Леготин А.С.
Студент магистратуры, 2 курс
ДВФ ФГБОУ ВО «РГУП»
Россия, г. Хабаровск

ОСОБЕННОСТИ ПРАКТИЧЕСКОГО ПРИМЕНЕНИЯ СТ. 264.1 УК РФ И ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ НАЗНАЧЕНИИ И ОТБЫВАНИИ НАКАЗАНИЯ

Аннотация *Работа посвящена практическим вопросам правоприменительной практики, связанной с причинами введения вышеуказанной нормы в УК РФ. Предметом исследования являются уголовно-правовые и административные нормы действующего и предыдущего российского законодательства, регулирующие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения; практика их применения; статистические данные о состоянии борьбы с рассматриваемым преступлением.*

Ключевые слова: *Административная преюдиция, наказание, виновное лицо, правила дорожного движения, штраф, лишение свободы, транспортное средство.*

Annotation: *The work is devoted to practical issues of law enforcement practice related to the reasons for the introduction of the above rule in the Criminal Code of the Russian Federation. The subject of the study are the criminal law and administrative norms of the current and previous Russian legislation that regulate criminal liability for violation of traffic rules; practice of their application; statistical data on the state of the fight against the crime in question;*

Key words*: Administrative prejudice, punishment, guilty person, traffic rules, penalty, imprisonment, transport vehicle.*

Предпосылкой включения преюдиции в действующее законодательство, была позиция Д.А. Медведева, обозначенная в послании Президента РФ Федеральному Собранию РФ в 2009 году о том, что «в уголовном законе следует шире использовать так называемую административную преюдицию, то есть привлекать к уголовной ответственности только в случае неоднократного совершения административного правонарушения»[1].

Как отмечается в научной литературе: «Криминализация транспортных преступлений может быть признана научно обоснованной лишь при учете законодателем совокупности целого ряда факторов, важнейшими из которых являются: определенная степень общественной опасности деяний, их относительная распространенность и типичность, неблагоприятная динамика транспортных правонарушений, возможность воздействия на них уголовно-правовыми средствами, невозможность успешной борьбы менее репрессивными мерами, отсутствие негативных побочных последствий запрета, наличие материальных ресурсов для его реализации, определенный уровень общественного правосознания и психологии населения»[2].

Акт криминализации становится неизбежным, если иных социальных норм недостаточно для надежной охраны общественных отношений. Криминализация не всегда будет оправдана лишь на том основании, что иные меры борьбы с данными деяниями не дают желательных результатов[3]. Поэтому поводу, в науке высказано мнение, что установление уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения не отвечает требованиям необходимости, допустимости и целесообразности криминализации этого правонарушения и перевода его в разряд уголовно наказуемых деликтов.

---

[1] Послание Президента РФ Д.А. Медведева Федеральному Собранию Российской Федерации 12 ноября 2009 года. - URL: http: kremlin.ru/events/president/ transcripts/5979

[2] Грачева Ю.В., Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого// Lex russica. 2015. № 4. С. 71.

[3] Грачева Ю.В., Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого// Lex russica. 2015. № 4. С. 75

Интересен и поучителен опыт уголовно-правовой борьбы с подобными деяниями, имеющийся в некоторых зарубежных странах. В законодательстве этих стран наметилась тенденция к их декриминализации. В скандинавских и некоторых других европейских странах декриминализированы ранее признававшиеся преступными такие, в частности, действия, как нарушения правил уличного движения. Теоретическим обоснованием этих процессов послужила идея о том, что чрезмерное увлечение уголовной репрессией может привести к тому, что жертвами ее окажутся и «законопослушные, но подверженные человеческим слабостям участники дорожного движения»[4].

Многие страны мира отказались от идеи уголовного преследования лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. К таким странам относятся: Дания, Швеция, Аргентина, Сербия, Таджикистан, Беларусь, Азербайджан, Узбекистан, Украина, Эстония.

Еще до введения в действие рассматриваемой нормы, в науке были высказаны различные мнения относительно введения административной преюдиции. Так, в правовой литературе подчеркивается: «в уголовном праве вообще не должно быть места административной преюдиции, так как такая законодательная конструкция не соответствует фундаментальным правовым принципам и международным стандартам прав человека, основаниям криминализации общественно опасных деяний, а также критериям законодательного конструирования составов единичных преступлений»[5].

А.Н. Тарбагаев отмечает: «Повторное административное правонарушение не может образовывать новое качество, т.е. менять характер и степень общественной опасности... Повторные административные правонарушения, безусловно, должны повлечь более строгие меры

[4] Квитчук А.С. К вопросу о выявлении и привлечении к ответственности водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, в зарубежных странах//Вестник Санкт-Петербургского ун-та МВД России. 2011. №1. С.51.
[5] Шемякин Д.В. Проблемные вопросы использования административной преюдиции в уголовном праве // Российский следователь. 2015. № 15. С. 46

воздействия, но обязательно в рамках своей отрасли права»[6].

С другой стороны, закрепляя состав с административной преюдицией, законодатель тем самым предупреждает административные деликты, и смежные с ними уголовно наказуемые деяния, исходя из презумпции: превенция проступков есть не что иное, как предупреждение преступлений, равным образом, как и наоборот.

Таким образом, введение подобных норм продиктовано необходимостью заполнить ту нишу, которая является промежуточным звеном между административным и уголовным правонарушением. С учетом включения в Особенную часть УК РФ составов преступлений с административной преюдицией, можно сделать вывод, что в Российском уголовном законодательстве наметилась тенденция закрепления норм предусматривающих ответственность за совершение лицом повторного административного правонарушения. Важным направлением ее реализации явилось введение уголовной ответственности за управление автомобилем или другим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, ранее привлекавшимся 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 либо имеющим судимость за совершение однородных преступлений (ст. 264, 264.1 УК РФ).

Несмотря на значительное количество дел, несовершенство конструкции статьи 264.1 УК РФ и непродолжительность времени ее применения обусловили ряд проблем правоприменительной практики.

Объективная сторона рассматриваемого преступления предполагает управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения. При этом криминообразующим признаком является

[6] Тарбагаев, А. Н.Административная ответственность в уголовном праве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://law.edu.ru/article/article.asp?articleID=156264

административная или уголовная преюдиция, т.е. лицо должно быть подвергнуто административному наказанию за аналогичное правонарушение (ст.12.8 КоАП РФ), невыполнение законного требования должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст.12.26 КоАП РФ), либо иметь судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 статьи 264 УК РФ либо статьей 264.1 УК РФ[7].

В этой связи возникали вопросы о наличии состава преступления. Так, К. предъявлено обвинение в том, что 23.11.2015 он управлял автомобилем «ВАЗ-21093» в состоянии алкогольного опьянения, будучи ранее подвергнутым административному наказанию по ч.1 ст.12.26 КоАП РФ. Из материалов дела видно, что ранее постановлением мирового судьи от 07.10.2015 К. привлечен к административной ответственности. Решением суда вышестоящей инстанции от 17.12.2015 постановление мирового судьи оставлено без изменения. Таким образом, решение мирового судьи вступило в законную силу только с 17.12.2015, и на момент совершения инкриминируемого деяния 23.11.2015 К. считается непривлеченным к административной ответственности, т.е. в его действиях отсутствует состав преступления. Несмотря на то, что фактически К. управлял транспортным средством в состоянии опьянения повторно, из-за этого пробела в законодательстве, он избежал уголовной ответственности.

Предметом рассматриваемого преступления являются автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства[8]. Судами допускаются ошибки и противоречия при определении предмета преступления, что влечет

[7] Федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения" // "Российская газета", № 1, 12.01.2015.

[8] Федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения" // "Российская газета", № 1, 12.01.2015..

вынесение незаконных приговоров. Так, приговором мирового судьи установлено, что Б. 17.10.2015 повторно управлял мопедом «Фалькон» в состоянии алкогольного опьянения. Вместе с тем, квалифицируя его действия по ст.264.1 УК РФ, мировой судья указал, что он управлял автомобилем. По делу Т. установлено, что 18.01.2016 он управлял автомобилем «ВАЗ-21093» с явными признаками опьянения. Суд квалифицировал его действия как управление автомобилем, трамваем, либо другим механическим транспортным средством. Апелляционной инстанцией указание на транспортные средства, которыми в момент совершения преступления Т. не управлял, исключено.

Эффективность и результативность вновь введенной нормы уголовного закона безусловно будет зависеть от соразмерности наказания содеянному, ведь сам факт криминализации деяния, декларативный характер нормы, не окажут существенного влияния на улучшение ситуации на дорогах. Санкция статья 264.1 УК РФ предусматривает несколько альтернативных видов основного наказания:

1) Штраф в размере от 200 000 до 300 000 рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от 1 года до 2 лет;

2) Обязательные работы на срок до 480 часов;

3) Принудительные работы на срок до двух лет;

4) Лишение свободы на срок до 2 лет.

При этом при назначении любого из перечисленных видов основного наказания в качестве обязательного дополнительного наказания санкцией предусмотрено лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет[9] . Верховный Суд Российской Федерации разъяснил, что при вынесении обвинительного приговора по статье 264.1 УК РФ назначение виновному дополнительного

[9] "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 26.08.2017)// "Собрание законодательства РФ", 17.06.1996, N 25, ст. 2954

наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью обязательно, в том числе, если основное наказание определяется осужденному условно. Неприменение дополнительного наказания возможно только со ссылкой на ст. 64 УК РФ, т.е. при назначении более мягкого наказания, чем предусмотрено за конкретное преступление. Кроме того, по смыслу ст. 47 УК РФ, дополнительное наказание в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами может быть назначено как лицу, которому в порядке, установленном законодательством, было выдано водительское удостоверение, так и лицу, управлявшему транспортным средством без необходимого разрешения. В практике судов имели место нарушения уголовного закона при назначении как основного, так и дополнительного наказания по статье 264.1 УК РФ[10].

Имели место случаи, когда из-за нарушений, допущенных судом, виновное лицо могло вообще избежать лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами. Если бы не своевременное реагирование прокурора на незаконный приговор осужденный из-за нарушений, допущенных судом при назначении наказания, мог бы фактически избежать его, т.к. и основное и дополнительное наказание было определено условно. Еще одно нарушение было допущено судом при назначении наказания, что также могло привести к ситуации, когда осужденный имел реальную возможность вполне на «законных основаниях» продолжать управлять транспортным средством.

С учетом мягкости основного наказания, по мнению А.М. Жукова, уголовное наказание по статье 264.1 УК РФ по существу сводится к лишению водительского удостоверения равно как и при административном наказании

[10] Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) "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 // "Российская газета", N 265, 26.12.2008

по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ. При этом, если максимальный срок наказания в случае привлечения к административной ответственности — до 2 лет, то уголовное наказание — всего лишь на 1 год больше[11].

Очевидно, что при многократном повторном управлении транспортным средством лицом в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, такой максимальный срок не соответствует характеру и степени общественной опасности этих преступных действий. Уместным стало бы увеличение верхнего предела санкции дополнительного наказания до 20 лет, тем более такая возможность уже предусмотрена Общей частью УК РФ (часть 2 ст. 47 УК РФ). Для категории повторных нарушителей анализируемой уголовно-правовой нормы это было бы справедливым. Следует отметить, что для лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, не наступает и других уголовно-правовых последствий. Так, в соответствии с п. «а» ч. 4 ст. 18 УК РФ имеющаяся судимость по ст. 264.1 УК РФ при совершении этим лицом нового преступления не образует рецидив преступлений, т.к. оно является преступлением небольшой тяжести, а, следовательно, не влечет более строгого уголовного наказания.

Важную профилактическую роль сыграло бы разделение статьи 264.1 УК РФ на части 1 и 2 с введением в части 2 квалифицирующего признака совершение преступления, сопряженного с опасным вождением, установлением верхнего предела санкции статьи свыше 5 лет лишения свободы и, соответственно, отнесения данного преступления к категории тяжких.

[11] Жуков А.М. Проблемные вопросы назначения наказания при рассмотрении уголовных дел о преступлениях, предусмотренных статьей 264.1 УК РФ // А.М. Жуков. – Вестник экономической безопасности. - № 2. – 2017. – с. 216-223

Библиографический Список

1. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ) // "Собрании законодательства РФ", 04.08.2014, N 31, ст. 4398
2. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.11.2017, с изм. от 04.12.2017) // "Российская газета", N 256, 31.12.2001
3. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 26.08.2017)// "Собрание законодательства РФ", 17.06.1996, № 25, ст. 2954
4. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) "О безопасности дорожного движения" // "Российская газета", N 245, 26.12.1995
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 26.10.2017) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // "Российские вести", N 227, 23.11.1993
6. Федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения" // "Российская газета", № 1, 12.01.2015
7. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) "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 // "Российская газета", N 265, 26.12.2008

8. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"(ред. от 11.10.2016 г.) // Собрании законодательства Российской Федерации от 14 октября 2013 г. N 41 ст. 5183
9. Авдалян, М.Э. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: основание криминализации и криминообразующие признаки // Общество и право. – 2014. – № 3 (49). – С. 110-113.
10. Автотранспортное законодательство: состояние и практика применения: учебное пособие / отв. ред. И.В. Гранкин. М.: Проспект, 2016. –112 с.
11. 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. – № 1. – С. 117–125
12. Березина, Т.А. Вопросы квалификации и законодательного закрепления состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ // Т.А. Березина. – Гуманитарно-правовые аспекты развития Российского общества, 2017. – с. 206-211
13. Бриллиантов, А.В. Уголовное право России. Части общая и особенная. // А.В. Бриллиантов. – Проспект. М., 2015. – С. 828