

ОСОБЕННОСТИ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОЦЕНКИ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Баранчикова М. В.

Орловский юридический институт МВД России

им. В. В. Лукьянова

E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

В статье показана специфика уголовно-правового определения состояния опьянения применительно к лицу, управляющему транспортным средством как субъекту преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ. Раскрыты уголовно-правовое значение и особенности оценки данного состояния при квалификации дорожно-транспортных преступлений, проанализированы проблемы, возникающие при привлечении к уголовной ответственности пьяных водителей.

Ключевые слова: состояние опьянения, лицо, управляющее транспортным средством, уголовная ответственность, нарушение правил дорожного движения, субъект преступления.

PECULIARITIES OF CRIMINAL-LEGAL ASSESSMENT OF PERSONS DRIVING THE VEHICLE WHILE INTOXICATED

Baranchikova M. V.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

The article shows the specificity of the criminal-legal definition of intoxication in relation to the person in charge of the vehicle as the subject of the crimes provided for by article 264 and article 264.1 of the criminal code. The article reveals the criminal-legal significance and features of the assessment of this state in the qualification of road transport crimes, analyzes the problems arising in the criminal prosecution of drunk drivers.

Keywords: state of intoxication, person driving a vehicle, criminal liability, violation of traffic rules, the subject of the crime.

Введение

Последнее десятилетие в России характеризовалось негативными тенденциями дорожно-транспортной аварийности, обусловленной неправомерными действиями водителей, находящихся в состоянии опьянения. Увеличение по их вине количества дорожно-транспортных происшествий, раненых и погибших участников дорожного движения влекли соответствующие законодательные поправки, направленные

на повышение репрессивности правового регулирования в данной сфере.

Постановка проблемы

Изменения, вносимые в нормативные правовые акты в последние годы, в основном сводились к введению новых либо ужесточению уже действующих мер принуждения [14, с. 74]. Однако, несмотря на повышенную ответственность за управление автотранспортом в состоянии опьянения

криминальная ситуация, связанная с «пьяной» аварийностью кардинально не поменялась. Данные официальной статистики свидетельствуют о стабильно негативной тенденции, когда почти каждое второе дорожно-транспортное преступление в России совершается водителями в состоянии опьянения.

Эта категория нарушителей представляет особую опасность в сфере дорожного движения, обусловленную спецификой их физиологического состояния, когда водитель оказывается не способен в полной мере осознавать значимость своих действий (бездействий), его реакция замедлена, физическая активность снижена, координация движения нарушена [18, с. 42]. Это проявляется в неадекватном, небезопасном управлении транспортным средством.

Управление автомобилем в состоянии опьянения относится к числу распространенных нарушений правил дорожного движения, предшествующих ДТП [4, с. 38]. Ему часто сопутствуют противоправные действия в виде превышения водителем скоростного режима, выезда на полосу встречного движения, опасного маневрирования, что приводит к преступным последствиям.

Между дорожно-транспортными правонарушениями и преступлениями в сфере дорожного движения существует тесная связь [11, с. 65], при которой они сопутствуют друг другу, перерастают одно в другое, приобретают систематичность и повышенную опасность.

Лица, управляющие транспортным средством в состоянии опьянения, обладают специфическим уголовно-правовым статусом, несут повышенную ответственность, отличающуюся от мер воздействия на пьяных субъектов других преступлений. Данное состояние дорожно-транспортного преступника имеет квалификационное значение в двух составах преступлений. В ст. 264 состояние опьянения предусмотрено в качестве признака, дифференцирующего уголовную ответственность, а в ст. 264.1 УК является обязательным условием ее наступления.

Описание проводимого исследования

Изучение практики вменения данного признака показывает ее противоречивость в виду несовершенства законодательного определения состояния опьянения, а также организационных сложностей его установления и вменения лицу, управляющему транспортным средством.

В примечании к ст. 264 УК РФ состояние опьянения формулируется альтернативно

в двух вариантах: 1) как реально установленное на законных основаниях обстоятельство; 2) как подразумеваемое на основании факта отказа виновного от прохождения соответствующего освидетельствования.

Очевидно, что такое отождествление обусловлено стремлением законодателя заставить лицо, управлявшее транспортным средством, пройти указанное освидетельствование. В противном случае любое лицо, совершившее преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, в состоянии опьянения, предпочтет отказаться от этой процедуры без каких-либо уголовно значимых последствий» [15, с. 83].

Такая двойственность нашла негативную оценку ученых, ими отмечалось, что «законодатель вышел за пределы собственно определяемого понятия, приравняв отказ от освидетельствования к состоянию опьянения, хотя деяния эти далеко не тождественны¹, получается, что состояние опьянения презюмируется независимо от того, имелось оно фактически или нет» [7; 8], что в корне противоречит принципам вины и справедливости [5], ставит под сомнение действие принципа презумпции невиновности [2, с. 83].

По справедливому утверждению А. И. Коробеева и А. И. Чучаева, «положения примечания 2 к ст. 264 УК РФ, по сути, стимулируют лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения и виновных в совершении ДТП, в котором погибли или ранены люди, скрываться с места происшествия до прибытия уполномоченного должностного лица, чтобы избежать направления на медицинское обследование, а в дальнейшем понести ответственность по менее суровому уголовному закону [9, с. 156].

Согласно п. 10. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования

¹ Уравнивание статуса факта нахождения водителя в нетрезвом состоянии и его отказа от медицинского освидетельствования на такое состояние обусловлено тонкой гранью между необходимостью соблюдения конституционного права граждан на неприкосновенность личности и сложностями принудительной процедуры получения анализов [7, с. 20].

на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. В случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения.

Однако на практике возможности установить, находился ли водитель в момент криминального ДТП в состоянии опьянения после оставления им места его совершения, почти никогда не появляется. Тем самым пьяное состояние нарушителя правил часто остается без надлежащей правовой оценки.

Постановлением Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2018 года № 17-П было указано на недопустимость приравнивания оставления водителем места дорожно-транспортного происшествия к отказу от прохождения освидетельствования [12]. В целях создания равных условий в привлечении к уголовной ответственности лица, скрывшегося с места совершения ДТП, в отношении которого возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления утрачена и лица, управляющего транспортным средством в указанном состоянии, оставшегося на месте ДТП были внесены изменения в уголовный закон. В апреле 2019 года части 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ были дополнены пунктом «б», предусматривающим сопряженность указанных в первой, третьей и пятой частях указанной статьи нарушений с оставлением места их совершения. Соответственно сегодня лица, скрывшиеся с места преступного нарушения правил дорожного движения, несут ответственность идентичную пьяным водителям, но по самостоятельному пункту закона.

Недостаткам существующего законодательного определения состояния опьянения сопутствует целый ряд организационных сложностей в его установлении. Так, объективная необходимость определения опьянения с помощью косвенных доказательств возникает не только в ситуациях, когда водитель покинул место ДТП, но и при его помещении после аварии в медицинское учреждение. В таких случаях отсутствует физическая возможность провести его освидетельствование, а также оформить отказ от него (не установлено место нахождения водителя, врачи не допускают инспекторов ГИБДД в палату к пациенту, ссылаясь на его состояние) [13, с. 46].

Наряду с этим, оформление отказа, выраженного сотрудником медицинской органи-

зации, которая может не иметь лицензии на проведение освидетельствования, нормативно не закреплено. Соответственно подобного рода отказ не влечет никаких юридических последствий для лица, которое управляло транспортным средством в состоянии опьянения, что позволяет избежать ему ответственности [1, с. 16].

Другой проблемой квалификации преступных действий пьяного является установление факта управления им движущимся автомобилем. Вменение этого признака недопустимо, если водитель употребляет опьяняющие вещества, находясь в неподвижном автомобиле, или после того, как завершил управление [3, с. 59]. Ситуация обнаружения пьяного водителя за рулем недвижущегося авто в таких случаях не влечет правовых последствий при его нахождении в салоне без цели поездки.

Во всех случаях вменения отягчающего обстоятельства в виде состояния опьянения необходимо устанавливать время его наступления и взаимосвязь с наступлением криминальных последствий. Так, если водитель употребил опьяняющие вещества после нарушения правил дорожного движения в промежуток времени до или после наступления таких последствий его действия подлежат квалификации по частям 1, 3, 5 ст. 264 УК РФ.

В ситуации, когда водитель нарушил правила стоянки в трезвом состоянии, а общественно опасные последствия наступили позже, к моменту, когда он привел себя в состояние опьянения, вменение признака «нахождение в состоянии опьянения» невозможно [17, с. 65].

Важным обстоятельством выступает наличие иных нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств у водителя, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, которые привели к созданию аварийной обстановки и наступлению указанных в законе тяжких последствий. Однако мнение о том, что «данное нарушение должно быть допущено вследствие нахождения водителя в состоянии опьянения, что соответствует критериям прямой (необходимой) причинной связи» [6, с. 48] представляется не совсем верным. Рекомендация устанавливать причинную связь между состоянием опьянения водителя, допущенным им нарушением и наступившими последствиями, как неизбежными или наоборот, и при трезвом состоянии [17, с. 71], определить обусловленность конкретного нарушения правил состоянием опьянения водителя представляется сложной

задачей. Влияние опьянения на манеру управления автомобилем у каждого водителя может быть индивидуальным, различным образом видоизменяющим его поведение, оно может быть и нейтральным, не связанным с реализацией им правонарушающих действий.

Результат исследования и обсуждение

Важно, чтобы управление автомобилем в состоянии опьянения не было единственным нарушением правил дорожного движения, влекущим последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ. Иначе квалификация должна осуществляться по первой, третьей и пятой частям данной статьи, не допускать повторение учета данного состояния в смежных ее частях.

Привлечение к уголовной ответственности за «пьяное управление» транспортным средством возможно только в случае установления у виновного лица физиологического опьянения. Оно может быть разного вида, степени тяжести, что не влияет на квалификацию [16].

Недоработкой законодателя является признание опьянения безусловноотягчающим обстоятельством только в ст. 264 УК РФ. Однако не меньшую опасность оно представляет при совершении лицом, управляющим автомобилем, например, хулиганства, действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств, угона или кражи автотранспорта.

Транспортное средство может предвзрительно угоняться, похищаться, использоваться пьяным преступником как средство или орудие совершения преступления. При этом нетрезвое вождение не всегда получает самостоятельную обоснованную правовую оценку. Так, состояние опьянения при совокупности последовательно совершаемых преступлений, в одних составах (ст. 264, 264.1 УК РФ) однозначно является

отягчающим обстоятельством, а в других может не признаваться таковым.

В связи с этим высказываются предложения полностью исключить из Уголовного кодекса примечание 2 к ст. 264, оставив в ст. 63 УК РФ общее определение состояния опьянения. Решение вопроса о наличии или отсутствии такого состояния у лиц, совершающих транспортные преступления, предлагается передать в компетенцию правоприменителя, который будет в каждом конкретном случае устанавливать факт такого состояния, отражая его в соответствующей квалификации преступления и учитывая при индивидуализации наказания [9, с. 153; 10, с. 82].

Состояние опьянения играет известную криминогенную роль при управлении не только транспортными средствами, но и другими видами транспорта. В связи с чем было бы целесообразно по примеру зарубежных стран в отечественном уголовном законодательстве предусмотреть квалифицированные виды преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации всех видов транспортных средств, если они совершены лицами, находящимися в состоянии опьянения [10, с. 81—82].

Заключение

Таким образом, наличие признака «нахождение в состоянии опьянения» у водителя в качестве составообразующего признака в ст. 264.1 УК РФ или отягчающего обстоятельства в ст. 264 УК РФ имеет свои особенности, связанные со своеобразием его законодательного оформления в тексте уголовного закона, а также установлением на практике и вменением при квалификации. В каждом случае важным направлением в его применении выступает соблюдение уголовно-правовых принципов, обеспечение справедливой и неотвратимой ответственности виновных лиц.

Список литературы

1. Алексеева, Л. А. Пробелы российского права, позволяющие избежать ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения / Л. А. Алексеева // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2019. — № 1 (2). — С. 14—18.
2. Алтухов, С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / С. А. Алтухов, А. П. Бохан. — Ростов н/Д, 2017. — 240 с.
3. Букалерева, Л. А. Установление признаков опьянения при квалификации автотранспортных преступлений / Л. А. Букалерева, М. В. Афанасьев // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. — 2016. — № 5 (55). — С. 57—60.
4. Губенков, О. Е. Исследование причин и условий дорожно-транспортной аварийности в системе «человек — транспортное средство — автомобильная дорога — окружающая среда» / О. Е. Губенков // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В. В. Лукьянова. — 2018. — № 3 (76). — С. 38—40.

5. Дядюн, К. В. Учет состояния опьянения при регламентации уголовной ответственности за транспортные преступления / К. В. Дядюн // Российский судья. — 2019. — № 2. — С. 22—27.
6. Зворыгина, С. А. Актуальные вопросы квалификации дорожно-транспортного преступления, совершенного субъектом в состоянии опьянения / С. А. Зворыгина, Р. Д. Шарапов // Вестник МВД России. — 2012. — № 4. — С. 42—49.
7. Зейналов, Ф. Н. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / Ф. Н. Зейналов, П. С. Коблов // Вестник Уральского института экономики, управления и права. — 2018. — № 4 (45). — С. 17—22.
8. Коробеев, А. И. О конституционности некоторых положений примечания к ст. 264 УК РФ / А. И. Коробеев, А. А. Ширшов // Уголовное право. — 2018. — № 3. — С. 52—57.
9. Коробеев, А. И. Определение понятия опьянения признано неконституционным / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica. — 2018. — № 7 (140). — С. 135—157.
10. Коробеев, А. И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного суда РФ / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Уголовное право. — 2018. — № 4. — С. 73—82.
11. Майоров, А. В. О едином подходе при изучении механизма совершения правонарушения и преступления в сфере дорожного движения / Майоров А. В. // Правопорядок: история, теория, практика. — 2015. — № 1 (4). — С. 90—94.
12. По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П // Российская газета. — 2018. — 11 мая.
13. Подчерняев, А. Н. Законодательное определение состояния опьянения водителя транспортного средства как конструктивного признака состава преступления / А. Н. Подчерняев // Научный портал МВД России. — 2018. — № 1 (41). — С. 43—47.
14. Смоляков, А. И. К вопросу об эффективности ужесточения наказаний за нарушения правил дорожного движения / А. И. Смоляков // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В. В. Лукьянова. — 2017. — № 1 (70). — С. 73—76.
15. Тараканов, И. А. Особенности уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ / И. А. Тараканов, С. А. Пичугин // Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. — 2018. — № 4 (18). — С. 82—87.
16. Таюрская, Е. А. Уголовно-правовая характеристика квалифицирующих признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Е. А. Таюрская // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : сборник материалов 20-й международной научно-практической конференции ; в 2 томах. Т. 1. — 2015. — С. 143—146.
17. Шарапов, Р. Д. Субъект транспортного преступления / Р. Д. Шарапов, С. Н. Шатилович, С. А. Зворыгина. — Тюмень : Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. — 114 с.
18. Яковлева, Е. О. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений : монография / Е. О. Яковлева. — М. : Юрлитинформ, 2016. — 192 с.

References

1. Alekseeva, L. A. Probely rossiyskogo prava, pozvolyayushchie izbezhat otvetstvennosti za upravlenie transportnym sredstvom v sostoyanii opyaneniya / L. A. Alekseeva // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2019. — № 1 (2). — С. 14—18.
2. Altukhov, S. A. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta / S. A. Altukhov, A. P. Bokhan. — Rostov n/D, 2017. — 240 s.
3. Bukaleroва, L. A. Ustanovlenie priznakov opyaneniya pri kvalifikatsii avtotransportnykh prestupleniy / L. A. Bukaleroва, M. V. Afanasev // Vestnik Akademii Generalnoy prokuratury Rossiyskoy Federatsii. — 2016. — № 5 (55). — С. 57—60.
4. Gubekov, O. Ye. Issledovanie prichin i usloviy dorozhno-transportnoy avariynosti v sisteme «chelovek — transportnoe sredstvo — avtomobilnaya doroga — okruzhayushchaya sreda» / O. Ye. Gubekov // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. V. V. Lukyanova. — 2018. — № 3 (76). — С. 38—40.
5. Dyadyun, K. V. Uchet sostoyaniya opyaneniya pri reglamentatsii ugovolnoy otvetstvennosti za transportnye prestupleniya / K. V. Dyadyun // Rossiyskiy sudya. — 2019. — № 2. — С. 22—27.
6. Zvorygina, S. A. Aktualnye voprosy kvalifikatsii dorozhno-transportnogo prestupleniya, sovershennogo subektom v sostoyanii opyaneniya / S. A. Zvorygina, R. D. Sharapov // Vestnik MVD Rossii. — 2012. — № 4. — С. 42—49.

7. Zeynalov, F. N. Ugolovnaya otvetstvennost za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu / F. N. Zeynalov, P. S. Koblov // Vestnik Uralskogo instituta ekonomiki, upravleniya i prava. — 2018. — № 4 (45). — S. 17—22.
8. Korobeev, A. I. O konstitutsionnosti nekotorykh polozheniy primechaniya k st. 264 UK RF / A. I. Korobeev, A. A. Shirshov // Ugolovnoe pravo. — 2018. — № 3. — S. 52—57.
9. Korobeev, A. I. Opredelenie ponyatiya opyaneniya priznano nekonstitutsionnym / A. I. Korobeev, A. I. Chuchaev // Lex Russica. — 2018. — № 7 (140). — S. 135—157.
10. Korobeev, A. I. Transportnye prestupleniya: novye shagi zakonodatelya i Konstitutsionnogo suda RF / A. I. Korobeev, A. I. Chuchaev // Ugolovnoe pravo. — 2018. — № 4. — S. 73—82.
11. Mayorov, A. V. O edinom podkhode pri izuchenii mekhanizma soversheniya pravonarusheniya i prestupleniya v sfere dorozhnogo dvizheniya / Mayorov A. V. // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2015. — № 1 (4). — S. 90—94.
12. Po delu o proverke konstitutsionnosti punkta 2 primechaniy k state 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii v svyazi s zaprosom Ivanovskogo oblastnogo suda : postanovlenie Konstitutsionnogo Suda RF ot 25.04.2018 № 17-P // Rossiyskaya gazeta. — 2018. — 11 maya.
13. Podchernyaev, A. N. Zakonodatelnoe opredelenie sostoyaniya opyaneniya voditelya transportnogo sredstva kak konstruktivnogo priznaka sostava prestupleniya / A. N. Podchernyaev // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2018. — № 1 (41). — S. 43—47.
14. Smolyakov, A. I. K voprosu ob effektivnosti uzhestocheniya nakazaniy za narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya / A. I. Smolyakov // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. V. V. Lukyanova. — 2017. — № 1 (70). — S. 73—76.
15. Tarakanov, I. A. Osobennosti ugolovnoy otvetstvennosti za sovershenie prestupleniya, predusmotrennogo statey 264 UK RF / I. A. Tarakanov, S. A. Pichugin // Penitentsiarnoe pravo: yuridicheskaya teoriya i pravoprimeritel'naya praktika. — 2018. — № 4 (18). — S. 82—87.
16. Tayurskaya, Ye. A. Ugolovno-pravovaya kharakteristika kvalifitsiruyushchikh priznakov narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv / Ye. A. Tayurskaya // Deyatel'nost pravookhranitel'nykh organov v sovremennykh usloviyakh : sbornik materialov 20-y mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii ; v 2 tomakh. T. 1. — 2015. — S. 143—146.
17. Sharapov, R. D. Subekt transportnogo prestupleniya / R. D. Sharapov, S. N. Shatilovich, S. A. Zvorygina. — Tyumen : Tyum. in-t povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov MVD Rossii, 2018. — 114 s.
18. Yakovleva, Ye. O. Lichnost voditelya i situatsiya v mekhanizme soversheniya dorozhno-transportnykh prestupleniy : monografiya / Ye. O. Yakovleva. — M. : Yurlitinform, 2016. — 192 s.

Дата поступления статьи в редакцию: 07.07.2019