

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ. ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

Трофимов В. Е.

Орловский юридический институт МВД России
им. В. В. Лукьянова
E-mail: vasiliytrofimov88@mail.ru

В статье определяется необходимость консолидации мирового сообщества в борьбе с управлением транспортным средством в состоянии опьянения. Рассматривается возможность и целесообразность использования опыта зарубежных стран в указанной сфере для совершенствования действующего уголовного законодательства Российской Федерации, определения наиболее действенных уголовно-правовых мер влияния на водителей, совершающих транспортные преступления в состоянии опьянения.

Ключевые слова: состояние опьянения, лицо, управляющее транспортным средством, уголовная ответственность, нарушение правил дорожного движения, конфискация транспортного средства.

CRIMINAL LIABILITY FOR DRIVING A VEHICLE WHILE INTOXICATED. EXPERIENCE OF FOREIGN COUNTRIES

Trofimov V. E.

Lukyanov Orel Law Institute
of the Ministry of the Interior of Russia
E-mail: vasiliytrofimov88@mail.ru

The article defines the need to consolidate the world community in the fight against driving while intoxicated. The possibility and expediency of using the experience of foreign countries in this area to improve the current criminal law of the Russian Federation, to determine the most effective criminal-legal measures are considered impact on drivers who commit transport offences while intoxicated.

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

Введение

Существующие сегодня угрозы в сфере работы транспорта и объектов транспортной инфраструктуры обусловливают актуальность изучения теоретических и практических вопросов обеспечения транспортной безопасности [3].

Постановка проблемы

Проблема нетрезвых водителей является, пожалуй, одной из наиболее острых проблем безопасности дорожного движения не только

в России, но и во многих других странах мира [5]. Зачастую ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, приводят к страшным последствиям с гибелю людей и травматизмом. Несмотря на ужесточение борьбы государства с пьянством за рулем, эта проблема по-прежнему остается чрезвычайно актуальной. По статистике, порядка 8–10 % аварий в России ежегодно совершается по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения.

Может сформироваться обманчивое впечатление, что указанные цифры не представляют опасности и находятся в пределах допустимости. Несмотря на это, дорожно-транспортные происшествия, спровоцированные водителями в нетрезвом виде, влекут наиболее тяжелые последствия. Подобные аварии гораздо чаще других становятся причиной гибели людей или приводят к их инвалидности.

Безусловно, преступления против безопасности дорожного движения представляют повышенную опасность при их совершении лицами, находящимися в состоянии опьянения [1].

Воздействие на организм водителя алкоголя, наркотических средств и психотропных веществ неизбежно приводит к его общей дезорганизации, при этом снижается внимательность, размывается ощущение опасности, что сказывается на манере вождения, которая становится экстремальной. Замедленная реакция и трудности, связанные с ориентацией в пространстве, наряду с вышеперечисленными факторами приводят к допущению ошибок при управлении транспортным средством, и как следствие, становятся причиной ДТП. К сожалению, в подобных случаях причиняется вред здоровью не только водителю, но и его пассажирам, а также нередко и другим участникам дорожного движения, соблюдающим Правила дорожного движения Российской Федерации. Печальные цифры статистики указывают на то, что смертность в рассматриваемых случаях достигает 19 % среди числа лиц, погибших в ДТП.

Описание исследования

Во многом руководствуясь именно этим, законодатель внёс соответствующие изменения в Уголовный кодекс Российской Федерации, дополнив его статьёй 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», вступившей в силу с 1 июля 2015 года¹.

Аналогичная уголовно-правовая норма существовала в Уголовном кодексе РСФСР 1960 года — ст. 211.1, предусматривающая ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения. История применения вышеуказанной статьи остается неоднозначной. В советский

период, как и в настоящее время, было много как её противников, так и сторонников. Однако реалии современной России говорят о необходимости возвращения уголовной ответственности за управление в нетрезвом виде, в более совершенной форме, с учетом богатого опыта советской системы права.

В УК РФ состояние опьянения является конструктивным признаком ряда составов преступлений в области безопасности дорожного движения. Но проблема управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии характерна не только российскому обществу, с подобными пороками сталкиваются во многих странах мира. При этом способы и методы борьбы с указанной категорией преступлений в различных странах мира характеризуются специфическим и изощренным характером, дабы найти наиболее действенные меры противодействия этому негативному явлению. В ряде иностранных государств правовые последствия совершения преступления в состоянии опьянения традиционно иные. Так, например, Н. Г. Иванов отмечает, что уголовное право ФРГ исходит из понятия, так называемого, намеренного опьянения. В случаях, когда лицо, совершившее правонарушение, целенаправленно достигало состояния опьянения, осознавая необходимость последующего управления транспортным средством, или желая этого, рассчитывать на смягчение наказания оно не может. В ином случае к правонарушителю может быть применена норма, регламентирующая основания уменьшенной вменяемости.

В свою очередь, австрийское законодательство предусматривает возможность смягчения наказания лицу, которое совершило преступление в состоянии опьянения, учитывая его характеризующие данные и безупречное предкриминальное поведение. «Виновному лицу может быть смягчено наказание, если он находился в состоянии опьянения, не исключающем вменяемости, и, если обусловленное этим состоянием снижение порога вменяемости не требует упрека, касающегося употребления опьяняющих средств» [2, с. 44].

Самобытным является метод, применяемый в американском штате Флорида, где жители одного из районов, уличенные в управлении транспортным средством в состоянии опьянения, согласно действующему законодательству обязаны о случившемся факте проинформировать население посредством публикации соответствующей статьи в местной газете. Одной из особенностей является

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения : федер. закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ; Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 31.12.2014; Собрание законодательства РФ. — 2015. — № 1 (часть I), ст. 81; Российская газета. — 2015. — 12 января.

необходимость наряду с изложением информации о допущенном нарушении публично извиниться перед жителями штата, кроме того, в указанной статье публикуется фотография нарушителя. Первая подобная публикация была следующего содержания: «Перед всеми местными жителями прошу прощения за вождение автомобиля по улицам Индиан-Ривер в расслабленном состоянии».

Законодательство другого американского штата — Иллинойс, предоставляет судье право обязать лицо, допустившее управление транспортом в неподобающем состоянии, посещать местные больницы и даже морги, с целью предотвращения подобного преступного поведения в дальнейшем.

В свою очередь дорожная полиция Шотландии к борьбе с пьянством за рулем привлекает широкую общественность. Государственная программа, осуществляющаяся под лозунгом «Увидел садящегося за руль пьяного водителя — сообщи в полицию» реализуется посредством работы бесплатной «горячей линии», на которую поступают звонки от населения и на основании полученной информации проводятся соответствующие мероприятия правоохранительными органами.

Специфический опыт борьбы с пьянством за рулем выработан в Малайзии. Так, наряду с водителем транспортного средства, совершившим рассматриваемое нарушение, арестовывается его супруга. Современные реалии и принципы российского уголовного законодательства не допускают привлечение к ответственности не виновных лиц, однако, по мнению властей вышеуказанной страны, жена подобного водителя с пристальным вниманием будет следить за недопущением повторения таковых фактов в дальнейшем.

Отдельного внимания заслуживает опыт США и ряда других стран, который касается ответственности питейных заведений за ущерб, причиненный третьим лицам их клиентами. Несмотря на имеющиеся трудности с доказательством виновности или невиновности заведения в случае легкой степени опьянения клиента, указанные меры эффективно снижают уровень ДТП, связанных с алкоголем, и их последствий, особенно среди несовершеннолетних. Это связано, в первую очередь, с более ответственным поведением владельцев и персонала заведений по отношению к своим клиентам. Это в большой мере стимулирует заведения к самостоятельной профилактике злоупотреблений алкоголем, в том числе путем учета количества напитков, отпускаемых без должного перерыва каждому клиенту [7]. Однако рассмотренные

меры лежат вне плоскости уголовно-правовых отношений и являются объектом исследования иных отраслей права.

Одной из разновидностей дополнительного уголовного наказания выступает запрет эксплуатации транспортного средства, который осуществляется как посредством изъятия знака государственной регистрации транспортного средства, так и использованием специального номерного знака (окрашенного в другой цвет, имеющего специальную серию и т. п.). Указанная мера дополнительно обращает внимание полиции на транспорт с подобными номерными знаками, информируя о наличии факта управления в состоянии опьянения. Подобная практика в определенной мере выступает сдерживающим фактором для водителей, склонных к управлению транспортным средством в нетрезвом виде, а также в отношении лиц, уже лишенных права управления. Положительным моментом рассмотренного вида наказания выступает то, что в случаях, когда нарушивший закон водитель не является его собственником или является не единственным собственником, транспортное средство у владельца не отчуждается, как это происходит при конфискации автомобиля. Эти меры снижают рецидивизм примерно на 25 % [4].

Применяемая в некоторых странах конфискация транспортного средства относится к более строгим видам уголовного наказания. В уголовном законодательстве Республики Беларусь (далее — УК РБ) предусмотрена уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения статьей 317-1 УК РБ. Помимо уже стечения предусмотренной ранее административной ответственности законодатель предусмотрел конфискацию транспортного средства, причем придав ей правовой статус не наказания, а специальной конфискации, внеся соответствующие изменения в Уголовный кодекс. Ей подлежат исключительно транспортные средства, управляя которыми водитель совершил преступление, предусмотренное вышеуказанной нормой уголовного закона. Согласно ч. 6 ст. 61 УК РБ «под специальной конфискацией понимается мера уголовно-правового характера, которая назначается судом независимо от категории преступления и вида назначенного наказания и состоит в принудительном безвозмездном изъятии в собственность государства предмета специальной конфискации». Отметим, что ч. 6 ст. 61 УК РБ дополнена предложением: «Независимо от права собственности подлежит специальной конфискации

транспортное средство, которым управляло лицо, совершившее преступление, предусмотренное статьей 317-1 УК (за исключением транспортных средств, выбывших из законного владения собственника (пользователя) помимо его воли или в результате противоправных действий других лиц). Тем не менее, в рамках применения такой уголовно-правовой меры имеется риск причинения ущерба собственнику транспортного средства, не причастного к совершенному преступлению (например, другой супруг, организация, сдающая транспорт в аренду или прокат и т. п.). Рассмотренный пример воздействия на водителей уголовно-правовыми мерами не идеален и требует нормативного совершенствования, однако остаётся наиболее действенным способом лишения водителей фактической возможности управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Пути решения проблемы

Помимо описанных действий с номерными знаками и конфискацией, в качестве дополнительного наказания в некоторых зарубежных странах применяется задержание и иммобилизация транспортного средства, а также установка алкозамка (полное название — «прибор блокировки зажигания по алкоголю в выдохе»).

Задержание транспортного средства подразумевает нахождение транспортного средства виновника на специализированной стоянке на определенный срок. Особое внимание необходимо обратить на то обстоятельство, что бремя оплаты расходов, связанных с перемещением на такую стоянку транспорта и время стоянки оплачивает виновник. После введения данного вида наказания в Новой Зеландии число выявленных случаев управления транспортными средствами лицами, лишенными этого права, снизилось на одну треть. Примерно на столько же (с 10 до 7 %) уменьшилось число ДТП со смертельным исходом, совершенных водителями в период лишения права управления. Аналогичные результаты дало применение процедуры задержания транспорта в США, где число случаев управления транспортным средством в нетрезвом виде снизилось на 60...80 % среди водителей, чьи транспортные средства находились на специализированной стоянке. При этом общее количество ДТП по вине нетрезвых водителей снизилось на 8...14 % по причине усиления отрицательной мотивации.

Если нарушитель не является владельцем транспортного средства или оно принадлежит ему на правах совместной собственности,

то владелец (совладелец) имеет право досрочно забрать транспортное средство со специализированной стоянки, подписав «особое соглашение», согласно которому он обязуется не предоставлять его нарушителю под угрозой конфискации транспортного средства. Есть подтверждения того, что это помогает снижению числа повторных нарушений. Необходимой частью правил задержания транспортного средства является защита имущественных прав организации — владельца специализированной стоянки. До 50 % владельцев не забирают свои автомобили в срок и, соответственно, не платят за их доставку и стоянку. Как правило, эти автомобили являются сильно изношенными и малоценными. В этом случае местные органы власти уполномочены распорядиться транспортным средством, не востребованным в установленный срок владельцем (или его законным представителем), и компенсировать расходы на его задержание. Если неоплаченные расходы на доставку и содержание превышают его стоимость, то владелец не может получить водительское удостоверение или страховку на другой транспорт, пока не вернет долг специализированной организации [4].

Следует согласиться с тем, что «иммобилизация транспортного средства является альтернативой его задержанию, которая экономически более выгодна ввиду ее дешевизны и представляет собой установку различных механических блокираторов на колеса или руль автомобиля. В случаях применения указанной меры дополнительного наказания возникает необходимость контроля наличия таковых устройств в течение всего установленного периода. Несмотря на это данные говорят об иммобилизации как о действенном способе влияния на водителей, допускающих управления транспортным средством в состоянии опьянения» [4].

Наиболее перспективным способом предотвращения повторности в совершении преступлений на современном этапе выступает принудительная установка алкозамка на транспортные средства водителей, привлеченных за управление транспортными средствами в состоянии опьянения к уголовной ответственности. Постоянное развитие науки и техники позволяет совершенствовать технологии, применяемые в распознавании состояния опьянения потенциальных водителей. Наибольшей надежностью в настоящее время отличаются приборы, позволяющие определить концентрацию алкоголя в выдыхаемом водителем воздухе. Они разрывают электрическую цепь стартера до тех пор, пока водитель успешно не пройдет алкотест

(то есть не произведет в мундштук прибора выдох без паров алкоголя), предотвращая тем самым неконтролируемый запуск двигателя.

История применения алкогольных блокаторов в Австралии, Канаде, США, составляет порядка 15 лет и число стран, применяющих указанные приборы, постоянно увеличивается, так как проведенные исследования доказывают эффективность использования данной меры.

Справедливо отмечает А. Н. Подчерняев, что «своевременные меры законодательного характера в Российской Федерации сформировали устойчивые предпосылки к снижению уровня правонарушений на дорогах страны, совершаемых водителями транспортных средств в состоянии опьянения» [6].

Заключение

Таким образом, борьба с пьянством и алкоголизмом среди участников дорожного движения является, во-первых, составной частью общесоциальной борьбы с этими негативными явлениями во всем мире, а во-вторых, одним из главных направлений профилактики ДТП, охраны жизни и здоровья граждан. Именно поэтому нормативное закрепление и внедрение в практическую деятельность достижений и опыта применения некоторых мер, используемых в зарубежных странах, может послужить дополнительным фактором в противодействии такому негативному явлению, как управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Список литературы

1. Баранчикова, М. В. Привлечение к уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения: проблемы реализации принципа законности / М. В. Баранчикова // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью : материалы Всероссийской научно-практической конференции. — 2016. — С. 44–47.
2. Иванов, Н. Г. Ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения / Н. Г. Иванов // Законность. — 1998. — № 3.
3. Майоров, В. И. Правовое регулирование деятельности подразделений транспортной безопасности / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2019. — № 1. — С. 35–40.
4. Майоров, В. И. Профилактика управления транспортными средствами в состоянии опьянения: обзор мирового опыта / В. И. Майоров, Е. Ю. Липатов, С. В. Ганзин // Проблемы права. — 2016. — № 1 (55). — С. 86–97.
5. Новиков, А. Н. Оценка эффективности функционирования системы подготовки кадров, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения / А. Н. Новиков, А. П. Трясцин, Ю. Н. Баранов [и др.] // Вестник Брянского государственного технического университета. — 2014. — № 4 (44). — С. 188–195.
6. Подчерняев, А. Н. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / А. Н. Подчерняев // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). — Орёл, 2017. — С. 297–302.
7. Grube, J. W. Preventing Impaired Driving Using Alcohol Policy / J. W. Grube, K. Stewart // Traffic Injury Prevention. — 2004. — Vol. 5 (3). — P. 199—207.

References

1. Baranchikova, M. V. Privlechenie k ugolovnoi otvetstvennosti za upravlenie transportnym sredstvom v sostoyanii opyaneniya: problemy realizatsii printsipa zakonnosti / M. V. Baranchikova // Ugolovno-protsessualnye i kriminalisticheskie problemy borby s prestupnostyu : materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — 2016. — S. 44–47.
2. Ivanov, N. G. Otvetstvennost za prestupleniya, sovershennye v sostoyanii opyaneniya / N. G. Ivanov // Zakonnost. — 1998. — № 3.
3. Mayorov, V. I. Pravovoe regulirovanie deyatelnosti podrazdeleniy transportnoy bezopasnosti / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 1. — S. 35–40.
4. Mayorov, V. I. Profilaktika upravleniya transportnymi sredstvami v sostoyanii opyaneniya: obzor mirovogo opyta / V. I. Mayorov, Ye. Yu. Lipatov, S. V. Ganzin // Problemy prava. — 2016. — № 1 (55). — S. 86–97.
5. Novikov, A. N. Otsenka effektivnosti funktsionirovaniya sistemy podgotovki kadrov, svyazannykh s obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / A. N. Novikov, A. P. Tryastsin, Yu. N. Baranov [i dr.] // Vestnik Bryanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. — 2014. — № 4 (44). — S. 188–195.

6. Podchernyaev, A. N. Ugolovno-pravovaya otsenka narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu / A. N. Podchernyaev // Upravlenie deyatelnostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya). — Orel, 2017. — S. 297–302.
7. Grube, J. W. Preventing Impaired Driving Using Alcohol Policy / J. W. Grube, K. Stewart // Traffic Injury Prevention. — 2004. — Vol. 5 (3). — P. 199—207.

Рецензент: канд. юрид. наук, доцент А. И. Бельский.
Дата поступления статьи в редакцию: 20.10.2019.
