

УДК 34

## Общественная опасность повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения

Любимова Галина Михайловна

Аспирант,  
Российский государственный университет правосудия,  
117418, Российская Федерация, Москва, ул. Новочеремушкинская, 69;  
e-mail: asketka@list.ru

### Аннотация

Актуальность научных исследований в сфере уголовно-противодействия правонарушениям в области дорожного движения обусловлена как большим количеством дорожно-транспортных происшествий, так и тяжестью последствий таких происшествий. Необходимо перенести вектор уголовно-правовой борьбы с ответственности за наступившие последствия на ответственность за создание условий, способствующих совершению таких правонарушений. Особенно это касается борьбы с управлением транспортным средством в состоянии опьянения. Для решения данной проблемы автором выбран метод сравнительно-правового исследования, с целью анализа мировой практики установления ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. По результатам проведенного сравнительного правового исследования автор отмечает, что в целом ряде государств, таких как Германия, Испания, США, Китае установлена уголовная ответственность за сам факт управления транспортным средством в состоянии опьянения, даже без наступления каких-либо иных последствий. Административная ответственность за подобное деяние в других государствах сопряжена с уплатой штрафа в значительном размере, практически сопоставимым с уголовным наказанием. Аккультурация такого правового опыта по установлению уголовной ответственности даже за первый случай вождения транспортного средства в состоянии опьянения позволит достичь практических результатов, так как окажет влияние на правосознание наших граждан, не воспринимающих административную ответственность как реальное наказание за правонарушение. Кроме того, это поможет решить ряд проблемных вопросов в науке уголовного права, в частности, устранил повод для существующей дискуссии об «административной преюдиции» как основания для установления уголовной ответственности.

### Для цитирования в научных исследованиях

Любимова Г.М. Общественная опасность повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения // Вопросы российского и международного права. 2019. Том 9. № 3А. С. 245-251.

### Ключевые слова

Управление транспортным средством в состоянии опьянения, общественная опасность, уголовная ответственность, мировая практика, право.

## Введение

Состояние безопасности в сфере транспорта остается по прежнему неудовлетворительным. Об этом можно судить по сообщениям из средств массовой информации, полемике в научных исследованиях [Коробеев, Чучаев, 2018, 73-83; Рублев, 2017, 163-167] и, прежде всего, по данным статистики, публикуемым правоохранительными органами.

Если обратиться непосредственно к материалам статистики, то в абсолютных выражениях число дорожно-транспортных происшествий (ДТП) все еще остается достаточно высоким. Так, в 2018 году количество аварий и пострадавших в них по вине водителей транспортных средств (из-за нарушения правил дорожного движения последними) возросло на 3.3%. При этом основная часть происшествий – более 119 тыс. – была совершена водителями легковых автомобилей, из которых находились в состоянии опьянения 12.483 человек, что превышает аналогичный показатель за 2017 год на 1.4%.

С участием грузовых автомобилей произошло почти 11 тыс. ДТП. И здесь также отмечается прирост абсолютных показателей по сравнению с 2017 годом, хоть и небольшой – 0.1%. С учетом того, что 429 человек за рулем грузовых автомобилей находились в состоянии опьянения, картина складывается довольно печальная, ведь, как известно, самые страшные и разрушительные аварии происходят именно с участием многотонных автомобилей.

Еще больший рост показала статистика с января по декабрь 2018 года у водителей автобусов. Хоть ДТП по их вине было совершено меньше – 5.8 тыс., но рост явно опережает другие категории – плюс 3.7% по сравнению с 2017 годом. При этом пьяных за рулем пассажирских автобусов стало меньше на 18.4% (всего 62 человека), но нужно ли говорить, что жертв в подобных ДТП может быть значительно больше, чем при любом другом? Об этом свидетельствует статистика, по данным которой в этих ДТП было ранено 8.8 тыс. человек.

По данным Оперативного обзора дорожно-транспортной аварийности за 9 месяцев 2018 г., опубликованном на официальном сайте Министерства внутренних дел Российской Федерации, по причине 12 689 ДТП с признаками опьянения, то есть, участники которых были в состоянии опьянения или отказались от медицинского освидетельствования, погибло 2.674 человека и было ранено 17.498 человек.

Вообще, проблема «пьяной преступности на транспорте» появилась не в последнее время, и после многолетних дискуссий [Чучаев, Пожарский, 2018] в 2014 году была принята новая норма – статья 264.1 Уголовного Кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ), согласно которой повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения влекло наступление уголовной ответственности. Неожиданным результатом принятия этой нормы стало то, что уже через два года один из десяти осужденных имел судимость по этой новой норме. Далее, согласно данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации, всего за первое полугодие 2018 года по всем статьям УК РФ было осуждено 324.985 человек, при этом, число осужденных по ст.264.1 УК РФ – 31.226 человек. Таким образом, указанное выше соотношение в целом сохраняется, что еще раз подчеркивает высочайшую степень опасности данного вида преступлений.

Таким образом, можно утверждать, что проблема противодействия «пьяной преступности на транспорте» существует, она решается, но окончательного решения пока еще нет. В связи с этим возникает вопрос, насколько обоснованными и соответствующими степени общественной опасности, являются принятые меры уголовно-правовой борьбы с этим негативным явлением.

## Основная часть

Стоит подчеркнуть, что в научных работах обсуждается в основном вопрос о правомерности или неправомерности установления составов с «административной преюдицией» [Безверхов, 2012, 48-53; Дугенец, 2011, 54; Овечкина, 2009, 50-53; Соловей, 2009, 7]. Можно утверждать, что в настоящее время преобладает точка зрения сторонников данной концепции, что подтверждается прежде всего установлением таких составов в уголовном законодательстве. Тем не менее, как представляется, вопрос можно поставить и по-другому: а обязательно ли должно быть административное правонарушение в качестве преюдициального акта, чтобы установить уголовную ответственность за такое противоправное деяние, как управление транспортным средством в состоянии опьянения? Не будет ли более правильным просто отказаться от административной ответственности по ст.12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), и ограничиться только нормой УК РФ, в которой не будет обязательного признака – состояние административной ответственности, повторность нарушения. Ведь при таком подходе исчезнет сам повод для спора – насколько обосновано использование административной преюдиции для установления уголовной ответственности. А степень общественной опасности управления транспортным средством в состоянии опьянения, как видно из материалов статистики, достаточно высока.

Здесь, как представляется, будет вполне уместным проанализировать опыт зарубежных законодателей по регулированию этой сферы общественных отношений.

Можно выделить три большие группы законодательных подходов к признанию управления транспортным средством в качестве криминогенного обстоятельства.

Первая группа, это государства, в которых управление транспортным средством в состоянии опьянения является административным правонарушением, которое наказывается штрафом или лишением права управления транспортным средством, но в качестве самостоятельного состава преступления или квалифицированного обстоятельства, отягчающего ответственность за дорожно-транспортное преступление, не рассматривается. Например, Уголовный кодекс Швейцарии содержит ст.263, согласно которой совершение любого состава преступления в состоянии релевантного опьянения влечет за собой дополнительное наказание в виде штрафа или тюремного заключения.

Вторую группу образуют государства, в которых состояние опьянения при управлении транспортным средством хотя и не образует самостоятельного состава преступления, но признается в качестве обязательного признака простого или квалифицированного составов транспортных преступлений, предусматривающих наступление общественно-опасных последствий в виде причинения вреда жизни и здоровью. В качестве страны, относящейся к анализируемой группе, кроме России, можно указать и Францию, Уголовный кодекс которой не только не содержит специальной главы о преступлениях, но и до недавнего времени вообще не содержал и отдельных норм о причинении вреда в результате ДТП. В 2003 г. в Уголовный кодекс Франции была введена новая специальная норма – ст. 221-6-1. Данная норма устанавливала ответственность лица, управляющего механическим транспортным средством, за неумышленное причинение смерти. Квалифицированным составом этой нормы стало причинение смерти в результате умышленного пренебрежения правилами либо при управлении транспортным средством в состоянии опьянения [Аистова, 2013, 42].

Третью группу государств образуют те, уголовные кодексы которых наряду с нормами о причинении вреда здоровью в результате несоблюдения правил дорожного движения содержат нормы, состав которых образует деяние в виде управления транспортным средством в состоянии опьянения без признаков наступления материальных последствий в виде причинения вреда жизни или здоровью, иных последствий. Так, согласно § 316 Основных положений Уголовного кодекса Германии «Кто управляет транспортным средством находясь в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием других одурманивающих средств, не в состоянии безопасно вести транспортное средство, наказывается лишением свободы на срок до одного года или штрафом». Причем, данная норма прямо указывает, что применяется вне зависимости от наступления иных последствий, предусмотренных иными статьями Кодекса для материальных составов дорожно-транспортных преступлений. Уголовный кодекс Испании содержит ст. 379, согласно которой «тот, кто будет вести автомобиль или мотоцикл, находясь под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно алкогольных напитков, наказывается арестом на срок от восьми до двенадцати выходных дней или штрафом на сумму от трех до восьми месячных заработных плат и в любом случае лишением права водить автомобиль и мотоцикл соответственно на срок от одного года до четырех лет». Здесь, правда, стоит отметить, что исходя из сопоставления тяжести возлагаемых наказаний, санкция ст. 379 Уголовный кодекс Испании более похожа на административную санкцию, так как не предусматривает лишение свободы. Ближайший сосед России – Китай, также довольно жестко реагирует на нетрезвое вождение автомобиля даже без каких-либо последствий. В таком случае виновный подлежит привлечению к уголовной ответственности по ст.133-1 Уголовный кодекс КНР, которая была введена Постановлением ПК ВСНП двенадцатого созыва от 29 августа 2015 г.

В подгруппу государств, чье уголовное законодательство содержит нормы об уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения с элементом административной преюдиции, помимо Российской Федерации, входят, например, такие государства как Республика Беларусь, Казахстан, Латвия.

То есть, сам факт управления транспортным средством в состоянии опьянения, не повлекший каких либо тяжких последствий, законодателями большинства стран Европы все же не признается в достаточной степени общественно опасным, чтобы перевести его в разряд уголовно-наказуемых из разряда административных правонарушений. Тем не менее, некоторые государства, например, Германия, Испания, и другие, признают такой подход недостаточно эффективным, в связи с чем они образуют особую группу, в которой сам факт управления транспортным средством в состоянии опьянения признается уголовно-наказуемым деянием.

Также, уголовное законодательство стран «общего права», и прежде всего США, криминализирует уже первый факт управления транспортным средством в состоянии опьянения, даже если это не повлекло иных тяжких последствий. Например, в штате Калифорния – минимальное наказание по первой судимости примерно \$1800.00 в виде штрафа, лишение свободы на 48 часов в тюрьме, лишение водительской лицензии на 90 дней, и участие в 3-месячной обязательной программе лечения алкогольной зависимости стоимостью 500.00 \$. Также может быть назначено наказание в виде лишения свободы на 3-5 лет условно. Или, согласно ст. 49.04-49.06 Уголовного кодекса штата Техас ответственность предусмотрена за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Минимальное наказание за такое деяние составляет 72 часа ареста. При этом ответственность дифференцируется в зависимости от вида транспортного средства и других обстоятельств.

## Заключение

То есть, управление транспортным средством в состоянии опьянения в целом ряде современных государств признается достаточно общественно-опасным, а потому – влекущим уголовное наказание, которое сопровождается дополнительными штрафными санкциями и последующими мероприятиями, направленными на избавление от алкогольной зависимости. В других странах, где подобное правонарушение не признается преступлением, применяются административные штрафы, размер которых достигает несколько тысяч евро, что вполне сопоставимо со штрафами, предусмотренными российским уголовным законодательством.

Как представляется, само отнесение факта управления транспортным средством в состоянии опьянения к категории преступлений, а не административных правонарушений, послужит прежде всего изменению правосознания наших граждан, заставит их не так пренебрежительно относиться к соблюдению Правил дорожного движения. Поэтому, предложение о замене административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения на уголовную представляется вполне обоснованным и заслуживающим более внимательного изучения. Кроме того, как уже отмечалось в настоящей статье, тем самым будет убран повод для дискуссии, насколько обосновано применение «административной преюдиции» как элемента объективной стороны преступления.

## Библиография

1. Аистова Л.С. Уголовное право зарубежных стран. СПб., 2013. 132 с.
2. Батанов А.Н. Проблемы доказывания состояния опьянения по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Транспортное право. 2018. № 4. С. 9-11.
3. Безверхов А.Г. Возвращение «административной преюдиции» в уголовное законодательство России // Российская юстиция. 2012. № 1. С. 48-53.
4. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2018 года. Информационно-аналитический обзор. М., 2018. 17 с.
5. Дугенец А.С., Масленников М.Я. Правоприменение по делам об административных правонарушениях: реалии и перспективы оптимизации. М., 2011. 212 с.
6. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного Суда РФ // Уголовное право. 2018. № 4. С. 73-82.
7. Овечкина Е.В. Административная преюдиция как средство криминализации и декриминализации в уголовном праве России // Закон и право. 2009. № 5. С. 50-53.
8. Рублев А.Г. Проблемы квалификации нарушения Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Российский юридический журнал. 2017. № 5. С. 163-167.
9. Соловей Ю.П. Концепция административной ответственности требует уточнения // Актуальные проблемы административной ответственности: Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Омск, 2009. С. 6-9.
10. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М.: Проспект, 2018. 256 с.

## Public danger of re-operating a vehicle while intoxicated

**Galina M. Lyubimova**

Postgraduate,  
Russian State University of Justice,  
117418, 69, Novocheremushkinskaya st., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: asketka@list.ru

**Abstract**

Relevance of scientific research in the field of criminal counteraction to offenses in the field of road traffic is due to both a large number of road accidents and the severity of the consequences of such accidents. According to the author, it is necessary to shift the vector of criminal law struggle from responsibility for the consequences to responsibility for creating conditions conducive to the Commission of such offenses. This is especially true of the fight against driving while intoxicated. To solve this problem, the author has chosen the method of comparative legal research, in order to analyze the world practice of establishing responsibility for driving under the influence of alcohol. According to the results of a comparative legal study, the author notes that in a number of States, such as Germany, Spain, the United States, China established criminal liability for the fact of driving under the influence of alcohol, even without any other consequences. Administrative responsibility for such an act in other States involves the payment of a fine in a significant amount, almost comparable to the criminal penalty. Acculturation of such legal experience on establishment of criminal liability even for the first case of driving a vehicle in a state of intoxication will allow to achieve practical results, as it will have an impact on the legal consciousness of our citizens who do not perceive administrative responsibility as a real punishment for the offense.

**For citation**

Lyubimova G.M. (2019) Obshchestvennaya opasnost' povtornogo upravleniya transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaneniya [Public danger of re-operating a vehicle while intoxicated]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 9 (3A), pp. 245-251.

**Keywords**

Driving while intoxicated, public danger, criminal responsibility, international practice, law.

**References**

1. Aistova L.S. (2013) *Ugolovnoe pravo zarubezhnykh stran* [Criminal law of foreign countries]. St. Petersburg.
2. Batanov A.N. (2018) Problemy dokazyvaniya sostoyaniya op'yaneniya po delam o dorozhno-transportnykh prestupleniyakh [Problems of proving intoxication in cases of road traffic crimes]. *Transportnoe pravo* [Transport Law], 4, pp. 9-11.
3. Bezverkhov A.G. (2012) Vozvrashchenie «administrativnoi preyuditsii» v ugolovnoe zakonodatel'stvo Rossii [Return of "administrative prejudice" to the criminal legislation of Russia]. *Rossiiskaya yustitsiya* [Russian justice], 1, pp. 48-53.
4. Chuchaev A.I., Pozharskii A.Yu. (2018) *Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, kharakteristika* [Traffic crimes: concept, types, characteristics]. Moscow: Prospekt Publ.
5. (2018) *Dorozhno-transportnaya aviariost' v Rossiiskoi Federatsii za 9 mesyatsev 2018 goda. Informatsionno-analiticheskii obzor* [Road traffic accidents in the Russian Federation for 9 months of 2018. Information and analytical review]. Moscow.
6. Dugenets A.S., Maslennikov M.Ya. (2011) *Pravoprimerenie po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh: realii i perspektivy optimizatsii* [Law enforcement in cases of administrative offenses: the realities and prospects for optimization]. Moscow.
7. Korobeev A.I., Chuchaev A.I. (2018) Transportnye prestupleniya: novye shagi zakonodatela i Konstitutsionnogo Suda RF [Traffic offenses: new steps by the legislator and the Constitutional Court of the Russian Federation]. *Ugolovnoe pravo* [Criminal Law], 4, pp. 73-82.
8. Ovechkina E.V. (2009) Administrativnaya preyuditsiya kak sredstvo kriminalizatsii i dekriminalizatsii v ugolovnom prave Rossii [Administrative prejudice as a means of criminalization and decriminalization in the criminal law of Russia]. *Zakon i pravo* [Law], 5, pp. 50-53.
9. Rublev A.G. (2017) Problemy kvalifikatsii narusheniya Pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu [Problems of qualifying a violation of the Rules of the Road by a person subject to administrative punishment]. *Rossiiskii yuridicheskii zhurnal* [Russian Law Journal], 5, pp. 163-167.

- 
10. Solovei Yu.P. (2009) Kontsepsiya administrativnoi otvetstvennosti trebuet utochneniya [The concept of administrative responsibility requires clarification]. In: *Aktual'nye problemy administrativnoi otvetstvennosti: Materialy Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [Actual problems of administrative responsibility: Materials of the All-Russian scientific-practical conference]. Omsk.