

**Матеушев Евгений Леонидович**

Магистрант

**Направление:** Юриспруденция

**Магистерская программа:** Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

**Вопросы усиления ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в уголовном законодательстве**

**Аннотация.** В статье рассматривается вопрос усиления уголовной ответственности за состояние опьянения при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, дается его уголовно-правовая оценка.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения; транспортное средство; состав преступления; состояние опьянения; нарушения правил дорожного движения, эксплуатация транспортных средств.

Происходящие в современном обществе изменения затрагивают практически все сферы общественных отношений. Значительные сдвиги происходят и в вопросах совершенствования законодательства, регламентирующего ответственность за нарушение правил дорожного движения. Проблема безопасности дорожного движения в России в последние годы становится все более актуальной. Ежегодно происходит увеличение автомобильного парка, однако существующая дорожно-транспортная инфраструктура явно не соответствует потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. Кроме этого отмечается низкая дисциплина участников дорожного движения. Именно эти и другие факторы являются основными причинами дорожно-транспортных происшествий и наступающих в их результате последствий.

Спектр юридических мер ответственности за данный вид нарушения законодательства достаточно широк и включает в себя гражданско-правовую, административную и уголовную ответственность.

За последние несколько лет изменения, вносившиеся законодателем в главу 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, касались преимущественно увеличения размера наказания или замены предусмотренного вида наказания более строгим видом. Нарастающая в обществе нетерпимость к нарушениям правил дорожного движения, связанным с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, вызвала необходимость, помимо административной ответственности, предусмотреть уголовную ответственность в том случае, если данное деяние по неосторожности повлекло наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти.

Целесообразность криминализовать ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения путем внесения соответствующего признака в квалифицированный состав рассматриваемого преступления обосновывается в юридической литературе достаточно давно. При этом акцент делается на усиление уголовной ответственности за деяние, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения. Это обусловлено, прежде всего, спецификой рассматриваемого состава преступления, связанного с источником повышенной опасности, а также общественно опасными последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ [1].

Правила дорожного движения не допускают управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Это обусловлено тем, что такое состояние водителя потенциально имеет высокую степень общественной опасности. Состояние опьянения качественно ухудшает управление транспортным средством, что влечет создание аварийной ситуации при управлении транспортным средством, последствиями которой могут явиться и тяжкий вред здоровью человека, и смерть человека, и даже смерть двух и более лиц.

В результате новеллой уголовного законодательства относительно физиологического состояния лица, управляющего транспортным средством, явилось появление в ч. 2,4 и 6 ст. 264 УК РФ в качестве квалифицирующего признака совершение указанного преступления в состоянии опьянения. Тем не менее, ситуация в этой области далека от идеальной, а при всей своей несомненной пользе данное изменение уголовного законодательства породило множество актуальных вопросов, требующих дальнейшего обсуждения и последующего решения.

Поэтому дальнейшее внимание законодателя к проблеме управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения вполне обосновано.

С 1 июля 2015 году законодателем внесен ряд дополнений в статью 264 УК РФ. Так, например, в санкциях частей 1-5 ст. 264 УК РФ наказание в виде «лишения права управлять транспортным средством» заменено на «лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью», в санкции ч. 4 ст. 264 УК РФ по отношению к сроку лишения свободы добавлен нижний предел: от «2 -х до 7-ми лет» (вместо предусмотренного ранее «до 7-ми лет лишения свободы»), из санкции ч. 6 ст. 264 УК РФ как вид наказания исключены «принудительные работы», а по отношению срока лишения свободы добавлен нижний предел: от «4-х до 9-ти лет» (вместо предусмотренного ранее «до 9-ти лет лишения свободы»). Замена наказания в виде «лишения права управлять транспортным средством» на «лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью» устраняет существовавшую правовую коллизию, так как в являющемся «исчерпывающим» перечне уголовных наказаний, указанном в статье 44 УК РФ «лишение права управлять транспортным средством» как вид наказания отсутствует. Введение законодателем нижнего предела санкции в ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ послужит одним из гарантов назначения справедливого наказания [5].

Тогда же вступили в силу и новые примечания к ст. 264 УК РФ. Так, «под другими механическими транспортными средствами в ст. 264 и 264.1 УК РФ теперь понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Новая редакция, конкретизируя необходимость предоставления законодательством специального права на управление транспортным средством для отнесения такового к «другим механическим транспортным средствам», являющихся предметом статьи 264 УК РФ, как представляется, вносит большую ясность нежели действующая до 01 июля 2015 года формулировка «...и иные механические транспортные средства».

Для целей ст. 264 УК РФ законодателем разъяснено определение лица, находящегося в состоянии опьянения. Таковым признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ (который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации), или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств или психотропных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения [4].

Еще одной новеллой уголовного законодательства, касающейся состояния опьянения, является ст. 264.1 УК РФ, предусматривающая ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение

законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Таким образом, указывая на особую общественную опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения, законодатель предусматривает уголовную ответственность за сам факт «повторного» управления транспортным средством в состоянии опьянения (при наличии у лица административного или уголовного наказания предусмотренного в диспозиции ст. 264.1 УК РФ), то есть объективную сторону данного преступления составляют исключительно действия виновного лица, вне зависимости от наступления общественно опасных последствий и наличия причинно-следственной связи между ними. Соответственно, указанное преступление по конструкции объективной стороны имеет формальный состав и является оконченным с момента начала «повторного» управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения.

Вместе с тем, в правоприменительной практике возникает вопрос о квалификации ситуаций, когда лицо, подвергнутое административному наказанию за вышеуказанные правонарушения, находясь в состоянии опьянения, совершает преступление, предусмотренное ч.2, ч.4 или ч.6 ст. 264 УК РФ. Следует отметить, что в Постановлении Пленума Верховного суда Российской Федерации от 09 декабря 2008 г. № 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» разъяснения по практике применения статьи 264.1 УК РФ пока не внесены [3]. Представляется, что в данном случае содеянное необходимо квалифицировать по совокупности соответствующих частей ст. 264 УК РФ и по ст. 264.1 УК РФ.

В целом ужесточение в современных условиях ответственности за совершение уголовно наказуемого деяния – управления автомобилем в состоянии опьянения, является обоснованным и своевременным. Это

обусловлено тяжкими последствиями от такого рода деяний и призвано снизить количество ДТП с участием нетрезвых водителей, а также привести к снижению человеческих жертв и смертности на дорогах. Положительный результат при этом во многом будет зависеть от четкого и неукоснительного соблюдения норм закона правоприменительными органами.

### Литература

1 Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

2. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. А.И. Чучаева. М.: Контракт, 2013.

3. Постановление Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 г. №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" (ред. от 22.12.2015) [Электронный ресурс] // Режим доступа: [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

4. Федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ // Российская газета. 2015. № 6572. 12 января.

5. Чепурных О.В. О некоторых изменениях в уголовном законодательстве Российской Федерации о безопасности дорожного движения // Вопросы современной юриспруденции. 2015. № 4 (46).