

Научная статья
УДК 343
doi: 10.35750/2071-8284-2023-1-93-100

Александр Сергеевич Лебедев

кандидат юридических наук

<https://orcid.org/0000-0002-1145-2403>, naukarus@mail.ru

*Хакасский государственный университет им. Н. Ф. Катанова
Российская Федерация, 655017, Абакан, пр. Ленина, д. 90*

Особенности формирования уголовно-правового воздействия на управление транспортными средствами в состоянии опьянения

Аннотация: Государственная политика в области безопасности дорожного движения направлена на охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту интересов общества и государства путём предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Законодатель в поисках механизмов реализации данных целей порой вынужден прибегать к менее популярным, но более действенным мерам. Речь идёт об уголовно-правовом противодействии тем вызовам в области безопасности дорожного движения, которые способствуют дорожно-транспортным происшествиям. В статье рассматриваются тенденции уголовно-правового воздействия на управление транспортными средствами лицами в состоянии опьянения. Раскрываются критерии криминализации деяния по ст. 264¹ УК РФ. При этом автор делает акцент на раскрытии общественной опасности деяния, обращая внимание на существующие ошибки в правоприменительной деятельности, а также оценивает эффективность применения ст. 264 УК РФ в решении вопросов обеспечения безопасности дорожного движения.

По результатам исследования автор приходит к выводу о наличии действенного потенциала уголовно-правового запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. Предлагается внесение изменений в уголовно-правовое законодательство, направленных на усиление мер уголовно-правового воздействия в отношении лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения.

Ключевые слова: безопасность, дорожное движение, криминализация, уголовное право, уголовно-правовое воздействие, управление, опьянение, транспортное средство

Для цитирования: Лебедев А. С. Особенности формирования уголовно-правового воздействия на управление транспортными средствами в состоянии опьянения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2023. – № 1 (97). – С. 93–100; doi: 10.35750/2071-8284-2023-1-93-100.

Alexander S. Lebedev

Cand. Sci. (Jurid.)

<https://orcid.org/0000-0002-1145-2403>, naukarus@mail.ru

*Khakass State University named after N. F. Katanov
90, Lenin ave., Abakan, 655017, Russian Federation*

Peculiarities of the formation of the criminal-legal impact on driving while under the influence of alcohol

Abstract: State policy in the field of road safety is aimed at protecting the life, health and property of citizens and protecting the interests of society and the state by preventing road accidents and reducing the severity of their consequences. In searching for mechanisms to implement these goals, the legislator

sometimes has to use less popular but more effective measures. This refers to the criminal-law counteraction to the challenges in the field of road safety, which contribute to road accidents. The article examines the trends in criminal law responses to driving under the influence of alcohol. The criteria for criminalisation of an act under article 264¹ of the Criminal Code of the Russian Federation are disclosed. The author focuses on the disclosure of public danger of the act, drawing attention to the existing shortcomings in law enforcement, as well as assesses the effectiveness of the application of Art. 264¹ of the Criminal Code in solving the issues of road safety.

Based on the results of the study, the author concludes that there is an effective potential of the criminal law prohibition of driving a vehicle while under the influence of alcohol by a person who has been subjected to administrative penalty or has a criminal record. The author proposes the introduction of amendments to the criminal law legislation, aimed at strengthening the measures of criminal law impact on persons operating a vehicle in a state of intoxication.

Keywords: safety, road traffic, criminalisation, criminal law, criminal-legal influence, driving, intoxication, vehicle.

For citation: Lebedev A. S. Peculiarities of the formation of the criminal-legal impact on driving while under the influence of alcohol // Vestnik of St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2023. – № 1 (97). – P. 93–100; doi: 10.35750/2071-8284-2023-1-93-100.

В последнее десятилетие российский законодатель уделяет повышенное внимание вопросу установления новых механизмов уголовно-правового воздействия в сфере безопасности дорожного движения. Криминализация нормы – это правовой механизм, непосредственно связанный с формированием нормы, который, как нам представляется, является более длительным и непрерывным процессом, чем криминализация деяния, поскольку норма начинает свой «жизненный путь» после криминализации деяния. За время своего существования норма претерпевает изменения, относящиеся к процессу её формирования. От качества сформированных уголовно-правовых норм будет зависеть получение социально значимого результата.

Обращаясь к истокам понятия «формировать», заметим, что в русском языке оно означает «набирать, строить, составлять, пополнять до полного состава»¹ [1, с. 537]. Криминализация общественно-опасного деяния, закрепленного в ст. 264¹ УК РФ, состоялась 1 июля 2015 года.

Вместе с тем процесс окончательного формирования уголовно-правового запрета на действия, описанные в диспозиции ст. 264¹ УК РФ, по нашему мнению, до конца не завершён и, полагаем, продолжится². Это связано с повышенной эффективностью уголовно-правового воздействия на ту часть общества, которая пренебрегает безусловным запретом на управление автомобилем в состоянии опьянения. При этом требуются дальнейшие исследования, направленные на поиск действенных механизмов криминологического, уголовно-правового и уголовно-исполнительного воздействия на основные причины данного преступления, среди которых в первую очередь необходимо отметить такие

разновидности деструктивного поведения, как наркомания и алкоголизм. Так, законодатель для некоторых преступлений (ч. 1 ст. 228, ч. 1 ст. 231 и ст. 233 УК РФ) предусмотрел отсрочку отбывания наказания для больных наркоманией. Иными словами, речь идёт о стимулировании добровольной реабилитации больных наркоманией, уголовно-правовом и уголовно-исполнительном воздействии, в том числе на категорию лиц, которые могут совершить преступление, предусмотренное ст. 264¹ УК РФ.

В уголовном праве принято считать, что для криминализации норм уголовно-правового назначения требуется присутствие следующих правовых факторов: общественная опасность деяния; его распространённость; невозможность противодействия деянию иными правовыми средствами. Полагаем, что четвёртым, ещё одним обязательным фактором криминализации является наличие социальной установки на потребность криминализации деяния. Рассмотрим эти факторы более подробно.

1. Общественная опасность преступления, предусмотренного ст. 264¹ УК РФ обуславливается следующим.

Во-первых, тем, что лицо, лишённое права управления транспортным средством, находясь в состоянии опьянения, изначально совершает умышленное противоправное деяние против общественной безопасности³.

Во-вторых, высокой значимостью охраняемых законом ценностей, так как речь идёт о потенциальной угрозе нарушения Правил дорожного движения РФ (ПДД РФ), вследствие чего могут произойти дорожно-транспортные происшествия (ДТП) [2, с. 121–124], в том числе такие, в которых могут погибнуть люди.

¹ Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. – Т. 4. Н–В. – Санкт-Петербург: ТОО «Диамант», 1996. – 688 с.

² Прогнозируется корректировка санкции в части перемещения пределов наказаний. Возможно, появится примечание к этой статье или будет уточняться уже имеющееся примечание к ст. 264 УК РФ, которое распространяется на ст. 264¹ УК РФ.

³ Официальный отзыв ВС РФ на проект Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Информационный ресурс Государственной Думы РФ «Система обеспечения законодательной деятельности». – URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/186587-6> (дата обращения: 20.08.2022).

В-третьих, существенностью причиняемого деянием вреда, которая выражается в создании условий опасности для себя и неопределённого круга лиц, поскольку у лица, находящегося в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, происходит торможение высших отделов центральной нервной системы (головного мозга): снижается качество интеллектуальных операций, способность осмысления и критического отношения к своему поведению, а в случае сильного опьянения возможна утрата способности к целенаправленным двигательным актам [3, с. 125–134]. Очевидно, что при управлении в таком состоянии автомобилем, являющимся источником повышенной опасности, риск участия в ДТП увеличивается.

В-четвёртых, преступление, предусмотренное ст. 264¹ УК РФ, сопряжено с негативным влиянием на публичную оценку деятельности государственных органов исполнительной власти, так как в полном объёме не достигается цель наказания в виде «исправления осуждённого и предупреждения совершения новых преступлений». Впрочем, уже сама по себе новость о случившемся преступлении (ст. 264¹ УК РФ) отражается в общественном сознании. Задача законодателя, правоприменителя и отчасти суда – мотивировать общество на формирование нетерпимости к управлению транспортным средством в состоянии опьянения.

В-пятых, наносится вред духовным и социально-экономическим отношениям. Духовность предопределяет присутствие коллективного иммунитета к любым преступным проявлениям, социальное противостояние им. Что касается вопроса о влиянии на экономическую среду рассматриваемого состава преступления, то здесь ответ более чем очевиден – ведь при управлении транспортным средством лицом в состоянии опьянения риск гибели людей возрастает. Смерть даже одного человека в ДТП способна нанести невосполнимый вред другому человеку, семье, социальной группе, организации и даже государству.

2. Распространённость деяния выражается в следующем. Ключевым криминологическим сегментом, который создает предпосылку массовости управления транспортными средствами, является увеличение числа лиц, имеющих права на управление транспортными средствами. Здесь мы наблюдаем следующую тенденцию по естественному движению населения в стране. Например, в 2000 г. убыль населения (соотношение родившихся к умершим) имела отрицательную динамику и составляла 958 532 человека, в 2005 г. – 846 559, в 2010 г. – 239 568, в 2015 г. + 32 038, в 2019 г. – 317 233 человека⁴. При этом количество лиц, получивших водительские удостоверения на право управления транспортными средствами впервые, после обучения в орга-

низациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей транспортных средств, имеет другую тенденцию. К примеру, в 2015 г. таких водителей транспортных средств было 1 585 214, в 2016 г. – 1 662 161, 2017 г. – 1 142 893, 2018 г. – 1 103 322, 2019 г. – 1 098 354, 2020 г. – 1 057 025, 2021 г. – 1 184 543⁵, что свидетельствует об увеличении водителей в РФ в среднем на 1 миллион человек в год. Причём, исходя из данных официальной статистики в РФ, за период с 2015 по 2020 г. родилось 10 041 547 человек⁶. Отсюда следует, что количество такой категории участников дорожного движения, как «водитель транспортного средства», примерно сопоставимо с уровнем рождаемости в РФ.

Для участия в дорожном движении также необходимо транспортное средство, на котором будет осуществлен акт управления. По состоянию на 31 декабря 2021 г., на регистрационном учёте в подразделениях ГИБДД МВД России состояло 64 041 029 транспортных средств⁷. В целом по сравнению с 1999 г. их количество возросло на 92,7 %, или на 30,8 млн единиц.

Очевидно, что транспорт активно используют абсолютно все социальные группы, следовательно, число потенциальных водителей постоянно увеличивается, что повышает значимость охраняемых общественных отношений в области безопасности дорожного движения. Законодатель учитывал уровень автомобилизации населения, конструируя средства противодействия при криминализации и последующем формировании нормативного материала.

Что касается уголовной статистики, то в 2015 г. по ст. 264¹ УК РФ были осуждены 18 987 человек, в 2016 г. – 75 271, в 2017 г. – 72 018, в 2018 г. – 66 287, в 2019 г. – 59 543, в 2020 г. – 57 731, 2021 г. – 56 774⁸. Интересно, что с каждым годом существования нормы статистическая тенденция была весьма любопытной с точки зрения изменения доли лиц, осуждённых к реальному лишению свободы. Так, в 2016 г. это значение составляло – 4,2 %, в 2017 г. – 7,3 %, в 2018 г. – 10,3 %, в 2019 г. – 13,4 %, в 2020 г. –

⁵ Раздел 2. Сведения о деятельности по допуску граждан к управлению транспортными средствами // Информационный ресурс ГИБДД МВД России [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения : сайт. – URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.08.2022).

⁶ Демография [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики : офиц. сайт. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/12781> (дата обращения: 20.08.2022).

⁷ Раздел 3. Количество автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов к ним, стоящих на учёте // Госавтоинспекция. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения : сайт. – URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.08.2022).

⁸ Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2015–2021 годы. Форма 10 а: отчёт о числе осуждённых по всем составам преступлений УК РФ и иных лиц, в отношении которых вынесены судебные акты по уголовным делам // Судебный департамент при Верховном Суде РФ : офиц. сайт. – URL: <http://www.cdep.ru/> (дата обращения: 20.08.2022).

⁴ Россия в цифрах. – 2020 : краткий статистический сборник [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики : сайт. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/GOyirKPV/Rus_2020.pdf (дата обращения: 20.08.2022).

13,6 %, 2021 г. – 14,5 %⁹. Как видим, с каждым годом снижается количество осуждённых, при этом наблюдаем рост доли лиц, осуждённых к реальному лишению свободы.

В корреляции с описанными выше тенденциями находится статистика аварийности по вине водителей в состоянии опьянения. Так, в 2021 г. указанных ДТП зафиксировано 15 552, что на 7,6 % меньше, чем за аналогичный период 2016 г.¹⁰ Иными словами, гипотетически обеспечение доли назначаемых реальных лишений свободы в 20 % способно сократить количество таких ДТП на 800 происшествий, в связи с чем трудно спорить об отсутствии влияния ст. 264¹ УК РФ на состояние безопасности дорожного движения.

Если до принятия законодателем решения об установлении уголовной ответственности за нарушение ПДД РФ лицом, подвергнутым административному наказанию, к примеру, в 2014 г., фиксировалось 953 695 лиц, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения¹¹, то в 2016 году, после появления такого запрета, их было 753 823. Таким образом, за полтора года существования рассматриваемого запрета, снижение составило 20,9 %. Следует констатировать, что выбранный государством курс оказался верным: законодатель, криминализовав нарушение ПДД РФ лицом, подвергнутым административному наказанию, тем самым повысил эффективность противодействия данному правонарушению.

Именно поэтому на платформе уголовно-правового регулирования выстраивается основа для противодействия новым преступным вызовам и угрозам, которые не поддаются воздействию на них иными, «некриминальными» отраслями права.

3. Невозможность противодействия деянию иными правовыми средствами. Имевшийся в арсенале правоприменителя до 1 июля 2015 г. административный запрет на управление транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ и ст. 12.26 КоАП РФ), как мы уже ранее отмечали, был недостаточно эффективен, поскольку роль мер административного воздействия на лицо, виновное в совершении того или иного посягательства на общественные отношения в имеющемся варианте их регулирования, сводится к выполнению предупредительной функции [4, с. 8–11].

Криминализация деяний с «однократной» административной преюдицией, в число которых входит деяние, закреплённое в ст. 264¹ УК РФ, обуславливается неэффективностью

существующих мер административной ответственности [5, с. 5–11].

Хотя на момент принятия данной законодательной новеллы не было проведено детальных теоретических разработок, имелся исторический опыт эффективной четвертьвековой работы, с 1968 по 1993 г. в этой области. Речь идёт о ст. 211¹ УК РСФСР, в соответствии с которой подлежали уголовной ответственности лица, лишённые права управления и управляющие транспортными средствами в состоянии опьянения.

Таким образом, поскольку административное воздействие на лиц, которые допустили управление транспортными средствами в состоянии опьянения, оказалось неэффективным, государством для повышения результативности противодействию этому явлению было принято решение прибегнуть к каре и репрессии. Данный тезис подтверждает также М. В. Бавсун, по мнению которого «воздействие на преступность посредством уголовно-правовых мер является одним из основных способов её сдерживания» [6, с. 99–102].

4. Наличие социальной установки на необходимость криминализации нарушения ПДД РФ лицом, подвергнутым административному наказанию. Председатель Комитета Государственной Думы РФ И. А. Яровая 13 марта 2013 г. в ходе первого чтения проекта закона на заседании № 83 заявила: «Сегодня более 80 % граждан РФ на первое место как наиболее реальную угрозу для своей жизни и безопасности ставят действия лиц, находящихся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения на автодорогах»¹².

По мнению депутата Государственной думы РФ А. Е. Хинштейна, «проблема алкоголизации нашего общества, проблема пьяных водителей стоит крайне остро... принятые законодателем меры оказались недостаточными и эти меры нуждаются в ужесточении»¹³.

Через средства массовой информации освещаются и, как показывает практика, привлекают особое внимание общественности ДТП, допущенные водителями в состоянии опьянения, а также громкие высказывания общественных деятелей. «Если человека не пугает, – пишет один из них, – когда алкоголь попал в мозг, обычно граждане считают, что они невидимы для полиции, неуязвимы, знают, как объехать и не попасться. Это люди, которые не боятся наказания, каким бы оно ни было»¹⁴.

¹² Стенограмма обсуждения законопроекта № 186587-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Система обеспечения законодательной деятельности : информационный ресурс Государственной Думы РФ. – URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/186587-6> (дата обращения: 20.08.2022).

¹³ Там же.

¹⁴ Нетрезвых водителей предложено позорить синими правами в России // Quto.ru : автомобильный журнал. – URL: <https://quto.ru/journal/news/netrezvykh-voditelei-predlozhenno-pozorit-sinimi-pravami-v-rossii-16-03-2021.html> (дата обращения: 20.08.2022).

⁹ Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2016–2021 годы. Форма 10.3.1: отчёт о сроках лишения свободы и размерах штрафов // Судебный департамент при Верховном Суде РФ : офиц. сайт. – URL: <http://www.cdep.ru/> (дата обращения: 20.08.2022);

¹⁰ Раздел 1. Об административных правонарушениях в области дорожного движения и лицах, их совершивших // Госавтоинспекция. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения : сайт. – URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.08.2022).

¹¹ Там же.

В контексте образования социальной потребности при формировании общественной негативной установки на управление транспортным средством в состоянии опьянения учёные подчёркивают, что криминализация нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, является эффективным способом предупредительного воздействия на указанные правонарушения не только с точки зрения усиления ответственности, но и с позиции обеспечения функции неотвратимости наказания [7, с. 156–161].

Кроме того, международный уголовно-правовой опыт противодействия рецидивному управлению транспортным средством в состоянии опьянения подкрепляет позицию отечественного законодателя. Так, по законодательству Республики Казахстан существует уголовная ответственность за управление транспортным средством водителем, лишённым права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, передача управления или допуск к управлению транспортным средством такого лица должностным лицом или собственником либо владельцем транспортного средства (ст. 346 УК РК) [8, с. 69–75]. Примечательно, что в качестве наказания предусмотрено «пожизненное» лишение права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью¹⁵.

Эти предпосылки криминализации привели к тому, что 10 декабря 2012 г. 31 (это 6,8 % всех депутатов) депутатом Государственной Думы и одним членом Совета Федерации, что подчёркивает масштаб значимости проблемы, в Государственную Думу РФ был внесен соответствующий проект Федерального закона и принят в третьем чтении по итогам чуть более чем двухлетней законотворческой работы.

Вместе с тем в науке уголовного права существует и другая точка зрения на проблему криминализации ст. 264¹ УК РФ. К примеру, М. Г. Решняк считает необходимым признать ст. 264¹ УК РФ утратившей силу с одновременным восстановлением ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, с установлением в ней ответственности за повторное совершение указанного правонарушения либо деяния, предусмотренного ст. 12.26 КоАП РФ, с обязательным применением к нарушителю такой меры, как конфискация транспортного средства или взыскание денежной суммы, эквивалентной стоимости последнего, если оно не находится в собственности виновного лица [9, с. 69–73]. Данное утверждение представляется спорным, поскольку, во-первых, велики социальные последствия от декриминализации данного деяния: подобного свойства идеи не основаны на прогностическом подходе

и могут породить такую негативную тенденцию, как ослабление позиций уголовно-правовой политики, о которой говорит М. П. Клеймёнов, утверждая, что эффективная уголовная политика должна основываться на прогностическом подходе [10, с. 131–134]. Во-вторых, законодатель не раз сталкивался с инициативами по установлению конфискации транспортного средства при управлении лицом в состоянии опьянения и всегда был категоричен в своем решении о нецелесообразности таких нормативных положений¹⁶, ссылаясь на то, что транспортное средство не может быть признано орудием совершения преступления, предусмотренного статьями 264, 264¹ УК РФ¹⁷. Полагаем, что подобная правовая позиция останется неизменной, если только не будут откорректированы задачи УК РФ. Дело в том, что здесь задача охраны прав и свобод человека и гражданина вступает в противоречие с охраняемыми общественными отношениями в области безопасности дорожного движения в части того, что владелец источника повышенной опасности, который передал право управлять транспортным средством субъекту преступления, предусмотренного ст. 264¹ УК РФ, никак не «страдает»¹⁸. В случае же с конфискацией такого автомобиля налицо имущественные потери для владельца источника повышенной опасности.

Вместе с тем в авангарде вопроса формирования уголовно-правового запрета на нарушение ПДД РФ лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264¹ УК РФ), выступает правоприменительная деятельность, которая не лишена ошибок, зачастую приводящих к недостаточной эффективности формируемого уголовно-правового воздействия на управление транспортными средствами в состоянии опьянения.

Так, 14 сентября 2021 г. было вынесено постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, предусмотренного ч. 2 ст. 264¹ УК РФ, в отношении гр. М. Поводом для отказа в возбуждении уголовного дела послужило то, что в ходе дознания было установлено, что гр. М. употребил алкоголь через 2 часа 20 минут после ДТП, утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент

¹⁶ Государственной Думой РФ не раз отклонялись соответствующие проекты федеральных законов (№ 385629-6 от 15 ноября 2013 г., 557585-6 от 30 июня 2014 г., 380922-7 от 5 февраля 2018 г., 1130809-7 от 17 марта 2021 г.).

¹⁷ Заключение Комитета Государственной Думы РФ по государственному строительству и законодательству по проекту Федерального закона № 1130809-7 «О внесении изменения в статью 104¹ УК РФ», внесённому Государственным Собранием – Курултаем Республики Башкортостан // Система обеспечения законодательной деятельности : информационный ресурс Государственной Думы. – URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1130809-7> (дата обращения: 20.08.2022).

¹⁸ Под «страданием» здесь подразумеваются не нормы административного права, которые регулируют запрет передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, а то, что владелец источника повышенной опасности не несёт имущественных и иных материальных потерь, которые присутствуют в случае с конфискацией.

¹⁵ Уголовный кодекс Республики Казахстан // Ваш гид в законодательстве Казахстана : сайт. – URL: https://kodeksy-kz.com/ka/ugolovnyj_kodeks/346.htm (дата обращения: 20.08.2022).

ДТП, пострадавшая – пешеход гр. Т. пояснила: «...от мужчины, который, управляя автомобилем, допустил на неё наезд, после чего, выйдя из автомобиля, он её перенёс с проезжей части на газон, запаха алкоголя она не почувствовала». Орган дознания пришел к выводу, что в момент управления транспортным средством водитель был трезв, и состав преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264¹ УК РФ, отсутствует¹⁹.

Всё дело в том, что в соответствии с п. 10.2 Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное статьей 264 или 264¹ УК РФ, в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования 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. Таким образом, Верховный Суд РФ определил, что отказ лица пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения (в указанных случаях) подтверждает наличие такого признака объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264¹ УК РФ, как «действие» – управление транспортным средством.

Учитывая, что должностными лицами ГИБДД гр. М. было предложено пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения, от которого он отказался, его действия следует квалифицировать по ст. 264¹ УК РФ.

Другой пример, который также подтверждает наличие проблем в правоприменительной деятельности, базируется на ошибках в толковании легитимности привлечения лица к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Так, 22 октября 2021 г. в отношении гр. Ф. было вынесено постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, предусмотренного ч. 2 ст. 264¹ УК РФ. Поводом для отказа в возбуждении уголовного дела послужило то, что в ходе дознания было установлено, что гр. Ф. не получал копию постановления мирового судьи, поэтому не был надлежащим образом уведомлён о том, что он лишён права управления транспортными средствами, следовательно, не знал об этом²⁰.

При этом постановление мирового судьи было направлено в адрес гр. Ф. почтовым от-

правлением и в установленный срок было возвращено в адрес отправителя по истечении срока хранения, поскольку не было получено адресатом.

В подобном усмотрении, как нам представляется, нет очевидной ясности, поскольку пунктом 6 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 определено, что лицо, в отношении которого ведётся производство по делу, считается извещённым о времени и месте судебного рассмотрения и в случае возвращения почтового отправления с отметкой об истечении срока хранения.

Опираясь на указанные основания, мировым судьей была поставлена отметка о вступлении постановления в законную силу, следовательно, в действиях гр. Ф. все же усматривается состав преступления, предусмотренный ч. 1 ст. 264¹ УК РФ.

В итоге, несмотря на имеющиеся проблемы в правоприменительной сфере, сегодня наблюдается тенденция к приближению к стадии завершения процесса формирования уголовно-правового запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264¹ УК РФ). Видится позитивный результат семилетнего существования нормы, который не без труда вписывается в современный вектор развития общества, выражающийся в уменьшении количества лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. Для устранения проблем в правоприменительной практике примечание к статье 264 УК РФ предлагаем дополнить пунктом 3 следующего содержания: «Водитель, скрывшийся с места дорожно-транспортного происшествия, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования 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 признаётся управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения и может быть признан совершившим преступление, предусмотренное статьей 264 или 264¹ УК РФ, в состоянии опьянения».

В целях совершенствования уголовно-правового воздействия на управление транспортными средствами лицами в состоянии опьянения имеется практическая потребность в повышении эффективности реализации назначаемых наказаний. Так, лиц, которые два и более раз совершили деяние по ст. 264¹ УК РФ, необходимо наказывать реальным лишением свободы, что в современных условиях будет отвечать государственным целям по достижению нулевой смертности в ДТП к 2030 г. Движение правовых институтов в данном направлении позволит усилить уголовно-правовое воздействие, которое в свою очередь способно позитивно повлиять на показатели не только преступности, но и аварийности.

¹⁹ Постановление об отказе в возбуждении уголовного дела (КУСП № 39825 от 4 сентября 2021 г.) // Архив отдела дознания УМВД России по г. Абакану.

²⁰ Постановление об отказе в возбуждении уголовного дела (КУСП № 46669 от 13 октября 2021 г.) // Архив отдела дознания УМВД России по г. Абакану.

Список литературы

1. Баранчикова М. В. Особенности уголовно-правовой оценки лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения // Правопорядок: история, теория, практика. – 2019. – № 2 (21). – С. 33–38.
2. Осокин Р. Б., Кокорев В. Г. К вопросу о повышении интенсивности криминализации деяния, сопряжённого с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264¹ УК РФ) // Вестник Московского университета МВД России. – 2021. – № 2. – С. 121–124.
3. Бавсун М. В., Векленко С. В., Фаткуллина М. Б. Объективность и целесообразность некоторых форм виновного вменения в уголовном праве // Правоведение. – 2006. – № 6. – С. 125–135.
4. Бавсун М. В., Бавсун И. Г. Проблемы квалификации преступлений в сфере экономической деятельности со смешанной противоправностью // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2008. – № 1 (28). – С. 8–11.
5. Вишнякова Н. В. Преступления с административной преюдицией: проблемы, законодательного и правоприменительного характера // Вестник Сибирского юридического института МВД России. – 2019. – № 1 (34). – С. 5–12.
6. Бавсун М. В. Понятие и содержание уголовно-правового воздействия на преступность // Вестник Томского государственного университета. – 2010. – № 336. – С. 99–102.
7. Ильин И. В., Шевченко О. А. Проблемы реализации института административной преюдиции при квалификации и расследовании нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264¹ УК РФ) // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2016. – № 2 (34). – С. 156–161.
8. Бакишев К. А. Нормативное Постановление Верховного Суда Республики Казахстан «О практике применения судами уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 года и уголовный закон // Российско-Азиатский правовой журнал. – 2020. – № 2. – С. 69–75.
9. Решняк М. Г. К вопросу о целесообразности введения в УК РФ состава преступления с административной преюдицией на примере криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Современное право. – 2020. – № 2. – С. 69–73.
10. Клеймёнов М. П. Профанация уголовной политики // Вестник Омского университета. Серия «Право». – 2017. – № 3 (52). – С. 131–134.
11. Шкеля О. В. Правовой анализ ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Общество и право. – 2020. – № 3 (73). – С. 94–96.
12. Ильин И. В., Шевченко О. А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264¹ УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» (административно-правовые и уголовно-правовые аспекты) // Вестник ННГУ. – 2016. – № 3. – С. 138–142.
13. Озеров И. Н., Рудов Д. Н., Александров А. Н. К вопросу о расследовании преступлений, предусмотренных ст. 264¹ УК РФ (по материалам УМВД России по Белгородской области) // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2016. – № 3. – С. 67–70.
14. Гончаров И. В. Проблема управления транспортным средством: уголовно-правовой аспект // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2017. – № 6 (119). – С. 214–218.
15. Гончаров И. В. Некоторые вопросы криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения // Вестник СГЮА. – 2020. – № 3 (134). – С. 201–207.

References

1. Baranchikova M. V. Osobennosti ugovolno-pravovoy otsenki lits, upravlyayushchikh transportnymi sredstvami v sostoyanii op'yaneniya // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. – 2019. – № 2 (21). – S. 33–38.
2. Osokin R. B., Kokorev V. G. K voprosu o povyshenii intensivnosti kriminalizatsii deyaniya, sopryazhonnogo s narusheniyem pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu (st. 264¹ UK RF) // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. – 2021. – № 2. – S. 121–124.
3. Bavsun M. V., Veklenko S. V., Fatkullina M. B. Ob'ektivnost' i tselesoobraznost' nekotorykh form vinovnogo vmeneniya v ugovolnom prave // Pravovedeniye. – 2006. – № 6. – S. 125–135.
4. Bavsun M. V., Bavsun I. G. Problemy kvalifikatsii prestupleniy v sfere ekonomicheskoy deyatel'nosti so smeshannoy protivopravnost'yu // Nauchnyy vestnik Omskoy akademii MVD Rossii. – 2008. – № 1 (28). – S. 8–11.
5. Vishnyakova N. V. Prestupleniya s administrativnoy preyuditsiyey: problemy, zakonodatel'nogo i pravoprimenitel'nogo kharaktera // Vestnik Sibirskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. – 2019. – № 1 (34). – S. 5–12.
6. Bavsun M. V. Ponyatiye i sodержaniye ugovolno-pravovogo vozdeystviya na prestupnost' // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2010. – № 336. – S. 99–102.
7. Il'in I. V., Shevchenko O. A. Problemy realizatsii instituta administrativnoy preyuditsii pri kvalifikatsii i rassledovanii narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu

nakazaniyu (st. 264¹ UK RF) // Yuridicheskaya nauka i praktika: Vestnik Nizhegorodskoy akademii MVD Rossii. – 2016. – № 2 (34). – S. 156–161.

8. *Bakishiev K. A.* Normativnoye Postanovleniye Verkhovnogo Suda Respubliki Kazakhstan «O praktike primeneniya sudami ugolovnogo zakonodatel'stva po delam o prestupleniyakh, svyazannykh s narusheniyem pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv» ot 29 iyunya 2011 goda i ugolovnyy zakon // Rossiysko-Aziatskiy pravovoy zhurnal. – 2020. – № 2. – S. 69–75.

9. *Reshnyak M. G.* K voprosu o tselesoobraznosti vvedeniya v UK RF sostava prestupleniya s administrativnoy preyuditsiyey na primere kriminalizatsii narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu // Sovremennoye pravo. – 2020. – № 2. – S. 69–73.

10. *Kleymonov M. P.* Profanatsiya ugolovnoy politiki // Vestnik Omskogo universiteta. Seriya «Pravo». – 2017. – № 3 (52). – S. 131–134.

11. *Shkelya O. V.* Pravovoy analiz otvetstvennosti za upravleniye transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaniya // Obshchestvo i pravo. – 2020. – № 3 (73). – S. 94–96.

12. *Il'in I. V., Shevchenko O. A.* Problemy kvalifikatsii i rassledovaniya prestupleniy, otvetstvennost' za kotoryye predusmotrena st. 264¹ UK RF «Narusheniye pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu» (administrativno-pravovyye i ugolovno-pravovyye aspekty) // Vestnik NNGU. – 2016. – № 3. – S. 138–142.

13. *Ozerov I. N., Rudov D. N., Aleksandrov A. N.* K voprosu o rassledovanii prestupleniy, predusmotrennykh st. 264¹ UK RF (po materialam UMVD Rossii po Belgorodskoy oblasti) // Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti. – 2016. – № 3. – S. 67–70.

14. *Goncharov I. V.* Problema upravleniya transportnym sredstvom: ugolovno-pravovoy aspekt // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy yuridicheskoy akademii. – 2017. – № 6 (119). – S. 214–218.

15. *Goncharov I. V.* Nekotoryye voprosy kriminalizatsii upravleniya transportnym sredstvom sostoyanii op'yaniya // Vestnik SGYUA. – 2020. – № 3 (134). – S. 201–207.

Статья поступила в редакцию 27.08.2022; одобрена после рецензирования 09.01.2023; принята к публикации 06.02.2023.

The article was submitted August 27, 2022; approved after reviewing, January 9, 2023; accepted for publication February 6, 2023.