

# **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

---

УДК 343.2

© Новиков В. А.

— кандидат юридических наук, доцент,  
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс  
и криминалистика» Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)  
nva-2007@mail.ru

## **Актуальные вопросы административной и уголовной ответственности за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения**

**Аннотация.** В статье на основании материалов судебной практики, а также анализа разных точек зрения, представленных в научной литературе, рассмотрены актуальные вопросы взаимодействия административного и уголовного законодательства об ответственности за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения. Высказаны предложения по совершенствованию действующего уголовного законодательства.

**Ключевые слова:** нарушение правил дорожного движения; управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения; административная преюдиция; уголовный проступок.

© Novikov V.

— candidate of law, associate professor,  
associate professor «Criminal law, criminal procedure  
and criminalistics» of the Law Institute  
Russian university of transport

## **Actual issues of administrative and criminal responsibility for driving of a motor vehicle while intoxicated**

**Abstract.** In the article on the basis of the judicial practice as well as analysis of different points of view represented in the scientific literature, topical issues of cooperation between administrative and criminal legislation on responsibility for driving of a motor vehicle while intoxicated were discussed. Suggestions were made to improve the current criminal legislation.

**Keywords:** violation of traffic rules; driving a motor vehicle in a state of intoxication; administrative prejudice; criminal offense.

---

В последние годы наблюдается негативная тенденция ухудшения транспортной безопасности в городах и на автомагистралях, связывающих населенные пункты. Этот процесс зачастую обусловлен объективными причинами, в частности, растущим автопарком, медленными темпами строительства новых и современных транспортных коммуникаций, отвечающих требованиям безопасности дорожного движения, недостаточным владением водителями навыками управления автомобилем и другими факторами. Все больше граждан пересаживается с общественного транспорта за руль собственного автомобиля, что также ведет к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим вопросы соблюдения правил дорожного движения и ответственности за их нарушение являются весьма актуальными.

Следует сказать, что действующее административно-деликтное и уголовное законодательство являются очень важным инструментом регулирования общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения. Общеизвестно, что эффективное законодательство и действенная правоприменительная практика могут позитивно влиять на поведение водителей на дорогах, уменьшить число транспортных правонарушений.

В сложившихся сложных условиях на рост числа дорожно-транспортных происшествий государство отвечает традиционным способом — ужесточением административной и уголовной ответственности нарушителей правил дорожного движения, в частности, в отношении тех лиц, которые допускают случаи управления транспортными средствами в состоянии опьянения. С целью оздоровления обстановки на дорогах предприняты беспрецедентные по своей строгости меры. Так, Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» введена уголовная ответственность за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения при

условии, что лицо привлекалось к административной ответственности за аналогичное правонарушение или невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4, 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ. Санкция ст. 264.1 УК РФ предусматривает довольно крупный штраф в размере от 200 тыс. до 300 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода сужденного за период от одного года до двух лет, а в качестве наиболее строгого вида наказания — лишение свободы до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

С 1 июля 2015 г. новая норма заработала в полную силу. По данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ в 2016 г. по ст. 264.1 УК РФ было осуждено 78 706 человек, а за первое полугодие 2017 г. — 35 239 человек [см.: Сводные статистические данные о состоянии судимости в России за 2016— 2017 гг. (№ 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации»)]. Если темпы привлечения к уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, сохранятся на прежнем уровне, то за 10 лет такой правоприменительной практики мы будем иметь примерно 1 млн водителей, судимых за умышленное транспортное преступление.

В соответствии с действующим законодательством наличие судимости закрывает гражданину доступ ко многим должностям на государственной службе и не только к ним. Например, в соответствии со ст. 17 Федерального закона от 31 мая 2002 г. № 63-ФЗ «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации» вступление в законную силу приговора суда о признании лица виновным в совершении умышленного преступления влечет прекращение статуса адвоката. Согласно ст. 331 Трудового кодекса Российской Федерации по общему правилу к педагогической деятельности не допускаются лица, имеющие и имевшие судимость, а также подвергавшиеся уголовному преследованию, в частности, за преступления против общественной безопасности.

31 октября 2017 г. состоялось очередное заседание Пленума Верховного Суда РФ, на котором был одобрен законопроект о включении в уголовное законодательство понятия «уголовный проступок». Более 80 составов преступлений, не представляющих большой общественной опасности, предлагается перевести в разряд «уголовных проступков». При этом судам предоставляется право освобождать от уголовной ответственности лиц, совершивших уголовные проступки, с применением к ним иных мер уголовно-правового характера, что не влечет судимости. Одной из основных идей, положенных в основу данного законопроекта, является снижение числа

судимых лиц и соответственно ослабление социальной напряженности, связанной с тем, что наличие судимости существенно осложняет жизнь человека в обществе.

Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, не подпадает под категорию «уголовного проступка», так как санкция данной статьи предусматривает наказание в виде лишения свободы. Поэтому можно предположить, что маховик уголовной репрессии в отношении водителей продолжит раскручиваться. Реализуя уголовную политику, направленную на гуманизацию уголовного законодательства, наше государство в данном вопросе проявляет очевидную непоследовательность.

Избирая уголовно-правовые меры борьбы с нарушителями правил дорожного движения, следует учитывать, что в настоящее время в доктрине уголовного права нет единой точки зрения по вопросу об общественной опасности правонарушения, совершенного после привлечения лица к административной ответственности за тождественное или аналогичное деяние. Речь идет о составах преступлений с административной преюдицией. Ряд уважаемых авторов полагают, что повторное административное правонарушение может приобретать свойство общественной опасности. Так, Н. И. Пикуров отмечает, что основанием уголовной ответственности является деяние со сложным составом, включая два последовательно совершенных правонарушения. Второе правонарушение представляет собой новое по своей природе деяние, не совпадающее по степени общественной опасности с первым из них, за которое применялись меры административного воздействия [1]. Однако Н. Ф. Кузнецова последовательно развивала иную точку зрения, в соответствии с которой последующие административные проступки не изменяют своего качества и не могут перерасти в преступление [2]. По мнению Е. Б. Калиса, повторяемость административного правонарушения не изменяет общественной опасности каждого из нарушений, а лишь свидетельствует о недостаточности примененного административного наказания [3].

Абстрагируемся от научных рассуждений и попробуем исключительно в практической плоскости ответить на вопрос: введение уголовной ответственности за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения привело к улучшению показателей транспортной безопасности или нет? Многие авторы считают, что ожидаемые результаты не достигнуты. Так, А. Ю. Макарушкина и Н. Ю. Приходько, исследовав данную проблему, делают вывод о том, что ужесточение ответственности за управление автотранспортным средством в состоянии опьянения повлияло на сокращение числа таких правонарушителей, однако не улучшило ситуацию со смертностью людей в ДТП [4]. В. В. Агильдин, ссылаясь на исследования других

авторов и статистические данные ГИБДД, пишет о том, что опьянение водителей является причиной дорожно-транспортных происшествий только в 7% случаев. Роль состояния опьянения в детерминации аварийности сильно преувеличена [5].

Личные наблюдения за поведением водителей на дорогах подтверждают справедливость высказанных суждений. Главной причиной ДТП является опасное управление транспортным средством: нарушение скоростного режима, правил обгона, проезда перекрестков и железнодорожных путей, резкое торможение без необходимости и др. При этом никому в голову не приходит мысль о введении уголовной ответственности за повторное совершение указанных правонарушений.

Анализ материалов судебной практики по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, показывает, что нередко к ответственности привлекаются лица, состояние которых трудно назвать опьянением, например, когда средства контроля фиксируют незначительное превышение минимально допустимого порога 0,16 мг абсолютного этилового спирта в одном литре выдыхаемого воздуха. Так, по приговору мирового судьи Т. признана виновной в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. 7 марта 2017 г. на работе с коллегами она отметила предстоящий женский праздник, выпив бокал красного сухого вина. При следовании домой на своем автомобиле Т. была остановлена сотрудниками ГИБДД, которые и зафиксировали факт управления автомобилем в состоянии опьянения. Было возбуждено уголовное дело, учитывая, что ранее она привлекалась к административной ответственности за аналогичное правонарушение. Мировой судья назначил Т. наказание в виде обязательных работ на срок 200 часов с лишением права управления транспортными средствами на два года [уголовное дело № 1-09/2017 // Судебный участок № 25 района «Царицыно» г. Москвы].

По другому делу состояние опьянения водителя характеризовалось содержанием этилового спирта в выдыхаемом воздухе 0,224 мг/л. Мировой судья назначил ему наказание в виде 180 часов обязательных работ с лишением права управления транспортными средствами на два года [уголовное дело № 1-23/2016 // Судебный участок Коминтерновского района Воронежской области]. Следует заметить, что такая практика распространена повсеместно в Российской Федерации.

Подводя итог, следует высказать некоторые предложения, которые позволят ослабить излишнюю репрессивность уголовного закона в части ответственности лиц за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения. Во-первых, ст. 264.1 УК РФ необходимо декриминализировать. Во-вторых, общественную опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения следует поставить в зависимость от причинения реального ущерба. С этой целью можно внести изменения в ст. 264 УК РФ, предусмотрев

ответственность за причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью человека, крупного материального ущерба по неосторожности, лицом, управляющим механическим транспортным средством в состоянии опьянения. Как писал два с половиной столетия назад величайший итальянский мыслитель и правовед Чезаре Беккариа: «...настоящим мерилom преступлений является вред, причиненный ими обществу» [6]. В-третьих, на переходный период целесообразно внести изменения в действующее законодательство и по ст. 264.1 УК РФ привлекать к ответственности только тех водителей, состояние опьянения которых при повторном нарушении таково, что может реально угрожать безопасности дорожного движения (не менее 0,3—0,5 мг абсолютного этилового спирта в 1 л выдыхаемого воздуха).

#### **Литература**

1. Взаимодействие уголовного и административно-деликтного права : монография / под ред. Ю. Е. Пудовочкина, Н. И. Пикурова. — М. : РГУП, 2017. — С. 241.
2. Кузнецова, Н. Ф. Семь лет Уголовному кодексу Российской Федерации // Вестник Московского университета. — 2003. — Сер. 11. — № 1. — С. 3—19.
3. Калис, Е. Б. Административная преюдиция в уголовном праве // Уголовное право, уголовный закон: теория и практика : сб. научных статей. — СПб., 2017. — С. 115.
4. Макарушкина, А. Ю. Целесообразность криминализации нормы о нарушении правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / А. Ю. Макарушкина, Н. Ю. Приходько // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения: Материалы Всероссийской научно-практической конференции, проходившей в Орловском юридическом институте МВД России. — 2016. — С. 108.
5. Агильдин, В. В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. — 2016. — Т. 10. — № 1. — С. 122.
6. Беккариа, Ч. О преступлениях и наказаниях. — М., 1995. — С. 91.

#### **Literature**

1. The interaction of criminal and administrative-tort law : monograph / ed. by J. E. Pudovochkin, N. I. Pikurov. — Moscow, 2017. — P. 241.
2. Kuznetsova, N. F. Seven years Criminal code of the Russian Federation // Vestnik of Moscow University. — 2003. — Ser. 11. — № 1. — P. 3—19.
3. Kalis, E. B. Administrative prejudice in criminal law / Criminal law, criminal law: theory and practice : collection of scientific articles. — SPb., 2017. — P. 115.
4. Makarochkina, A. Y. Feasibility of the criminalization norms of the violation of traffic rules by a person subjected to administrative punishment / A. Makarochkin, N. Prykhodko // Problems of fighting crime in the field of road traffic: proceedings of all-Russian scientific-practical conference held in Orel law Institute of the MIA of Russia. — 2016. — P. 108.
5. Gildin, V. V. Some points of criminal law policy against road transport offences (for example, the article 264.1 of the criminal code) // Crimino-logical magazine of the Baikal state University of Economics and law. — 2016. — T. 10. — № 1. — P. 122.
6. Beccaria, C. On crimes and punishments. — M., 1995. — P. 91.