

ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Авторы: *Богданов Александр Валерьевич (Тихоокеанский государственный университет)*

Аннотация: *В статье рассматриваются отдельные вопросы теории и практики привлечения к административной ответственности водителя за управление транспортным средством в состоянии опьянения. На основании проведенного исследования автором делается вывод о необходимости официального закрепления в российском законодательстве термина «управление транспортным средством».*

Ключевые слова: *административная ответственность, управление транспортным средством, безопасность дорожного движения, состояние опьянения.*

Аварийность на дорогах относится к числу актуальных социальных и экономических проблем. В федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 закреплено, что обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач сохранения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию [1].

Вместе с тем сегодня нельзя говорить о должном уровне безопасности дорожного движения в России. Согласно статистическим данным, размещенным на официальном сайте Госавтоинспекции в сети «Интернет», в 2019 году на территории Российской Федерации зарегистрировано 164 358 дорожно-транспортных происшествий, в которых 16 981 человек погибли и 210 877 человек получили травмы различной степени тяжести. За этот же период было выявлено 117 205 596 лиц, нарушивших правила дорожного движения, уполномоченными органами возбуждено 145 246 945 дел об административных правонарушениях [2].

Как отмечал В.В. Головкин, безопасность дорожного движения зависит от многих факторов: состояния дорог и дорожно-транспортной инфраструктуры, технического состояния транспортных средств, качества подготовки водителей, уровня правосознания в обществе. Однако ведущим фактором признается поведение участников дорожного движения. Решение этой проблемы требует укрепления дисциплины водителей, пешеходов и других участников дорожного движения и, следовательно, повышения эффективности правового воздействия на них [3, с. 5].

Основой системы правового регулирования безопасности дорожного движения является институт административной ответственности, которая реализуется путем применения административного наказания. Как правильно отмечает С.В. Полякова,

наказание – это решающий элемент предотвращения новых административных правонарушений в области дорожного движения [4, с. 86]. Вместе с тем сегодня можно говорить о наличии ряда практических проблем в рассматриваемой сфере. В этом отношении следует согласиться с мнением А.Э. Семенова, что система правового регулирования в области безопасности дорожного движения в силу своей сложности и постоянных изменений не всегда оказывается эффективной на практике [5, с. 695].

К числу актуальных в современной России проблем административной ответственности в области безопасности дорожного движения относятся вопросы наказания лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. Административная ответственность таких водителей предусмотрена частью 1 статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [6]. В последнее время нередки случаи обжалования постановлений компетентных органов о привлечении «пьяных» водителей к административной ответственности, которые утверждают, что находились в стоящем автомобиле и не управляли им. Некоторым даже удается добиться прекращения административного производства.

Например, гражданин «Л» был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, и постановлением мирового судьи ему было назначено наказание в виде штрафа. Решением районного суда данное постановление оставлено без изменения. Однако при дальнейшем обжаловании судебные акты по делу были отменены, а по делу принято новое решение – о прекращении административного производства в связи с отсутствием события правонарушения. Такое решение было основано на следующем.

Субъектом административного правонарушения по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ является водитель, управляющий транспортным средством в состоянии опьянения. «Л» не отрицал, что находился в состоянии опьянения в тот момент, когда был задержан сотрудниками полиции, но отрицал факт управления транспортным средством. Как пояснил «Л», он оставил свой автомобиль на стоянке возле супермаркета и пошел в магазин. По дороге он встретил знакомого, с которым неподалеку выпил спиртное. Затем, подойдя к своему автомобилю с целью достать из него деньги, был задержан сотрудниками ДПС. Доказательств обратного в деле не оказалось. Сами же полицейские пояснили, что момент управления автомобилем они не видели [7].

В другом же случае по аналогичному делу суды не приняли во внимание доводы гражданина «А» о том, что он находился в стоящем автомобиле в тот момент, когда к нему подъехал патрульный автомобиль. Приоритет был отдан показаниям инспектора ДПС, который утверждал, что видел, как «А» управлял транспортным средством [8].

Приведенные примеры позволяют выделить несколько острых вопросов. Во-первых, суды первой и второй инстанций, как правило, становятся на сторону представителей власти и привлекают к административной ответственности по ч.1 ст. 12.8 КоАП РФ, даже если в материалах дела отсутствуют доказательства, подтверждающие факт управления транспортным средством. Во-вторых, более настойчивым субъектам удастся отстоять свое мнение, даже если фактически событие

правонарушения имело место, но сотрудники полиции допустили просчеты. Таким образом, можно заметить, что в рассматриваемом вопросе часто исход административного дела зависит не от факта совершения правонарушения, а от многих других субъективных факторов. В связи с этим хотелось бы, в первую очередь, обратить внимание на то, что представляет собой управление транспортным средством как обязательный элемент объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

В современном российском законодательстве отсутствует легальное определение такого термина, как «управление транспортным средством». Как указывает О.В. Шкеля, управление вообще – это сознательное целенаправленное воздействие некоторых субъектов на определенные объекты, осуществляемое с целью направить их действия и получить желаемые результаты [9, с. 23]. Применительно к управлению транспортным средством можно говорить, что оно также должно представлять собой сознательное целенаправленное воздействие водителя на транспортное средство. При этом важны цели такого воздействия: сохранение или изменение величины скорости и направления движения.

Управление транспортным средством – длящийся процесс, т.е. если лицо находится на водительском месте в движущемся автомобиле, то значит, что этот человек завел транспортное средство, привел его в движение, разогнал до определенной скорости, совершая при этом какие-то маневры. Рассматриваемое управление может осуществляться путем воздействия на любые органы управления, к которым относятся педали, кнопки, рычаги, рулевое колесо, замок зажигания и пр. [9, с. 24].

Представляется, что определение «управления транспортным средством» должно быть официально закреплено в правилах дорожного движения, как, например, это сделано в Республике Беларусь. Согласно п. 2.74 Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551, управление транспортным средством – воздействие на органы управления транспортного средства, приведшее к изменению его положения относительно первоначального [10].

Перенимая подобную практику, необходимо все же отметить, что данная формулировка не совсем точна. Изменить положение транспортного средства путем воздействия на органы его управления может и ребенок, заигравшийся за рулем. Однако нельзя признать такое воздействие управлением. В связи с чем предлагается следующее определение для включения в Правила дорожного движения Российской Федерации:

«Управление транспортным средством – сознательное целенаправленное воздействие на органы управления транспортного средства (замок зажигания, педали, рычаги, кнопки, рулевое колесо и пр.) с целью сохранения или изменения величины скорости и (или) направления движения транспортного средства, приведшее к изменению положения транспортного средства относительно того, которое оно занимало до начала такого воздействия».

В данном определении учтено, что:

- случайное воздействие не может считаться управлением;
- важна не только цель движения транспортного средства, но и реальное достижение данной цели;
- первоначальным положением транспортного средства следует считать то, которое оно занимало до начала воздействия на его органы управления.

Официальное закрепление предложенного определения конкретизирует и предмет доказывания по делам об административных правонарушениях по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ. Соответственно, производство по таким делам должно предусматривать следующие особенности:

а) уполномоченные должностные лица не должны возбуждать дела об административных правонарушениях в отношении тех лиц, которых они не видели за рулем движущегося автомобиля;

б) поскольку с объективной стороны правонарушения наибольшее значение имеет не факт состояния алкогольного опьянения, а факт управления транспортным средством, то доказательственная база не должна ограничиваться показаниями сотрудников автоинспекции, составивших протокол, и данными, свидетельствующими о состоянии опьянения.

Относительно второй особенности хотелось бы отметить, что сотрудники государственной автоинспекции не всегда могут быть объективными, поскольку, ни для кого не секрет, что в их ведомстве сохраняется система показателей, свидетельствующих об эффективности их работы. К числу таких показателей относится и количество лиц, привлеченных к ответственности по возбужденным ими делам об административных правонарушениях. От этих показателей зависит и материальное обеспечение сотрудников автоинспекции (например, премии за надлежащую работу и т.п.). Следовательно, процесс управления транспортным средством должен подтверждаться показаниями независимых свидетелей, видеозаписью и пр.

Подводя итог изложенному, следует еще раз подчеркнуть, что для совершенствования механизма административной ответственности водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, необходимо закрепить в действующем законодательстве определение термина «управление транспортным средством», конкретизировав тем самым предмет доказывания по таким административным делам. А также следует пересмотреть систему доказательств, которые должны приниматься в качестве достоверных и достаточных для подтверждения факта именно управления транспортным средством, а не нахождения рядом с ним или в нем (но стоящем) в состоянии алкогольного опьянения.

Список использованной литературы и источников

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 03 октября 2013 г. № 864 (в ред. от 13 декабря 2017 г.) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // СЗ РФ. 2013. № 41. Ст. 5183.
2. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Сайт Госавтоинспекции. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 16.04.2020).
3. Головкин В.В. Административно-юрисдикционная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография. Омск: Омская академия МВД России, 2007. 208 с.
4. Полякова С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них // Вестник Омской юридической академии. 2017. № 4. С. 85-88.
5. Семенов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. С. 694-697.
6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 01 апреля 2020 г.) // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч.1). Ст. 1; Российская газета. 2020. № 72.
7. Постановление Севастопольского городского суда от 21 февраля 2018 г. №4А-54/2018 // Официальный сайт Севастопольского городского суда. URL: https://gssev.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=4012431&delo_id=2550001&new=0&text_number=1 (дата обращения: 16.04.2020).
8. Постановление Волгоградского областного суда от 25 августа 2017 г. №4А-713/2017 // Сайт Волгоградского областного суда. URL: https://oblsud-vol.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=1847713&delo_id=2550001&new=0&text_number=1 (дата обращения: 16.04.2020).
9. Шкеля О.В. Административная ответственность за управление автомобилем транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2017. 176 с.
10. Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» // Информационный портал «Путешествует на авто». URL: <https://autotraveler.ru/belarus/pdd-belarusi.html#.XpsYYCsudPY> (дата обращения: 16.04.2020).