых в сфере безопасности дорожного движения, доминирующая роль непосредственно также принадлежит личности преступника, его криминогенно значимым свойствам, которые обуславливают совершение им преступления. Особенности личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления в состоянии алкогольного опьянения, можно выразить через основные составляющие структуры личности преступника, которые сочетают в себе признаки: социально-демографические, морально-психологические, уголовно-правовые. Взяв за основу эти признаки, мы попытаемся провести сравнительный анализ личности аварийщика.

Социально-демографические признаки

Анализируя личностные характеристики водителя-аварийщика по половому признаку, следует отметить, что 80 % от общего числа составляют лица мужского пола, таким образом, можно отметить меньшую степень криминогенности лиц женского пола. По нашему мнению малое участие женщин в дорожно-транспортных преступлениях обусловлено рядом факторов: во-первых, они пользуются автомобилем только как средством передвижения; во-вторых, стиль вождения значительно отличается от мужского, они более аккуратны, соблюдают правила дорожного движения и не признают управления в состоянии опьянения.

Возрастные характеристики водителей, совершающих преступления на автотранспорте, можно разделить на не-

сколько категорий: 18–24 года, 25–29 лет, 30–39 лет, 40–49 лет и 50–60 лет (таблица 1).

Таблица 1

Возрастная характеристика преступника, совершающего преступления в сфере безопасности дорожного движения

Возраст водителя	Доля преступлений
18–24	43,6 %
25–29	30,8 %
30–39	19,2 %
40–49	5,4 %
50–60	1 %

Анализируя приведенные данные, наиболее криминогенной является возрастная группа от 18 до 24 лет, на которую приходится 43,6 % преступлений. В целом, такое распределение возрастных характеристик позволяет нам говорить о наиболее ярко выраженной активности молодых лиц. Именно в этот возрастной период человек формируется как личность, происходит накопление опыта, который сменяет неуверенность, излишняя самостоятельность.

Люди среднего и старшего возраста чаще осмотрительны, больше задумываются о последствиях, которые могут возникнуть в результате неправомерного поведения и надлежащим образом осознают свои обязанности перед обществом. Все это и обуславливает специфику совершаемых деяний.

На возрастную категорию от 50 до 60 лет приходится минимальный процент совершенных преступлений. Этот

факт можно объяснить высокой профессиональной надежностью либо снижением или прекращением водительской деятельности.

Больше половины от общего числа преступлений общеправовой направленности совершается лицами в состоянии опьянения. На долю водителей-аварийщиков приходится 30 %.

На социальное положение лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления в состоянии алкогольного опьянения, значительно оказывает влияние профессия. Из проведенного нами исследования установлено, что тенденция увеличения числа аварийности свойственна водителям временно не работающим, хотя их доля в общей массе в настоящее время невелика. Это связано с тем, что аварийщики не подвергаются социальному контролю, а, следовательно, указанные лица лишены общей направленности на правомерное поведение.

Говоря об образовательном уровне личности аварийщика, отметим, что водители с высшим образованием реже совершают нарушения дорожной дисциплины в состоянии опьянения (таблица 2).

Таблица 2

Образовательный уровень аварийщика

Образование	% от общего количества ДТП
среднее	42,5 %
средне-специальное	31,6 %
высшее	25,9 %

Анализируя приведенные данные, мы приходим к выводу, что влияние образования на совершение преступлений в состоянии опьянения незначительна, однако прослеживается тенденция отсутствия популяризации правил дорожного движения на первоначальных этапах обучения в учебных заведениях, что является недопустимым.

Необходимо отметить, что доля водителей, виновных в совершении дорожно-транспортных преступлений состоящих в семейном положении составляет примерно 60 %, из них 25 % приходится на разведенных граждан и оставшаяся часть – это, как правило, водители, не состоявшие в браке.

Морально-психологические признаки

Важной функцией, которая обеспечивает переработку и прием информации, является внимание. Водителю в состоянии опьянения трудно переоценить, какое значение имеет внимание.

Уголовно-правовые признаки

Подавляющее большинство виновных в совершении преступления ранее неоднократно привлекались к административной ответственности. При этом доля рецидива составляет 3 % от общего числа дорожно-транспортных происшествий. Больше половины – это водители, управляющие транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Приведем пример из судебной практики. Так, 1 декабря 2019 г. примерно в 15 часов 00 минут гражданин К., 1976 года рождения, имея водительский стаж с 2002 года, ранее привлекался к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также за превышение скоростного режима, находясь на участке автодороги Забайкальского края, управляя принадлежащим ему автобусом, выбрал скоростной режим, не соответствующий дорожным условиям, что повлекло наезд на бетонное ограж-

дение и опрокидывание с моста высотой 10 метров. В результате совершенного деяния часть пассажиров погибла, а часть получила телесные повреждения различной степени тяжести. Своими действиями гражданин К. совершил преступление, предусмотренное УК РФ.

Таким образом, одной из главных причин совершения вышеуказанного преступления является нахождение в состоянии алкогольного опьянения лица, ранее привлекавшегося к ответственности.

Изучив свойства и отношения, характеризующие абстрактного преступника, выделим основные типы личности преступника:

- случайный;
- ситуационный;
- неустойчивый;
- злостный;
- особо опасный.

В современном мире нетрезвое вождение как мы уже отметили, является основной причиной совершения преступлений, в том числе и на дороге. Ежегодно, количество жертв, исчисляется десятками тысяч, их число стремительно растет. Главная жертва водителя в состоянии опьянения – это он сам или его пассажир. Согласно статистическим данным, каждый десятый нетрезвый водитель, попав в ДТП, погибает. Анализируя трезвых водителей, их доля погибших меньше и составляет примерно 3 %.

Анализируя статистику нарушения Правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения, можно выделить следующие нарушения: выезд на встречную полосу движения, нарушение правил обгона, превышение скоростного режима и другие нарушения.

Половина из всех погибших в авариях с участием нетрезвых водителей – это сами водители, еще 31 % погиб-

ших – их пассажиры: в «нетрезвых» деяниях автомобили чаще переворачиваются, врезаются во что-то или съезжают с дороги. Около 7 % жертв приходится на трезвых автомобилистов, с которыми столкнулись водители в состоянии опьянения, и на пассажиров этих машин.

В делах о нетрезвом вождении за рулем встречаются самые разнообразные попытки объяснения поведения. Некоторые водители прибегают к подмене тестов или просят сдать тест на алкоголь другого человека. Например, в Липецкой области инспектор ДПС вместо пьяного автомобилиста, сбившего двух школьников, на медосвидетельствование привез его друга, который был трезв. В итоге виновника аварии лишили прав, а инспектора за превышение должностных полномочий приговорили к 1 году и 2 месяцам условно¹.

Ужесточая наказание за нетрезвое вождение, власти называли его превентивной мерой. Однако суровое наказание – не единственный способ законодательной борьбы с нетрезвыми водителями.

Всемирная организация здравоохранения в докладе о состоянии дорожной безопасности в мире особенно обращает внимание на необходимость закона о допустимом промилле – количестве алкоголя в крови, выше которого вождение запрещено. В России предельной допустимой нормой концентрации алкоголя считается 0,03 промилле – примерно столько алкоголя содержится в крови после употребления кружки пива или бокала вина. Однако в том же докладе оговаривается: у молодых и неопытных водителей этот показатель должен быть еще ниже, не более 0,02 промилле, – так как молодые водители больше подвержены влиянию алкоголя. В Рос-

¹ Информационный сайт «Все новости Липецка» [Электронный ресурс]. URL: <https://moe-lipetsk.ru/news/people/343205> (дата обращения: 20.10.2020).

сии отдельного промилле для молодых водителей нет. Поэтому вопрос остается спорным.

Выборочное и принудительное тестирование на дорогах считается ВОЗ достаточно эффективной мерой, российские власти разрабатывают идеи и более тщательного отсеивания потенциальных пьяных водителей. С 2012 года российские власти обсуждают идею установки алкозамков – механизмов, блокирующих зажигание до тех пор, пока водитель не подует в детектор алкоголя и не докажет, что трезв. В последний раз идею озвучили уже после ДТП с М. Ефремовым. Концепцию внедрения алкозамков Минпромторг должен разработать до конца 2020 года. Однако вряд ли внедрение будет быстрым, так как здесь уже вопросы финансового характера.

Таким образом, необходимо принимать дополнительные меры профилактического характера по недопущению дорожно-транспортных происшествий лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения. Все это остается пока в стороне от проблем обеспечения безопасности дорожного движения.

Профилактика данного вида преступления должна рассматриваться не в отдельности, а в совокупности с другими криминологическими проблемами.

§ 3. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТОЯНИЯ ОПЬЯНЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Объект дорожно-транспортного преступления является элементом юридического основания уголовной ответственности. С помощью него определяется содержание характера общественной опасности преступления, сущности деяния, по нему отграничиваются составы, где в механизме совершения присутствуют в той или иной роли транспортные средства.

Статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» находится в разделе IX Уголовного кодекса Российской Федерации. Поскольку он называется «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка», то родовым объектом указанной нормы являются общественная безопасность и общественный порядок.

Данный раздел как самостоятельный вид в российском уголовном законе был выделен впервые. Принимая решение об объединении в него норм, законодатель руководствовался необходимостью обеспечения всесторонней охраны таких важных социальных благ, как безопасность общества и порядок в нем. Спецификой включенных в него преступлений является то, что они нарушают специальное предназначение как таковой категории общественной безопасности. Для нее же характерно обеспечение защищенности неопределенно широкого круга охраняемых интересов.

Состав преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, включен в содержание главы 27 Уголовного кодекса РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». В уголовно-правовой науке преступления данной главы получили название транспортных преступ-

лений. Их специфика позволяет определить видовой объект преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ.

В соответствии с этим законодательным определением видовой объект – это состояние защищенности имущества, здоровья, жизни участников сферы движения и эксплуатации транспорта. Он включает группу отношений, складывающихся по поводу эксплуатации транспорта в широком смысле.

Наукой уголовного права выработано положение, согласно которому под видовым объектом следует понимать всю совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасность жизни и здоровья людей, а также защиту материальных ценностей в процессе эксплуатации транспортных средств¹. Не вызывает возражений также и понимание под видовым объектом указанных преступлений нормального функционирования транспортной системы².

Непосредственным объектом преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, является совокупность общественных отношений, обеспечивающих законодательной закрепленный порядок управления и эксплуатации автомобилями и иными транспортными средствами, установленный Правилами дорожного движения.

Предметом преступления выступает транспортное средство (автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство). Под механическим транспортным средством понимается транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

¹ Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за автотранспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М., 1990. С. 20.

² Орлов В.С. Ответственность за нарушения правил дорожного движения. М., 1975. С. 51.

При раскрытии термина «другие механические транспортные средства» сегодня законодатель занял другую, чем ранее позицию. В уголовном законе вместо сущностной характеристики предмета преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, сформулирована формально-правовая дефиниция. Изменились критерии отнесения транспортного средства к предмету преступления, отмечается расширение его видов.

Стоит отметить, что законодательно закрепленное понятие в УК РФ применимо относительно всей главы. Единственным выходом из ситуации, когда нет таких норм-дефиниций, как автомобиль или трамвай, является определение предмета преступления применительно к отдельной главе УК РФ. Таким образом, в руках правоприменителя окажется набор всех специфических признаков, на основании которых, при наличии объективных факторов, можно будет отнести то или иное транспортное средство к механическим.

Преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, состоит в специфической деятельности, именуемой управлением автомобилем, трамваем и т.д. находящимся в состоянии опьянения лицом, т.е. в использовании машины в процессе движения как транспортного средства. Предполагается факт того, что лицо осуществляет управление автомобилем осознанно, т.е. оно осознает, что управление автомобилем в состоянии опьянения запрещено, а также руководит этими телодвижениями¹.

Другие действия, в том числе нахождение пьяного водителя за рулем не движущегося транспортного средства, не образуют состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ.

¹ Чепурных О.В. О некоторых изменениях в уголовном законодательстве Российской Федерации о безопасности дорожного движения // Вопросы современной юриспруденции. 2015. № 4. С. 51.

Объективная сторона рассматриваемого преступления включает действие: лицо управляет транспортным средством, находясь в нетрезвом состоянии. Ее необходимым условием выступает то, что такое лицо:

1) имеет административную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, с учетом того, что не прошел установленный срок, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию;

2) либо отказалось пройти медицинское освидетельствование, которое носит обязательный характер;

3) или имело судимость за совершение преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, частями 2, 4 или 6 статьи 264 УК РФ.

Исходя из перечисленных обязательных признаков состава преступления, можно сделать вывод о том, что одного лишь наличия факта управления транспортным средством в состоянии опьянения недостаточно для наступления уголовной ответственности. Необходимо наличие предусмотренных законом условий, которые были перечислены нами выше. Таким образом, можно говорить, что фактически лицо, которое повторно совершило административное правонарушение при наличии указанных в законодательстве условий, совершило преступление, что обусловлено признаками административного правонарушения.

Сущность административной преюдиции в диспозиции статьи 264.1 УК РФ заключается в том, что ранее водитель был подвержен административной ответственности за аналогичные действия, в частности управление транспортным средством в нетрезвом состоянии (часть 1 статьи 12.8 КоАП РФ) или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (часть 1 статьи 12.26 КоАП РФ). Альтернативным вариантом является ситу-

ация, когда лицо имело судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4, 6 статьи 264 или статьей 264.1 УК РФ.

Годичным сроком для погашения административного наказания является день фактического окончания его исполнения, который определяется, исходя из вида назначенного наказания, и может совпадать с моментом полной выплаты штрафа, т.е. с днем окончания отбывания административного ареста или с истечением срока, на который было назначено лишение водительских прав.

Учет правонарушающего поведения субъекта в тексте статьи 264.1 УК РФ, которое имело место до ее вступления законную силу, можно считать обоснованным. Это не противоречит норме об обратной силе уголовного кодекса, означает, что водитель может выступать специальным субъектом статьи, охватывая период времени до 1 июля 2015 года.

Состав преступления, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ, может иметь место как при наличии административной преюдиции, так и при применении мер уголовного наказания за первый случай нарушения. Управление транспортным средством в нетрезвом состоянии во время отбывания наказания по частям 2, 4 или 6 статьи 264, статье 264.1 УК РФ либо в период непогашенной судимости за эти деяния рассматривается как повторное правонарушение, о котором говорит диспозиция статьи 264.1 УК РФ. В подобных ситуациях закон не требует, чтобы нарушитель был на общих основаниях сначала подвергнут административному взысканию.

Профилактический эффект статьи 264.1 УК РФ состоит в том, чтобы усилить наказуемость лиц, для которых оказалось неэффективным административное наказание. Ответственность по статье 264.1 УК РФ наступает при наличии административной преюдиции.

По своей конструкции преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, относится к формальным составам, не предполагает наступления каких-либо последствий. Достаточно чтобы ранее лишенный прав водитель повторно управляет автомобилем в нетрезвом состоянии. Преступление будет считаться оконченным с момента, когда субъект, будучи в нетрезвом состоянии, привел в движение механическое транспортное средство, т.е. совершил действия, указанные в диспозиции рассматриваемой статьи.

В состав данного преступления не входит предварительная преступная деятельность, если субъект не производит никакой подготовки к данному преступлению, ничего не ищет и не изготавливает. Под действие статьи не подпадает заправка автомобиля, возможный ремонт, даже если эти действия осуществлял субъект, находящийся в нетрезвом состоянии. Если же указанные в статье 264.1 УК РФ действия повлекли смерть потерпевшего или причинили тяжкий вред его здоровью, то подобного рода случаи следует квалифицировать уже по совокупности статей 264 и 264.1 УК РФ.

При движении на учебном автомобиле с двойным управлением ответственность за большинство нарушений правил несет инструктор, так как согласно Правилам дорожного движения обучающий вождению приравнивается к водителю. Однако необходимо иметь в виду, что согласно Правилам дорожного движения, обучаемый считается водителем транспортного средства. Поэтому в случаях, когда будет установлено, что нарушение Дорожно-транспортных правил произошло по вине курсанта, пренебрегшего указаниями инструктора, то не исключается привлечение к уголовной ответственности обучаемого лица.

Субъектом в статье 264.1 УК РФ выступает лицо, управляющее механическим транспортным средством. Для квалификации не принципиально, на законных или нет осно-

ваниях лицо им управляет, имеются ли у него документы на право управления или нет, умеет ли оно управлять транспортным средством или нет.

Одним из видов субъектов данного преступления выступает лицо, имеющее судимость за совершение преступления, предусмотренного статьей 264.1 либо частями 2, 4 или 6 статьи 264 УК РФ. При определении данного субъекта необходимо учитывать требования статьи 86 УК РФ, согласно которым лицо считается судимым со дня вступления обвинительного приговора в силу до момента погашения или снятия судимости. Судимость погашается по истечении определенного срока, указанного в части 3 статьи 86 УК РФ.

Таким образом, одним из условий ответственности по статье 264.1 УК РФ остается наличие у водителя на момент нетрезвого управления автомобилем действующей судимости по частям 2, 4 или 6 статьи 264 или статье 264.1 УК РФ.

Субъективная сторона рассматриваемого преступления характеризуется умышленной формой вины. Для нее характерна исключительно вина в форме прямого умысла. Об этом говорит наличие преюдиции и судимости за прежние преступления, перечисленные в названной выше норме.

Чтобы определить форму вины виновного, нужно ответить на такие вопросы: «Когда водитель садится не в первый раз за руль в состоянии алкогольного опьянения, осознает ли водитель общественную опасность своих действий? Желает ли наступления общественно опасных последствий? Ведь известно, что преступления с формальным составом могут быть совершены только умышленно.

При квалификации по статье 264.1 УК могут иметь место разнообразные мотивы, цели нарушения, для правовой оценки их специфика не имеет значения. Однако они могут быть учтены судом при назначении наказания.

Опасность рассматриваемого криминального управления в нетрезвом состоянии состоит в том, что водитель осознает, что, будучи ранее подвергнут административному наказанию за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо, имея судимость за совершение преступления по частям 2, 4, 6 статьи 264 либо статье 264.1 УК РФ, вновь в нетрезвом состоянии управляет транспортным средством, и желает этого.

Таким образом, особенностью преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, выступает его оформление в норме с административной преюдицией, специфическим субъектом и умышленной формой вины. Непрекращающийся рост автотранспортных происшествий, происходящих, по вине водителей, находящихся в нетрезвом состоянии трансформировал повторное совершение лицом административного правонарушения в преступление ввиду повышения общественной опасности поведения личности, применение к которой мер административного воздействия не повлияли на предупреждение совершения ею тождественного правонарушения.

Между тем задачей одним из направлений реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы является изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения. Это может быть достигнуто в числе прочих направлений путем законного и обоснованного применения статьи 264.1 УК РФ.

Трудности иногда связаны с доказательством прямого умысла управлять в состоянии алкогольного опьянения. Человек должен знать, что он ведет машину в «пьяном» состоянии, он желает это делать. В этой связи, исследователи обращают внимание на то обстоятельство, что при фальсифи-

кации выдоха (имитации выдоха), предоставлении недостоверного биологического материала для проведения исследования, также фиксируется отказ от освидетельствования¹.

Проблемы квалификации статьи 264.1 Уголовного кодекса могут быть связаны с установлением факта использования веществ, вызывающих алкогольную интоксикацию, которая определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, предусмотренной законом, или в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека.

Прежде чем были внесены изменения в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25, на практике возникали трудности с оценкой формы вины виновного в совершении преступления. В соответствии с пунктом 10.7 его действующей редакции считается, что преступление по статье 264.1 уголовного закона может быть совершено только умышленно.

Одна из основных проблем, возникающих в квалификации по данной норме, является установление признаков ее предмета. Так, в соответствии с законом лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается не только гражданин, управляющий транспортным средством, в случае установления факта использования этим лицом веществ, вызывающих опьянения, но также и тот, кто не выполнил требование уполномоченного должностного лица пройти медицинское обследование для установления ситуации опьянения.

Существует мнение, что неверно отождествлять отказ от освидетельствования на состояние опьянения с его фактом, что эти действия не являются идентичными, и если необходимо было криминализовать отказ от уклонения от освиде-

¹ Трофимов В.Е. Сравнительно-правовой анализ статьи 211.1 УК РСФСР и статьи 264.1 УК РФ // Вестник МосУ МВД России. 2020. № 1. С. 79.

тельствования, то это должно быть прямо указано в уголовном законодательстве. В противном случае оказывается, что состояние опьянения как бы презюмируется. Кроме того, необходимо также отметить и возможные случаи обнаружения в биологической среде освидетельствуемого водителя запрещенных к употреблению веществ, которые он не употреблял в традиционном смысле этого слова.

Так, В.Е. Трофимов справедливо отмечает, что наркотические средства и психотропные вещества могут быть обнаружены в организме человека, не употребляющего наркотики. Употребление в пищу продуктов питания содержащих в своем составе маковое семя, например как приправу, или же кондитерские изделия с маком могут способствовать определению наличия в организме наркотических средств, таких как морфин или кодеин¹.

Практика квалификации действий лиц, которые отказываются пройти освидетельствование, в случаях, когда первоначальный факт привлечения их к административной ответственности был связан с аналогичным отказом, осложнена. Правоприменитель не всегда учитывает примечание к статье 264 Уголовного кодекса РФ, где этот факт эквивалентен доказанному состоянию опьянения.

При оценке объективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, а именно управления в состоянии опьянения, необходимо доказывать факт опьянения в процессе движения автомобиля. Факт такого движения всегда должен устанавливаться дополнительно. Он определяется в каждом конкретном случае путем экспертизы и документирования.

¹ Трофимов В.Е. Состояние опьянения как конструктивный признак преступления, предусмотренного ст. 264.1 Уголовного Кодекса Российской Федерации // Современное общество и право. 2019. № 2 (39). С. 85–90.

Трудности правоприменения в ряде случаев возникают при установлении того факта, находился ли пьяный водитель в салоне автомобиля без цели поездки на нем, или он уже осуществлял движение по дороге.

Управлением транспортным средством статья 264.1 УК РФ считает непосредственное выполнение функций водителя во время его движения либо функций инструктора-водителя во время обучения. Факт нахождения нетрезвого водителя за рулем стоящего транспортного средства не образует состава данного преступления. Ответственность за данные преступления наступает независимо от промежутка времени, в течение которого водитель, находящийся в нетрезвом состоянии, управлял транспортным средством и расстояния, которое он при этом проехал.

Поскольку состав статьи 264.1 УК РФ оформлен в норме с административной преюдицей, ее применению предшествует первоначальное привлечение виновного к административной или уголовной ответственности. Особенностью ее квалификации является управление транспортным средством, осуществленное повторно после привлечения виновного к административной ответственности за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Это вызывает иногда сложности с оценкой сроков давности и наказания при административной ответственности.

Другим основанием применения статьи 264.1 УК РФ выступает предыдущий факт привлечения виновного к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 статьи 264 УК. В данном случае необходимо установить, что судимость за предшествующее преступление еще не снята или не погашена в

установленном порядке. Это обстоятельство не всегда на практике учитывается правоприменителем.

Поскольку состав, предусмотренный статьей 264.1 УК РФ, сконструирован как формальный, ответственность наступает за сам факт движения за рулем в нетрезвом состоянии, и возможные последствия будут лежать за рамками состава. В случае, когда последствия все же наступают и по своей тяжести соответствуют последствиям, предусмотренным в статье 264 УК РФ, такие действия требуют дополнительной квалификации. Состояние опьянения водителя учитывается как отягчающее обстоятельство по соответствующей части статьи 264 УК РФ.

Сегодня состояние опьянения выступает обязательным признаком состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ и отягчающим обстоятельством в статье 264 УК РФ. При этом возможно перерастание одного состава в другой в случае, когда управление автомобилем в нетрезвом состоянии, влечет наступление уголовно наказуемых последствий.

Анализ состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, показал, что данная норма характеризуется специфическим юридико-техническим качеством, т.к. по своей сущности ее название расходится с содержанием. В названии статьи говорится об ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, а в содержании необходимым условием является наличие у этого лица судимости. Тем самым это никаким образом не сопоставляется с пониманием административной ответственности¹. По сути, данное обстоятельство можно признать нарушением принципа законности уголовной ответственности, что требует изменения названия данной

¹ Сидоренко Э.Л. Особенности квалификации преступлений преюдиционного характера. М., 2016. С. 60.

нормы, его приведения в соответствие с диспозицией статьи 264.1 УК РФ.

Особенность оформления статьи 264.1 УК РФ в виде наличия в ней указания на судимость у субъекта за прежние схожие по сути деяния должно быть откорректировано. Иначе ее специфика не в полной мере соответствует названию данной статьи, где идет речь о лице, подвергнутом административному наказанию.

Применение уголовной ответственности к виновному иногда сталкивается с трудностями, связанными с квалификацией действий лиц, управляющих в нетрезвом состоянии самодельными или иными специфическими транспортными средствами. Определение того, чем управляет водитель имеет важное значение, поскольку понятие механического транспортного средства является важной составляющей уголовно-правовой характеристики статьи 264.1 УК РФ.

Представляется, что предмет данного преступления должен отвечать требованиям, указанным в примечании к статье 264 УК РФ. На управление транспортом должно быть предусмотрено получение виновным соответствующего права. Предметом выступают автомобили, мотоциклы, мопеды и т.п., которыми водитель управляет в нетрезвом состоянии.

Таким образом, проблемы квалификации по статье 264.1 УК могут быть связаны с различными обстоятельствами, в частности презюмированием состояния опьянения в случае отказа водителя от прохождения медицинского освидетельствования на такое состояние либо его установлением, либо оценкой первоначального факта наказуемости в административном порядке или действия срока судимости и т.д.

Не всегда единообразно складывается практика квалификации по совокупности статьи 264 и статьи 264.1 УК РФ, хотя рекомендации по этому поводу содержатся в действующем

ших положениях постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25.

Сложности, с которыми может столкнуться правоприменитель при квалификации по статье 264.1 УК РФ, в большинстве своем разрешены путем разъяснения особенностей толкования данной нормы в официальных разъяснениях Пленума Верховного Суда Российской Федерации. Практически важным является учет официальных разъяснений при реализации данной нормы уголовного кодекса, объективная, справедливая и законная оценка всех фактов криминального управления в нетрезвом состоянии.

В современный период нахождение лица, управляющего транспортным средством, в нетрезвом состоянии, не только является одним из распространенных видов нарушений, но и часто влечет тяжкие последствия в виде причинения вреда здоровью и гибели участников дорожного движения. Рассмотренные проблемы квалификации преступных нарушений дорожно-транспортных правил, совершаемых лицами, находящимися в нетрезвом состоянии не являются исчерпывающими в правоприменительной практике. Ошибки могут возникать в связи с установлением вида транспортного средства, которым управлял виновным в момент совершения ДТП, разграничением преступного легкомыслия и косвенного умысла при грубых нарушениях дорожно-транспортных правил, особенностями исчисления сроков погашения и снятия судимости по частям 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ и т.д. Устранение имеющихся проблем квалификации видится в методологически верном и непротиворечивом, а, вместе с тем, последовательном применении положений постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25, а также создании дополнительных рекомендаций по единообразной и законной практики их квалификации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

В соответствии со Стратегией безопасности дорожного движения на 2018–2024 годы к 2030 году планируется свести смертность на дорогах России к нулю¹.

Квалификация действий виновного водителя по статьям 264–264.1 УК РФ обладает своей спецификой и трудностями реализации. Они связаны как с особенностями законодательного оформления данной статьи, так и с организационными аспектами, обусловленными выяснением и учетом преюдиционного характера правонарушения.

Анализ официальной статистики по статье 264.1 УК РФ показал, что с ее введением в Уголовный кодекс наблюдается общее снижение количества выявленных случаев управления транспортом в нетрезвом состоянии, а также числа ДТП, совершенных по вине нетрезвых водителей. Представляется, что ужесточение ответственности за повторное управление в нетрезвом состоянии путем его криминализации явилось мерой социально оправданной и криминологически обоснованной.

Применение статьи 264.1 УК РФ на практике достаточно распространено, хотя и сопровождается рядом проблем квалификационного, организационного характера. Незначительный период существования рассматриваемой нормы, только еще складывающаяся практика ее применения позволяет рассуждать о ее криминологической обоснованности,

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

целесообразности и эффективности. Однако уже можно говорить о том, что реализация уголовной ответственности за повторное управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии, имеет своей профилактический эффект.

Таким образом, для успешной профилактики ДТП, произошедших по вине нетрезвых водителей, требуется системный подход к анализу их причин, учету личностных особенностей водителей, слаженность действий всех субъектов профилактики для реализации соответствующего комплекса мер, а также создание реальных условий безопасности дорожного движения, выработка методологически верного подхода к учету и правильной квалификации всех признаков составов преступлений, предусмотренных статьями 264–264.1 УК РФ, что позволит значительно снизить риски аварийности, количество пострадавших в результате управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения.

Учебное пособие

Авторы:

кандидат юридических наук, доцент
Подчерняев Александр Николаевич;

кандидат юридических наук, доцент
Баранчикова Марина Вячеславовна;

кандидат юридических наук
Пимакова Ольга Геннадьевна;

кандидат юридических наук
Кузнецов Дмитрий Юрьевич

**ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНЫЕ ОСОБЕННОСТИ
КВАЛИФИКАЦИИ СОСТОЯНИЯ ОПЬЯНЕНИЯ
ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПО УК РФ**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017.

Подписано в печать 13.12.2021. Формат 60x90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 2,56. Тираж 22 экз. Заказ № 223.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.