

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Сибирский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра уголовного права и криминологии

Специальность 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности,
специализация № 1 «Уголовно-правовая», узкая специализация
«Предварительное следствие в органах внутренних дел»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по теме:

**УГОЛОВНО – ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ
АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ**

Выполнил:

слушатель группы НБ1601
младший лейтенант полиции
Гапонов Виктор Валерьевич

Решение о допуске к защите:

Допущен к защите

Начальник кафедры
уголовного права и криминологии
полковник полиции

С.М. Мальков
«06» мая 2021 г.

Руководитель:

Старший преподаватель кафедры
уголовного права и криминологии

подполковник полиции
Жукова Юлия Владимировна

Дата защиты:

«21» июня 2021 г.

Консультант:

д.ю.н., профессор кафедры уголовного
права и криминологии

Оценка: хорошо

полковник полиции

Тепляшин Павел Владимирович

Председатель ГЭК

наковник криминологии
(специальное звание)

(подпись)

Н.А. Юдаева
(инициалы, фамилия)

Красноярск 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Введение	3
Глава 1	Криминализация нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию	8
§ 1	Становление и развитие уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию	8
§ 2	Основные критерии криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию	16
Глава 2	Проблемы законодательной регламентации и квалификации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию	28
§ 1	Признаки объекта и предмета преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ	28
§ 2	Признаки объективной стороны нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию	34
§ 3	Субъективные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ	47
Глава 3	Проблемы квалификации за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию	59
§ 1	Разграничение со смежными составами преступлений и административными правонарушениями	59
§ 2	Совершенствование санкции уголовно–правовой нормы, предусмотренной ст. 264.1 УК РФ	66
	Заключение	75
	Библиографический список	78

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что в настоящее время преступления, указанные в ст. 264.1 УК РФ остаются на достаточно высоком уровне. Вызывает тревогу тенденция неуклонного роста количества ДТП по вине пьяных водителей. Действительно, состояние, структура и динамика дорожно –транспортных происшествий в России в последние 10 лет были крайне неблагоприятными. На основании этого законодатель утвердил федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения на 2013 –2020 годы»¹, а также Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 –2024 годы².

Данное преступление можно отнести к категории часто совершаемых, что подтверждается также статистическими данными. Так, согласно данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации за последние 8 лет в России произошло более 1 млн. дорожно – транспортных происшествий, в которых погибли и получили ранение более 1,5 млн человек. Ежегодно в результате ДТП в стране погибают от 30 до 35 тыс. человек. В 2017 году показатели аварийности из-за нарушения ПДД водителями, находящимися в состоянии опьянения, незначительно снизились. Так, за девять месяцев 2018 года было совершено 10102 (19,6%) таких ДТП, в которых погибло 2609 (-28,9%) и ранены 13864 (-18,4%) человека. Тяжесть последствий ДТП составила 15,8. За аналогичный период 2019 года также было отмечено незначительное снижение показателей аварийности из-за нарушения ПДД водителями, находившимися в состоянии опьянения. С их участием совершено 10160 ДТП (-12,2%), где погибло 2577

¹ Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 16.05.2020) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // СЗ РФ. 2013. № 41. Ст. 5183.

² Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» // СЗ РФ. 2018. № 5. Ст. 774.

(– 24,2%) и ранены 13876 (–11,3%) человек. Тяжесть последствий ДТП составила 15,7.¹

С учетом перечня уголовных дел, которые в соответствии с ч. 1 ст. 31 УПК РФ подсудны мировым судьям, правильным сделать вывод о том, что статистические показатели фактически отражают количество уголовных дел и осужденных лиц за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ. Указанное свидетельствует о высокой актуальности рассмотрения проблем, относящихся к применению данной статьи и к обоснованности установления уголовной ответственности за повторное совершение административных правонарушений, предусмотренных ч.1, 3 ст. 12.8 и ст. 12.26 КоАП РФ, сложность данного состава заключается в том, что в нем присутствует административная преюдиция. Как отмечает В.В. Агильдин, смысл административной преюдиции состоит в том, чтобы применить к виновному более суровый вид государственного принуждения, если ранее принятые меры оказались неэффективными².

Самостоятельной задачей является совершенствование системы регулирования общественных отношений, обеспечивающей безопасность дорожного движения. Так, ФЗ от 31.12.2014 № 528–ФЗ³, вступивший в силу с 01.07.2015, внес изменения в нормы УК РФ об ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. В частности, в УК РФ появилась ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»³.

Данной нормой установлена уголовная ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения,

¹ Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации – данные судебной статистики URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79>

² Агильдин В. В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Всероссийский криминологический журнал. 2016. № 1. С. 117.

³ Федеральный закон 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» // Российская газета. 2015. № 1.

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 либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного данной статьей либо частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ.

Как отмечает Г.Ш. Аюпова¹, уголовно–правовой запрет был предусмотрен ст. 211.1 Уголовного кодекса Российской Советской Федеративной Социалистической Республики (далее – УК РСФСР) 1960 г. Деяние было декриминализовано в 1992 году². Рассматриваемая норма вернулась в действующее законодательство в адаптированном к современным условиям виде. Но даже при этом правоохранители воспринимают ее неоднозначно.

Оживленные споры возникают из – за конструкции ст. 264.1 УК РФ и содержания признаков данного состава преступления, что связано, в частности, с наличием пробелов в правовых нормах и отсутствием четкого соотношения норм уголовного и административного права, несовершенством законодательных формулировок и понятийного аппарата.

Таким образом, указанные обстоятельства свидетельствуют об актуальности выбранной темы.

Целью выпускной квалификационной работы является изучение теории уголовного права, гарантирующих безопасность дорожного движения предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, регламентирующая ответственность за

¹ Аюпова Г.Ш. Административная преюдиция как средство криминализации деяний в сфере безопасности дорожного движения / Г.Ш. Аюпова //Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы международной научно-практической конференции (30 сент. 2016 г.): в 2 т. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2016. Т. 2. С. 3.

² Закон Российской Федерации от 24 декабря 1992 г. № 4217-1 (в ред. от 13 июня 1996 г.) «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» // Российская газета. 1993. № 11.

нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

В соответствии с поставленной целью в данной работе необходимо решение ряда следующих задач:

– рассмотреть криминализацию нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, изучить становление и развитие уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, определить основные критерии криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;

– сформулировать проблемы законодательной регламентации и квалификации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, раскрыть признаки объекта, объективной стороны и предмета преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, проанализировать субъективные признаки состава данного преступления;

– установить проблемы квалификации за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, а именно охарактеризовать разграничение со смежными составами преступлений и административными правонарушениями и выработать предложения по совершенствованию санкции уголовно–правовой нормы, предусмотренной ст. 264.1 УК РФ.

Объектом выпускной квалификационной работы выступают уголовно – правовые отношения, возникающие вследствие нарушений правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Предметом выпускной квалификационной работы является состав преступления, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ – «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» а также нормативно – правовые нормы, регулирующие рассматриваемые отношения и правоприменительная практика.

Теоретическую основу выпускной квалификационной работы представляют научные труды таких авторов, как: Г.Ш. Аюповой, А.П.Алехиной, А. И. Коробеева, В.Ю. Голубовского, А.И. Парог, В.А.Блинникова, А.В. Бриллиантова, О.А. Вагина, М.С. Гринберг, А.П.Бохана и др.

Нормативная основа в исследовании представлена Конституцией Российской Федерации, Уголовным кодексом Российской Федерации, Кодексом об административных правонарушениях и действующим законодательством Российской Федерации.

Методологическую основу работы составляет совокупность следующих методов: сравнительно–правовой, анализ и синтез, формально–логический.

Структура выпускной квалификационной работы состоит из введения, трех глав, включающих в себя семь параграфов, заключения и библиографического списка

ГЛАВА 1. КРИМИНАЛИЗАЦИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ

§ 1. Становление и развитие уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию

Перечень задач, решить которые призван уголовный закон, определяет необходимость установления мер уголовной ответственности, к которой могут быть привлечены нарушители по фактам демонстрации ими опасных для общества форм поведения и обусловлено подобное установление стремлением к обеспечению максимальной защиты реализуемых в обществе правоотношений, применяя в этих целях предусмотренные уголовно-правовые средства.

В настоящий момент основной тенденцией, сформировавшейся во всех мировых государствах в области обеспечения надлежащего сохранения жизни и здоровья граждан страны, является активизация мероприятий для борьбы с нарушителями, которые совершают опасные для общества деяния, выраженные в управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Правонарушение, выраженное в пребывании водителя за рулем в состоянии алкогольного опьянения, на сегодняшний день признается одним из наиболее опасных нарушений ПДД, что отражено в соответствующих нормах национальных законодательств многих мировых государств и по этой причине меры ответственности, к которой могут быть привлечены такие нарушители, отличаются своей достаточной строгостью¹.

Для того чтобы подтвердить обозначенное высказывание представляется возможным обратиться к УК РСФСР 1960 года, именно этот

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: научно-практический (постатейный) / Ветров Н. И.; под ред. С. В. Дьякова, Н. Г. Кадникова. - 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юриспруденция, 2015. С.863.

кодекс отличался наиболее высоким уровнем разработанности норм, регламентирующих вопросы безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Редакция УК РСФСР 1960 года отличалась тем, что в ней был последовательным образом реализован процесс унификации обозначенных норм, проведена четкая грань между фактами нарушения трудовой дисциплины на транспорте и фактами нарушения ПДД и эксплуатации транспорта.

Вместе с тем, в Постановлении Пленума ВС СССР № 2 от 9 апреля 1965 г., были даны разъяснения, что отношение виновного в ДТП может быть выражено в форме умысла и в форме неосторожности, тогда как отношение к последствиям, возникшим в результате совершения анализируемого типа преступлений, может быть представлено в форме неосторожности. Представленная на уровне действовавшего национального законодательства оценка уровня общественной опасности деяний, совершенных по неосторожности и квалифицирующих в соответствии с нормами ст. 211.1, УК РСФСР, практически не демонстрировала существенных отличий от оценки общественной опасности тяжких преступных деяний, совершенных умышленно. Таким образом, производя сравнительную оценку преступного деяния, чья квалификация произведена в нормах ст. 211.1 УК РСФСР, с преступным деянием, выраженным в форме умышленного убийства в условиях отсутствия отягчающих обстоятельств (ст. 103), можно отметить, что санкция, предусматриваемая той и другой статьей включала в себя меру наказания в виде лишения свободы сроком от трех до пятнадцати лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до пяти лет или без такового.

Основным отличием между обозначенными типами наказаний было различное место его отбытия, назначался различный режим ИТК. В результате, рациональные меры наказания, к которым могут быть привлечены нарушители по фактам совершения преступлений на транспорте, выступает санкция, варьирующаяся в диапазоне от 2 до 7 лет лишения

свободы – если в результате совершения деяния наступила смерть потерпевшего, водитель находился в нетрезвом состоянии.

Преступления на транспорте, совершенные по неосторожности, производятся в рамках тесного взаимодействия с источниками повышенной опасности, что в свою очередь предопределяет высочайший уровень их опасности для общества в сравнении с видами преступной неосторожности, имеющими нетехнический характер. Более никаких серьезных отличий от причинения вреда по неосторожности за использованием обычных средств не прослеживается. В нормах УК РФ 1996 г. прослеживается устойчивая тенденция поступательного снижения степени строгости наказания, к которому могут быть привлечены нарушители по фактам совершения ими преступлений на транспорте, по причине того что санкции соответствующей статьи были дополнены альтернативными видами наказаний, не подразумевающими под собой необходимости лишения нарушителя свободы (ч. 1 ст. 264.1 УК РФ).

Такие виды преступных деяний, при совершении которых осуществляется посягательство на безопасное функционирование транспортных средств, в нормах российского национального законодательства были впервые регламентированы в отдельной главе 27 «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» в редакции нового УК РФ, который вступил в законную силу 01.01.1997 г., IX раздел УК РФ, размещается на третьей позиции после разделов о преступлениях против личности и в сфере экономики.

Нормы уголовного законодательства СССР отличались тем, что в советское время предпринимались попытки регламентировать меры уголовной ответственности, к которым могут быть привлечены пьяные водители. До момента принятия Указа Президиума ВС РСФСР от 19.06.1968 «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР»¹ в

¹ Указ Президиума ВС РСФСР от 19.06.1968 «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР» (документ утратил силу) // Консультант плюс.

случае выявления фактов, свидетельствующих об управлении автотранспортными средствами лицами, пребывающие в состоянии алкогольного и иного опьянения, данный фактор оценивался как преступное деяние лишь при наступлении ситуации, когда в результате наступили те или иные негативные последствия. После введения в действие ст. 211.1 УК РСФСР, для того чтобы имел место состав оконченного преступного деяния, уже не действовало требование, согласно которому должны были наступить какие-либо отрицательные последствия. В случае их наступления, в ситуации незначительной тяжести, они полностью охватывали положения диспозиции ст. 211.1 УК РСФСР. Если же наступала ситуация, когда возникал значительный материальный ущерб, лёгкие, менее тяжкие и тяжкие телесные повреждения, и при наступлении смерти потерпевшего, квалификация производилась в соответствии с нормами ст. 211 УК РСФСР.

Отметим, что в положениях Пленума ВС СССР были представлены достаточно противоречивые толкования правил, при соблюдении которых необходимо производить процедуру квалификации анализируемого преступного деяния. В рамках нормативных положений Постановления № 5 от 16 января 1986 г. «О внесении изменений в постановление Пленума ВС СССР» была представлена новая трактовка пояснений, о том, что в случае управления транспортным средством лицом в состоянии опьянения, повторного в течение 1 года и вкуче с нарушением ПДД и правил эксплуатации транспортного средства, что спровоцировало последствия, указанные в ст. 211, 252 УК РСФСР, деяния квалифицируется по совокупности преступлений ч. 1 ст. 211.1, ст. 211 или ст. 252 УК РСФСР. Аналогичные действия, совершенные лицом, имевшим ранее судимость по факту нетрезвого вождения, квалифицируются по совокупности преступлений ч. 2 ст. 211.1, ст. 211 или 252 УК РСФСР¹. В данном случае имеет место искусственная квалификация по совокупности такого рода

¹ Коробеев А. И. Транспортные преступления: пути и способы совершенствования законодательной конструкции // Правоведение. 1989. № 2. С.11.

преступлений, по причине того, что одно из них полностью поглощает другое и одновременно с этим предусматривает такую санкцию, в которой строгость наказания становится выше. Представляется возможным обеспечить широкую индивидуализацию ответственности виновных, в т.ч. ситуации, когда во внимание принимается отягчающее обстоятельство выраженное в пребывании в состоянии опьянения¹.

Необходимо указать, что по причине противоречивости этого подхода судебная практика начала демонстрировать факты допущения ошибок при квалификации действий, совершенных виновными лицами при наступлении таких случаев.

Факт нетрезвого вождения, представлял собой частный случай преступного деяния ст. 211.1 УК РСФСР, так как виновник посягал на безопасность движения автотранспорта.

При определении меры ответственности по ст. 211.1 УК РСФСР по факту управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, события привели к росту численности дел по преступлениям на автотранспорте.

Законодатель пересмотрел вопрос целесообразности использования уголовной репрессии в отношении водителей исключительно по факту повторного нетрезвого вождения.

Во многих мировых государствах лишение права управления транспортными средствами представляет собой дополнительный вид наказания, когда у виновника отбирается водительское удостоверение на срок от 1 мес. до 10 лет и выше. Законодательство Дании и Норвегии предусматривает возможность лишения права управления транспортными средствами пожизненно². В большинстве случаев факт повторного управления транспортом в нетрезвом виде продолжительный период времени

¹ Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. М., 1970; Замосковцев П. В., Коробеев А. И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел. Хабаровск. 1988. С. 44.

² Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Чучаев А. И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Русский закон. 2015 г. № 4. С.75.

формирует основания, в силу которых нарушитель привлекается к более строгим мерам наказания.

В нашей стране за несколько лет также сформировалась достаточно устойчивая тенденция проведения активных законодательных мероприятий в целях введения в действие норм, позволяющих более активно бороться с противоправным поведением граждан – водителей, пренебрегающих безопасностью дорожного движения.

Необходимо отметить, что в роли наиболее эффективной меры выступило принятие ФЗ от 31.12.2014 № 528–ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения», в результате вступления в нормы УК РФ была дополнительно включена статья 264.1 и вступила в законную силу 1.07.2015 г. Санкция обозначенной нормы предусматривала меры уголовной ответственности, к которым по фактам нарушения ПДД может быть привлечено лицо, подвергнутое мерам административного наказания¹. Подчеркнем новизну указанной статьи, так как до момента её введения в действия по фактам повторного вождения автомобилем и другими транспортными средствами в состоянии опьянения нормы национального законодательства регламентировали исключительно меры административной ответственности.

Схожая норма, была предусмотрена в уголовном законодательстве СССР. Нормативные положения УК РСФСР было принято решение дополнить статьей 211.1. После того как вступил в действие указ Президиума ВС РСФСР от 30.11.1972 г.², в обозначенную выше норму была внесена

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: Федеральный закон РФ от 31 дек. 2014 г. № 528-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 16 дек. 2014 г : одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 25 дек. 2014 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2015. № 1, ч. 1, ст. 81

² Указ Президиума ВС РСФСР от 30 ноября 1972 г. «О внесении дополнений и изменений в Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы РСФСР» (с изменениями и дополнениями от 18.12.2001) // Консультант плюс.

дополнительная часть 2: «Управление транспортным средством, лицом, находящимся в состоянии опьянения и не имевшим водительских прав, совершенное повторно в течение года»¹. Далее 24.12.1992 ст. 211.1 была исключена из УК РСФСР², так как повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения не считалось уголовно наказуемым.

Необходимость создания ст. 264.1 УК РФ заключается в том, что именно в рамках данной статьи определяется так называемая административная преюдиция. Основная смысловая суть преюдиции при этом, сводится к тому, чтобы применить в отношении виновного такой вид государственного принуждения, который будет демонстрировать более высокий уровень строгости при наступлении ситуации, когда принятые до этого меры не продемонстрировали должного уровня эффективности³.

Представляется возможным установить объективный признак, который будет в полной мере характеризовать указанное деяние – акт повторного совершения лицом административного проступка; а также определять субъективный признак деяния – когда в отношении лица в силу наличия необходимых правовых оснований были использованы первый размер административного взыскания, и не истекли сроки давности административной наказуемости. В ст. 264.1 УК РФ отражен состав деяния – повторное административное правонарушение, если повторность имеет место быть, происходит преобразование указанного проступка в преступное деяние, которое обуславливает наступление уголовной ответственности.

¹ О внесении изменений в Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами»: указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 30 нояб. 1972 г. (утратил силу) // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1972. № 51, ст. 1207

² О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР: закон Российской Федерации от 24 дек. 1992 г. № 4217-1 (утратил силу) // Рос. газ. 1993. 19 янв

³ Агильдин В. В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Всероссийский криминологический журнал. 2016. № 1. С. 117.

И.В. Ильин и О.А. Шевченко¹ выражали позиции о том, насколько правильно и своевременно была установлена уголовная ответственность, к которой могут быть привлечены нарушители по фактам повторного управления транспортным средством в нетрезвом состоянии. И. А. Тараканов сделал вывод о том, что вводить указанную норму в настоящий момент не целесообразно, так как она не удовлетворяет требованиям необходимости, допустимости и целесообразности криминализации указанного вида правового нарушения и включения его в категорию деликтов, обуславливающих наступление уголовной ответственности².

Еще одна причина, в силу которой возникла статья 264.1 в УК РФ, что обозначенные мероприятия выступили в роли одного из логических этапов процесса, при реализации которого возникают и совершенствуются нормы уголовного законодательства, призванные регламентировать меры ответственности в исследуемых автором сфере общественных взаимоотношений, новые санкции предполагали значительное повышение суммы штрафов, когда до этого предусматривалась лишь административная ответственность, но после 2015 года виновник в данном нарушении стал привлекаться к ответственности по ст. 264.1 УК РФ.

Обратившись к вопросу выявления причин и ключевых условий, в силу которых возникла ст. 264.1 УК РФ, необходимо акцентировать внимание на том, что в настоящий момент МВД выступил с требованием в существенной степени ужесточить наказание, к которому привлекаются нарушители в случае вождения в нетрезвом состоянии, а также ведомство потребовало установить более строгие меры при использовании которых на практике

¹ Ильин И.В., Шевченко О.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» (административно-правовые и уголовно-правовые аспекты)// Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2016. № 3. С. 138.

² Тараканов И.А. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: вопросы дополнительной криминализации Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2019. №4(22). С.104

будет получена возможность достичь более высокого уровня эффективности в процессе борьбы с нарушителями, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, так как только таким образом будет получена возможность минимизировать количество ДТП, сократить ущерб, возникающий в результате таких нарушений, а также минимизировать количество жертв ДТП¹.

§ 2. Основные критерии криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию

Возникновение объективной необходимости в том, чтобы обеспечить криминализацию нарушения правил дорожного движения (далее ПДД) лицом, которое было подвергнуто административному наказанию, обусловлено влиянием ряда фундаментальных факторов, речь идет о том, чтобы повысить уровень интенсивности наказуемости лиц, по отношению к которым примененные меры административного воздействия никакого должного эффекта не принесли. Государство, используя метод административного наказания для привлечения к ответственности лица, которое впервые было замечено в управлении транспортным средством в нетрезвом виде, одновременно выступают в качестве тактики предупреждения данного субъекта о том, что в случае повторного допущения такого нарушения данный субъект столкнется с более серьезными правовыми последствиями.

Можно отметить, что нормативные положения ст. 264.1 УК РФ свидетельствует о том, что меры уголовной ответственности могут быть использованы в отношении нарушителя в том случае, если имеет место административная преюдиция. При регламентации уголовной ответственности, к которой привлекается нарушитель при повторном деянии,

¹ Поправки МВД: как накажут за повторную пьяную езду - Газета.ru. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2021/03/16_a_13512908.shtml

демонстрирующем аналогичный характер тому правонарушению, которое было совершено ранее, складывается ситуация, где законодатель собственноручно стирает различия между преступлением и правонарушением.

При рассмотрении обозначенного вопроса В.В. Лунеев сделал вывод, что здесь обеспечивается взаимосвязь между преступным деянием и фактической частотой совершения деяния непроступного порядка, а также взаимосвязь с фактом продемонстрированной официально реакции, выраженной в наложении на нарушителя административного взыскания, тогда как качественные признаки здесь роли не играют¹.

Ю.Б. Грачева² сделала вывод о том, что криминализацию транспортных преступлений представляется возможным рассматривать как научно–обоснованную тенденцию только тогда, когда законодателем обеспечен надлежащий учет обзорного перечня факторов, среди которых на ключевой позиции находятся такие аспекты, как: конкретный уровень опасности деяний для общественной системы; уровень и характер их относительной распространённости и типичности; сформировавшаяся отрицательная динамика преступлений на транспорте, наличие возможности оказать на них влияние на условиях применения для этого уголовно–правовых средств; отсутствие возможности, которая позволит эффективно бороться с обозначенными негативными тенденциями на условиях применения не столь ярких репрессивных методов; выявленные факты, свидетельствующие об отсутствии отрицательных побочных эффектов, возникающих после установления запрета; наличие необходимого объема материальных ресурсов, которые позволят его воплотить на практике; достижение общественной системой и необходимого уровня правосознания, а также особые характеристики психологии населения.

¹ Лунеев В. В. Проблемы юридических наук криминального цикла / В. В. Лунеев // Государство и право. 2007. № 5. С. 39.

² Грачева Ю.В., Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Русский закон. 2015. № 4. С. 76.

Нужно принимать во внимание тот факт, что криминализация выступает в качестве неизбежного явления, когда отмечается явная нехватка других норм социального порядка, при использовании не представляется возможным надлежащим образом обеспечить охрану общественных взаимоотношений. Принятие решения о том, чтобы установить уголовную ответственность, к которой могут быть привлечены нарушители по факту управления транспортным средством в состоянии опьянения, обеспечивает удовлетворение объективной необходимости, а также с соблюдением принципов допустимости и целесообразности в криминализации указанного типа правонарушения и отнесения его к категории уголовно – наказуемых деликтов.

В течение некоторого периода времени до момента введения в действие обозначенной выше нормы представители научного сообщества при рассмотрении указанного вопроса выражали по этому поводу различные позиции, по-разному оценивая на целесообразность введения административной преюдиции. По этой причине можно отметить что в некоторых источниках правовой литературы, где анализируется исследуемый вопрос, специалисты акцентируют внимание на том, что уголовное право представляет такую систему, объективные специфические черты которой свидетельствуют о том, что для административной преюдиции здесь вовсе нет места, по причине того что такого рода законодательная конструкция противоречит ряду ключевых правовых принципов, а также вступает в противоречия с международными стандартами по правам человека, не соответствует перечню оснований, по которым может быть произведена криминализация опасных для общества деяний, а также нарушает перечень критериев, в соответствии с которыми надлежит производить процесс создания законодательной конструкции составов единичных видов преступных деяний¹.

¹ Шемякин Д.В. Проблемные вопросы использования административной преюдиции в уголовном праве // Российский следователь. 2015. № 15. С.46

А.Н. Тарбагаев¹ озвучил авторскую позицию, согласно которой факт повторного совершения административного правонарушения не может рассматриваться как механизм, в силу функционирования коего образуется новая качественная характеристика и по этой причине данный факт не может вносить изменения в характер и степень опасности для деяния для общества. Также специалист указал, что факты повторного совершения административных правонарушений во всех без исключения ситуациях должны спровоцировать наступление более строгих мер ответственности, но при этом нельзя при определении таких мер выбиваться за границы указанной правовой отрасли.

В результате закрепления законодателем такого состава, в котором присутствует административная преюдиция, принимаются своеобразные меры, для того чтобы предупредить административные деликты, а также деяния смежного состава, обуславливающие наступление уголовной ответственности, отталкиваясь при этом от следующей презумпции: превенция проступков представляет собой действия, реализуемые для предупреждения преступных деяний равным образом, как и наоборот. Методы административного наказания в этой ситуации есть правовой инструмент, применяемый на практике для борьбы с административными правонарушениями и с преступными деяниями одновременно. Подобное развитие событий обусловлено тем, что в случае совершения лицом административного нарушения и на этом основании и применения в отношении него установленных мер административно-правового воздействия, создаются условия, для того чтобы предупредить указанное лицо о том, что оно будет привлечено к мерам уголовной ответственности, если будут выявлены факты, свидетельствующие, что обозначенный субъект допустил совершение ещё одного аналогичного вида нарушения. Таким образом, если факт привлечения лица к установленным мерам

¹ Тарбагаев А.Н. Административная ответственность в уголовном праве // Правоведение. 1992. №2. С.42

административной ответственности не возымел должного воздействия в первый раз, то в соответствии с особенностями, предусмотренными в рамках указанной конструкции, применение данного метода наказания повторно не является целесообразным. Если меры административно–правового воздействия не принесли должного эффекта, в этом случае возникает основание для привлечения виновного лица к установленным мерам ответственности уголовной. В свою очередь такого рода меры уголовной ответственности демонстрируют более высокий предупредительный потенциал относительно преступлений и смежных с такими преступлениями видов административных правонарушений, так как подталкивают субъект к принятию решения о том, чтобы соблюдать уголовно–правовые и административно–правовые нормы одновременно.

Также по этому поводу высказался Ю.П. Оноколов, который отметил следующее: здесь необходимо принимать во внимание тот факт, что в анализируемом случае нормы административного и уголовного права призваны для обеспечения адекватной охраны одних и тех же общественных взаимоотношений и по этой причине нередко в рамках практической деятельности прослеживаются весомые сходства в составах административно–деликтных и уголовных норм, и по этой причине требуется принимать адекватные меры, для того чтобы они не вступали в противоречия друг с другом и совместными усилиями обеспечивали максимально продуктивное решение задачи по применению превентивных мер для профилактики преступлений и других правонарушений¹.

Сама по себе тактика предупреждения административных правонарушений, демонстрируют менее высокий уровень своей опасности для общества, нельзя рассматривать как инструмент, который позволит решить задачи предупреждения таких уголовных деяний, которые имеют более высокий уровень своей общественной опасности; тогда как

¹ Оноколов Ю.П. Институт административной преюдиции как инструмент противодействия преступлениям и иным правонарушениям // Таможенное дело. 2014. № 2. С. 20.

административные правовые мероприятия по предупреждению административного правонарушения (далее АПН) играют значительную роль с точки зрения профилактики преступлений, в первую очередь с позиции превенции таких видов преступных деяний, что будут демонстрировать определённое сходство по своему составу.

О существующем перечне критериев, в соответствии с которыми необходимо производить криминализацию фактов нарушения ПДД лицом, если последнее было подвергнуто мерам административного наказания, целесообразно выделить ряд ключевых фактов:

– принятие решения о криминализации исследуемого типа деяния было обусловлено тем, что в настоящий момент сформировалась устойчивая тенденция непрерывного повышения количества ДТП, виновниками в которых стали водители, пребывающие в состоянии алкогольного наркотического или иного опьянения.

В кругах представителей научно–практического вопроса все также ведутся жаркие дискуссии по поводу необходимости и целесообразности закрепления института административной преюдиции. Все специалисты, которые считают, что вводить такую преюдицию целесообразно, рассматривают административную преюдицию в первую очередь в качестве инструмента, при грамотном применении которого будет получена возможность максимально гибко осуществлять правовое воздействие в отношении субъекта, совершившего правонарушение. Другая группа представителей научно–практического сообщества считает, что в результате введения в нормы Уголовного кодекса преюдиции, возникает большое количество факторов, которые в силу своего влияния могут стереть границы между преступлением и правонарушением.

Отметим позицию И.А. Тараканова¹, который для того чтобы оптимальным образом разрешить проблему криминализации, считает целесообразным:

- произвести сравнительную оценку вреда, что был обусловлен совершением деяния с тем вредом, что возникает по причине применения в отношении субъекта уголовного наказания;
- сформулировать определение деяния с достижением такого уровня точности, который право рассматривает как целесообразное;
- установление уровня принципиальной доказуемости совершенного деяния, в основе которой будет лежать перечень принципов, в соответствии с которыми необходимо реализовать уголовный процесс;
- производство аналитической оценки общественной позиции;
- принятие мер для полного исключения возможности по обеспечению надлежащей защиты от деяния с использованием более мягких, не уголовно–правовых мер.

Потребуется концентрировать внимание на том, что перечень критериев криминализации должен быть таким, чтобы не допускать альтернативного толкования и свидетельствовать о необходимости установления уголовного запрета, принимая во внимание внутренние и внешние обстоятельства, что обусловлены развитием специфической ситуации на международной и социально–политической арене.

В настоящий момент источники юридической научной литературы также характеризуются тем, что в них представители научного сообщества озвучивают авторские позиции относительно разрешения вопроса по установлению перечня критериев для криминализации и по большей части такого рода авторские позиции отражают аналогичные положения. Таким образом, можно отметить, что авторская классификация А.И. Коробеева,

¹ Тараканов И.А. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: вопросы дополнительной криминализации /Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2019. №4(22). С.104.

предусматривает необходимость объединения существующих оснований для криминализации по трем фундаментальным группам:

– группа правовых и криминологических критериев (степень опасности деяния для общества, уровень относительной распространённости и динамические характеристики деяний, не противоречие конституционным положениям и требованиям международно – правовых актов, наличие возможности оказать влияние на условиях использования уголовно–правовых средств);

– группа социально–экономических критериев (уровень возможного ущерба, отсутствующие потенциальные негативные последствия; сосредоточение необходимого объема ресурсов, при использовании которых будет получена возможность обеспечить практическое воплощение уголовной ответственности);

– группа социально–психологических критериев (существующие традиции, степень развития правовой культуры общества)¹.

В качестве критериев, что могут рассматриваться как основания для криминализации фактов нарушения правил дорожного движения лицом, которое было подвергнуто административному наказанию, выступают следующие:

– необходимый уровень и особенности опасности деяния;

– уровень его относительной распространённости;

– возможность закрепления перечня признаков, образующих состав деяния при принципиальной осуществимости уголовного преследования виновных;

– проявление большей частью российского общества готовности к тому, что будет ужесточено законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения; отсутствие возможности, которая может быть использована лицом для предотвращения нарушения правил дорожного

¹ Советская уголовно-правовая политика. Проблемы криминализации и пенализации: учебник / Коробеев А.И. - Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1987. С.51.

движения если последнее было подвергнуто мерам административного наказания времени для этого другие правовые средства.

Во всех случаях криминализация подразумевает под собой умаление значимости одних социальных интересов, для того чтобы удовлетворить другие её интересы, если последние демонстрируют более высокий уровень своей значимости.

Во всех ситуациях, в случае практического воплощения предусмотренных мер уголовной ответственности, в любом случае будут возникать негативные последствия. Лица, в отношении которых осуществляется преследование, ощущают на себе негативное воздействие со стороны делегированной им обязанности, связанной с отменой личного материального или другого принуждения. Перечень деяний, которые расцениваются, как опасные для общества деяния, характеризуется тем, что здесь прослеживается также косвенное влияние, оказываемое на духовные, социально–экономические и другие аспекты жизни общества.

Проблема наркомании и алкоголизма в колоссальной мере воздействует на каждого члена общества без исключения, в результате чего поступательным образом реализуется процесс постепенного разрушения фундаментальной основы, на которой общество может благополучно существовать и развиваться. Основными факторами, которые свидетельствует о достижении высокого уровня общественного здоровья и благополучия является в первую очередь ситуация, когда полностью отсутствуют факты злоупотребления наркотическими веществами, алкоголем среди большей части населения, в том числе и среди водителей автотранспортных и иных средств передвижения. По этой причине можно сделать вывод, что принятие решения о криминализации такого общественного опасного деяния было обусловлено тем, что таким образом была проявлена стремление к тому чтобы должным образом решить проблему, связанную с вождением в состоянии алкогольного и иного опьянения, так как здесь прослеживается наиболее активная взаимосвязь с

масштабами дорожно – транспортного происшествия, а это в свою очередь оказывает колоссальное отрицательное воздействие на государственную экономическую систему.

Объём экономического ущерба, который возникает в результате дорожно – транспортного происшествия, может варьироваться в интервале от 3 до 5% соответствующего валового внутреннего продукта мировых государств. По оценкам экспертов совокупный объём ущерба, возникающего в результате дорожно – транспортного происшествия, в денежном выражении составляет несколько миллиардов долларов США¹. Также специалисты утверждают, что ежегодно совокупный объём социально–экономического ущерба, с которым сталкивается национальная экономика России в результате негативных последствий дорожно – транспортного происшествия, отнимает приблизительно 8% от совокупного валового внутреннего продукта России. И по этой причине можно сделать вывод о том, что вероятные положительные социальные последствия, возникающие в результате использования в рамках практической деятельности карательных мер воздействия в отношении виновников дорожно–транспортного происшествия, в гораздо большей степени тех негативных последствий, имеют место при использовании в отношении нарушителя мер уголовной ответственности.

В настоящий момент складывается такая ситуация, когда вопрос целенаправленности учёта универсальности общественно – опасного деяния выносится на повестку дня в процессе производства аналитической оценки критерия криминализации. Представители научного сообщества в своих работах отмечают, что прослеживается взаимосвязь между степенью распространения и уровнем отрицательного влияния, обусловленность действиям. Основная содержательная суть преобладание действия заключается в том, чтобы определить степень его способности к тому, чтобы

¹ Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 2 мая 2016 г. «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.un.org/ru/roadsafety/documents.shtml> (дата обращения: 10.12.2020).

действовать как «социальный прецедент», образуя, угрозу того, что в дальнейшем вновь будет иметь место факт повторного асоциального поведения.

Резюмируя итоги настоящего параграфа, в рамках которого был рассмотрен вопрос, касающийся перечня фундаментальных критериев, в соответствии с которыми осуществляется криминализация деяния, выраженного в факте нарушения ПДД лицом, которое было подвергнуто мерам административного наказания, потребуется сделать несколько основных выводов:

1. По итогам историко–правового анализа было установлено, что во время существования СССР вопрос разработки мер уголовной ответственности, к которой могли быть привлечены нарушители по факту управления ими транспортным средством в состоянии опьянения рассматривался специалистами как неэффективные и нецелесообразные и по этой причине сформировалась устойчивая тенденция явного упрощения действующих норм, в дальнейшем данные нормы были отменены;

2. Ключевым основанием, в силу которого была обеспечена криминализация указанного деяния, выступил факт, увеличения количества дорожно – транспортного происшествия, виновниками которых являются водители, севшие за руль в состоянии алкогольного наркотического или иного опьянения.

3. В качестве условий, которые формируют необходимые предпосылки, для реализации процесса практического воплощения предусмотренной уголовно–правовой нормы, которая квалифицируется в рамках нормативных положений ст. 264.1 УК РФ, выступают в первую очередь такие факты, как разработанные передовые методики исследования, при использовании которых представляется возможным с достижением наиболее высокого уровня точности установить не только факт наличия у лица состояния опьянения, но и определить в количественном выражении содержание веществ в организме, которые провоцируют развитие состояния опьянения,

достаточно устойчивая практика привлечения виновных лиц к мерам ответственности, которые регламентированы в нормах действующего национального законодательства. Можно отметить сформировавшуюся достаточно устойчивую тенденцию отрицательного отношения общества к фактам управления транспортным средством в состоянии алкогольного наркотического или иного опьянения.

По этой причине с определенной долей уверенности можно говорить, что к настоящему моменту преюдициальные нормы в УК РФ представляют собой достаточно обыденную ситуацию. В условиях современной объективной действительности в рамках практической деятельности наиболее высокий уровень своей актуальности демонстрирует проблема, связанная с необходимостью разработки особого алгоритма, который может применяться в целях квалификации исследуемой группы преступных деяний, установив при этом чёткую границу, при выходе за пределы которой правонарушение уже может быть включено в категорию деяния, при совершении наступает уголовная ответственность.

ГЛАВА 2. ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ И КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ

§ 1. Признаки объекта и предмета преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

В результате развития событий уровень правовой культуры, демонстрируемый современными водителями автотранспорта и других средств передвижения, является весьма невысоким. Сформировалась устойчивая отрицательная тенденция, которая имеет место на современных автодорожных магистралях и подразумевает под собой опасное вождение, когда неблагонадежные водители не гнушаются в существенной мере нарушать установленный скоростной режим в сторону его превышения, при необходимости перестраиваются, в условиях максимально интенсивного движения, создают препятствия не допуская обгон и используя методы резкого торможения. Одним из наиболее опасных нарушений выступает ситуация, связанная с управлением транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения.

Е.В Красненкова¹, пришла к выводу о том, что в данной ситуации в качестве родового объекта транспортных преступных деяний выступает именно общественная безопасность, под которой в свою очередь необходимо понимать состояние защищенности каждой отдельной личности, в целом общественной и государственной системы от негативного воздействия со стороны любых угроз внутреннего и внешнего характера.

¹ Красненкова Е.В., Гладких А.Ю. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Административное и муниципальное право. 2014. № 5. С. 447.

Согласно позиции, которую занял по этому поводу А.С. Квитчук¹, в качестве родового объекта в анализируемой ситуации предстаёт перечень находящихся под охраной норм уголовного национального законодательства общественных взаимоотношений, – в своей реализации создают условия и предпосылки для достижения общественной безопасности.

Статья, где рассматривается нарушение ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию, представлена в 9 разделе УК РФ «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка». В качестве родового объекта исследуемого типа преступного деяния выступает безопасность общества и общественный правопорядок².

В качестве непосредственного объекта преступного деяния, предстаёт комплекс общественных взаимоотношений, при реализации которых на практике создаются условия для достижения безопасности дорожного движения.

В настоящий момент теоретическая концепция современного уголовного права России характеризуется тем, что в ней в качестве факультативного признака объекта рассматривается предмет преступления.

Под предметом преступления необходимо понимать некоторый материальный предмет, какой–либо материал или отдельное вещество, из являющегося внешним по отношению к человеку мира, в случае оказания воздействия в отношении, которого, при совершении преступного деяния, наносится вред объекту такого деяния³.

¹ Квитчук А.С. , Болотина Е.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовые вопросы // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2005. №3. С.25.

² Козун А.В. Пробелы законодательного конструирования признаков состава преступления, предусматривающего ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и пути их устранения // Современное право. 2014. № 8. С. 114.

³ Актуальные проблемы уголовного права/под ред. И.А. Подройкиной. М.: Проспект. 2015. С.33.

В анализируемом случае в качестве предмета преступления выступают не которое транспортное средство (автомашина, троллейбус, трамвай или иной вид механического транспортного средства).

При этом считаем целесообразным привести позицию Н.И.Пикурова¹, согласно которой в качестве предмета анализируемых преступных деяний рассматривает также механические транспортные средства.

Вместе с тем такую позицию не разделяют некоторые представители научно–практического сообщества, в частности, С.В. Проценко², отмечают, что механические транспортные средства не являются предметом преступления, а представляют собой орудия, при использовании которых совершаются анализируемый преступные деяния.

Согласно позиции Н.И. Исаева³, транспортные средства нельзя включать в категорию предметов и орудий преступного деяния, так как, по его мнению, речь идет о специфическом источнике повышенной опасности, который может раскрыть свой потенциал в процессе дорожного движения и по этой причине необходимо неукоснительно соблюдать действующие правила.

Мы считаем, что наиболее правомочной и подкрепленной достаточными основаниями является первая представленная выше позиция. Для того чтобы аргументировать занятую уже нами позицию, отметим, что согласно разъяснению Пленума ВС РФ от 09.12.2008 № 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»⁴,

¹ Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: науч.-практич. пособ. / Н.И. Пикуров. М.: РАП, 2011. С.102

² Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортных преступлений // Российский следователь. 2010. № 14. С. 22.

³ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: науч. практич. пособ. / Н. Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2010. С. 67.

⁴ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного

транспортное средство не представляется возможным рассматривать в качестве орудия, оборудования или другого средства совершения преступного деяния, чья квалификация осуществлена в рамках нормативных положений ст. 264.1 УК РФ. В данном случае, также необходимо акцентировать внимание на том, что если события развиваются таким образом, когда совершается умышленное преступное деяние, при или практической реализации которого используется транспортное средство, в этом случае имеются достаточные основания, для того чтобы признать его орудием или средством преступления так как виновник понимает, что он использует ТС как средство преступления, и желает его таким образом использовать.

По ст. 2 ФЗ от 10.12.1995 № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹, транспортное средство – это устройство для перевозки по дорогам людей, грузов, оборудования. По п. 1.2 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения»² механическим транспортным средством признается – транспортное средство, приводимое в движение при помощи двигателя.

После вступления в законную силу новой редакции постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9.12.2008 г. № 25 (ред. 24 мая 2016 г.) в абз. 2 п. 2, были даны разъяснения, что механические транспортные средства – это все возможные виды автомобилей, автобусов, троллейбусов, трамваев, мотоциклов, квадроциклов, мопедов, для управления которыми по требованиям российского национального законодательства о безопасности дорожного движения необходимо получить специальное право, сюда также

движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета от 26 декабря 2008 г. № 265.

¹ Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196-ФЗ (в ред. от 08.12.2020) // Консультант плюс. (Дата обращения: 12.01.2021).

² Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) // Консультант плюс. (Дата обращения: 06.05.2021).

следует включить тракторы, самоходные дорожно –строительные и иные самоходные машины.

Нормы российского национального законодательства не содержат в себе понятия самоходных дорожно – строительных и других самоходных машин. Постановление Пленума ВС СССР от 6.10.1970 г. № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» содержит понятие иной самоходной машины – это любые виды дорожных, строительных, сельхоз и специальных машин.

Вплоть до 1.07.2015 г. на категорию механических транспортных средств накладывались ограничения, по двум альтернативным признакам:

- 1) уровень максимальной скорости движения (не более 50 км/ч);
- 2) уровень максимального объёма двигателя (более 50 куб. см).

А.И. Коробеев отметил в своих работах тот факт, что по мере расширения перечня транспортных средств, которые могут иметь отношение к предмету преступления, квалификация обеспечена в рамках нормативных положений ст. 264.1 УК РФ, стали развиваться события необоснованного расширения уголовно – правовых репрессий в процессе производства мероприятий по борьбе с указанным видом преступлений на транспорте. По мнению автора, называть такую позицию правомочной не представляется возможным¹. Подобной тенденции не наблюдается, так как ранее деяния в виде нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, которое могло совершить лицо, в процессе управления мопедом и пр., также подлежали квалификации в качестве преступных, но по ст. УК РФ ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта». Представленный в п. 1 прим. к ст. 264.1 УК РФ и ещё раз продублированный в постановлении Пленума ВС РФ от 9.12.2008 г. № 25 термин иные виды транспортных средств, управлять которыми согласно законодательству о безопасности дорожного движения

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография / А.И. Коробеев. М.: Юрлитинформ, 2015. С. 122.

можно только путём получения специального права, и подразумевающий под собой тот факт, что исчерпывающий перечень механических транспортных средств, выступают в качестве предмета преступных деяний, чья квалификация обеспечена в рамках нормативных положений ч. 2, 4 или 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, представляется возможным изменить, что требует внесения изменений в нормы ст. 25 ФЗ от 10.12.1995 № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Резюмируя итоги настоящего параграфа, представляется возможным заключить, что в настоящий момент под безопасностью движения и эксплуатации транспорта понимается ситуация, когда имеет место устойчивое состояние безаварийности процесса перемещения людей и грузов на условиях применения для этого транспортных средств или в их отсутствие, что позволяет в конечном итоге обеспечивает надлежащую защиту жизни и здоровья граждан, формируя, таким образом, общий результат, достигаемый в процессе поступательного соблюдения всеми субъектами действующих правил, а также в результате обеспечения соответствия транспортной инфраструктуры перечня требований, которые предъявлены в её отношении. Также было выяснено, что предметом данного преступления является автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство. Транспортное средство, принадлежащее обвиняемому, является средством совершения преступления и подлежит конфискации (преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, является умышленным, совершение данного преступления невозможно без транспортного средства).

§ 2. Признаки объективной стороны нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию

В составе объективной стороны преступного деяния, квалификация которого обеспечивается в соответствии с нормами ст. 264.1 УК РФ, присутствуют следующие основные аспекты:

1) управление транспортным средством в состоянии опьянения;

2) управление транспортным средством лицом, отказавшимся от медосвидетельствования если соблюдается обязательное условие, когда ранее данное виновное лицо уже было подвергнуто административному наказанию по факту совершения аналогичных действий;

3) управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ) или отказ от освидетельствования (ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ), или данное лицо имело судимость по факту совершения преступного деяния, чья квалификация обеспечивается в ч. 2, 4, 6 ст. 264, либо ст. 264.1 УК РФ.

В соответствии с конструкцией состава перечень обязательных признаков, которые должны характеризовать объективную сторону преступного деяния, будет демонстрировать определенные отличия.

Если речь идёт о материальных составах преступного деяния, то в качестве обязательных признаков выступают все обозначенные выше признаки, но когда речь идёт о формальных составах, в таком случае говорится лишь об определённом действии или о бездействии, по причине того что в анализируемой ситуации нормы УК РФ регламентируют основания для наступления ответственности в силу наличия самого факта совершения опасного для общества деяния, на осуществление которого на законодательном уровне установлен запрет, и по причине наступления опасных для общества последствий является не обязательным.

Таким образом, все другие признаки объективной стороны преступного деяния выступают в качестве факультативных признаков вне зависимости от конструкции состава преступного деяния.

Содержание преступного деяния по исследуемой статье УК РФ, предполагает управление транспортным средством лицом в состоянии опьянения, и это означает, что машина эксплуатируется в процессе движения в качестве транспортного средства. Возникает ситуация, при которой лицо осознанно совершает действия, призванные обеспечить реализацию процесса управления автомобилем, осуществляя при этом руководство требуемыми в данном случае телодвижениями. Все другие виды действий, в т.ч. случаи нахождения лица в состоянии опьянения за рулем транспортного средства, которое при этом не находится в состоянии движения, не являются основаниями для возникновения состава преступного деяния, чья квалификация обеспечивается в нормативных положениях ст. 264.1 УК РФ.

Для полноты настоящего исследования, а также в контексте достижения целей настоящей работы, нам потребуется детально проанализировать элементы, которые составляют объективную сторону анализируемого типа преступного деяния:

1) действие – выражено в том, что лицо осуществляет процесс управления транспортным средством, пребывая при этом в состоянии опьянения

2) необходимо условие – лицо ранее уже подвергалось административному взысканию по факту «пьяного вождения» (ещё не прошёл регламентированный срок),

3) лицо ответило отказом на предложение пройти обязательное медосвидетельствование или у него уже имеется судимость по факту совершения им преступного деяния, чья квалификация осуществляется в нормативных положениях ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ.

Факт управления транспортным средством, в случае пребывания лицом в состоянии опьянения не является достаточным условием, в силу которого

лицо может быть привлечено к установленным мерам уголовной ответственности.

В анализируемой ситуации требуется, чтобы были соблюдены все перечисленные выше условия. Факт повторного совершения лицом административного правонарушения в данном случае образует новый состав преступного деяния, так как имеются признаки совершения административного правонарушения¹.

В контексте достижения целей исследования необходимо детально проанализировать еще один обязательный признак объективной стороны, в роли которого выступает административная преюдиция.

Предусмотренное в данном случае административное наказание, которое следует по факту совершения анализируемого правонарушения, заключается в том, что виновное лицо может быть лишено водительского удостоверения на определенный в законе срок. В случае лишения виновного лица водительского удостоверения, данный факт свидетельствует о том, что для указанного лица установлен категорический запрет на производство действий, нацеленных на управление любыми видами механических транспортных средств на территории РФ в течение всего установленного периода действия наказания².

В данном случае справедливой является постановка вопроса о том, а могут ли нормы ст. 264.1 УК РФ действовать по ст.ст. 9, 10 УК РФ в отношении лиц, совершивших своё первое нарушение до, а второе нарушение уже после 01.07.2015.

УК РФ закрепляет административную преюдицию, для целей по предупреждению граждан страны о мерах, применяемых при выявлении фактов повторно допущенного нарушения.

¹ Кибальник А.Г. Недопустимость административной преюдиции в уголовном законодательстве / А.Г. Кибальник // Библиотека криминалиста. 2013. № 3. С. 119.

² 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. 117.

Выполнение указанных требований не зависит от того, в какой момент было принято решение применить меру административного взыскания. Некоторые авторы считают, что состав преступного деяния ст. 264.1 УК РФ, будет иметь место вне зависимости от того, что первый факт нарушения был допущен виновным лицом до 01.07.2015¹.

По этой причине, как только нормативные положения статьи 264.1 начали своё действие, в рамках практической деятельности сразу же начали возникать вопросы о том, необходимо ли принимать во внимание и учитывать правонарушения, которые виновным лицом были совершены до момента наступления даты 01.07.2015 г. Для разрешения обозначенных вопросов Верховный Суд РФ дал разъяснения, и в соответствии с указанными разъяснениями, можно сделать вывод о том, что в случае подвержения лица административному наказанию по факту совершения им правонарушения, чья регламентация обеспечивается в нормативных положениях ст.12.8 и 12.26 КоАП РФ до 01.07.2015 года, при совершении аналогичного типа правонарушения уже после истечения даты 30.06.2015 г., когда оно осознает, что путем своих действий, совершает деяние, за которое может быть привлечено к мерам уголовной ответственности, и на совершение коего установлен запрет, регламентированный в нормах ст. 264.1 УК РФ, если события развиваются таким образом, когда субъект, путем совершения им определенных действий, допускает новое правонарушение, но в этот момент не истек срок, который указан в рамках нормативных положений статьи 4.6 КоАП РФ².

Анализируя вопрос давности совершения административного правонарушения отметим, что по нормам ст. 4.6 КоАП РФ, субъект

¹ Красненкова Е. В. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Е. В. Красненкова, А. Ю. Гладких // Административное и муниципальное право. 2014. № 5. С.447.

² Ответы на вопросы, поступившие из судов, по применению положений статьи 159.4 в связи с постановлением Конституционного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2014 года № 32-П и статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 31.07.2015) // СПС Консультант Плюс

признается привлеченным к административному наказанию со дня, когда вступает в законную силу постановление об этом (ст. 31.1 КоАП РФ) пока не истечет регламентированный в законодательстве срок в один год со дня окончания исполнения данного постановления. По этой причине преступление будет считаться совершенным в том случае, когда ранее лицо привлекалось к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 или по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, в качестве меры наказания субъекту был назначен штраф, он был лишён водительского удостоверения, возврат которого был осуществлен после того как истек срок, на который права изымались, при этом не завершил своё действие срок в один год с того момента, когда завершился срок лишения водительских прав. На этом основании мы можем сделать вывод о том, что годичный срок является сроком давности для погашения административного наказания, в соответствии с аналогичным порядком, что предусмотрено для погашения судимости по нормам Уголовного кодекса.

При разбирательстве анализируемой группы уголовных дел, при формировании материалов по этим делам, к ним необходимо приложить копии постановлений о назначении административного наказания, информацию о фактах прерывания срока давности исполнения по ст. 31.9 КоАП РФ.

После того как административное наказание будет отбыто должен пройти годичный срок. На этом основании можно сделать вывод о том, что в ситуации, когда водитель был задержан в нетрезвом виде, и он до этого привлекался за аналогичное нарушение, у него изымались справа, которые в последствии после истечения установленного срока лишения были ему возвращены, то в случае повторного задержания в нетрезвом состоянии такого водителя возникают основания, в силу которых данный водитель привлекается к уголовной ответственности ст. 264 УК РФ. На уровне национального законодательства регламентируются, что годичный срок представляет собой срок погашения административного наказания и на этом

основании после истечения установленного срока в один год данное лицо приобретает статус не привлекавшегося к административной ответственности. Указанную позицию законодателя поддержал ВС РФ, по итогам производства её анализа некоторые представители научно–практического сообщества пришли к выводу о том, что данная позиция не содержит в себе противоречий¹.

После вступления в силу изменения в Уголовном кодексе, в конце июля 2015 года в Новосибирской обл. одним из первых был вынесен судебный приговор, когда квалификация совершенного деяния осуществлялась по нормам ст. 264.1 УК РФ. Из материалов дела следует, что гр. А. был задержан уполномоченными сотрудниками ГИБДД, находясь при этом в состоянии алкогольного опьянения, при разбирательстве уполномоченные сотрудники установили, что до задержания водителя в этот раз он уже привлекался к административной ответственности по факту совершения им аналогичного нарушения. В результате было установлено, что в данном случае прослеживается перечень признаков состава деяния ст. 264.1 УК РФ. На этом основании и было возбуждено уголовное дело, по итогам рассмотрения, которого, суд вынес обвинительный приговор².

Процесс управления транспортным средством на условиях пребывания лица в состоянии опьянения, или решение данного лица отказаться от законного требования уполномоченного лица пройти медосвидетельствование, формируют объективную сторону опасного для общества деяния, которое преобразуется в преступное только после того, как в законную силу вступила ст. 264.1 УК РФ и по этой причине имеются основания для привлечения указанного лица к мерам уголовной ответственности только тогда, когда это лицо совершило первое правонарушение (было осуждено по ч.ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ) уже после

¹ Курченко В.Н. Применение новой статьи 264.1 УК РФ: разъяснения для практиков // Уголовный процесс. 2015. № 9. С. 42.

² Суды начали выносить приговоры дважды попавшимся пьяными водителям [Электронный ресурс]: <https://pravo.ru/news/view/120699/>

наступления даты 01.07.2015 г. так как в обратной ситуации возникнут основания, нарушающие требования ст.10 УК РФ.

В настоящий момент в роли фундаментальной задачи, выступает принятие адекватных мер для предупреждения преступных деяний, основываясь при этом на самом факте признания на уровне государства преступного и наказуемого характера определенных видов деяния, демонстрирующих высокий уровень опасности для общества. Именно по этой причине основаниями для привлечения виновного лица к установленным мерам наказания при совершении им определенного деяния, возникают только в том случае, когда в законе, в соответствии с установленным порядком, будет представлена норма, признающая такое деяние преступным, и вместе с тем обозначенная тенденция не оказала положительного влияния на лицо, которое продолжает демонстрировать делинквентную модель поведения.

По этой причине не представляется возможным признать допустимым привлечение лица к установленным мерам уголовной ответственности по факту совершения деяний, перечень признаков которого к моменту непосредственного его совершения на практике не прошёл процедуру должной регламентации в нормах уголовного закона и по сей причине лицо не могло осознавать тот факт, что такого рода деяния демонстрируют свою опасность для общества.

М.В. Феоктистовым¹ были даны разъяснения следующего порядка: закрепленные на уровне Конституции положения об обратной силе подразумевают под собой тот факт, что лицо, в случае допущенного им нарушения, необходимо привлечь к ответственности по закону, который действовал в момент совершения преступления; поэтому обратная сила действует только в том случае в отношении того закона, чьи нормы устраняют преступность деяния и его наказуемость или смягчают наказание;

¹ Феоктистов М.В. Обратная сила уголовно-правовых норм: законодательные загадки // Уголовное право. 2012. № 5. С.16.

обратная сила не может иметь место в отношении закона, где определена ответственность или обеспечено усиление наказания.

Речь идёт о недопустимости обратной силы только уголовного закона, но учет административного правонарушения, совершенного до вступления в законную силу нормы уголовной, обеспечивает корреляцию уголовного и административного права.

Главным элементом состава преступления по ст. 264.1 УК РФ, является субъективная сторона и поэтому лицо, привлечено к мерам административной ответственности по факту «вождения в нетрезвом состоянии», в процессе повторного совершения деяния аналогичного порядка, учитывая при этом уровень общественной опасности такого деяния и фактические характерные признаки совершаемых действий. После наступления даты 30.06.2015 г. при возникновении такого рода ситуаций, имеются основания для привлечения лица к мерам уголовной ответственности и обусловлено это тем, что к моменту совершения деяния, по факту которого следует уголовная ответственность, подобные деяния уже демонстрируют присущие им признаки, свидетельствующие о наличии специального субъекта преступного деяния. Отметим, что отсутствие противоречия нормативным положениям ст. 10 УК РФ обусловлено тем, что здесь не происходит нарушения правил, чья регламентация в свою очередь обеспечена в рамках нормативных положений ст. 9 УК РФ, так как преступный и наказуемый характер деяния регламентируется в нормах уголовного закона, который действовал в период совершения подобного деяния, при этом необходимость учёта совершенного ранее административного правонарушения представляет собой неотъемлемый структурный элемент, в силу которого лицо приобретает признаки, свидетельствующие о том, что здесь имеет место специальный субъект преступного деяния¹.

¹ Мондохонов А.В., Вторушина Ю.С. Специальный субъект преступления, предусмотренного ст.264.1 УК РФ // Законность. 2015. №12. С. 22.

Если анализировать указанный вопрос с обобщенной позиции, можно отметить, что здесь прослеживается тесная взаимосвязь с феноменом административной преюдиции. За истекший сравнительно непродолжительный период в нормах российского уголовного законодательства сформировалось большое количество предпосылок, свидетельствующих о необходимости возрождения института административной преюдиции, который смог доказать свою эффективность при существовании правовой системы СССР, когда он выступал в качестве механизма, применяемого в целях конструирования составов преступных деяний, когда вновь сформированные нормы располагались на пересечении уголовного и административного права.

В момент принятия УК РФ, законодатель изначально принял решение о том, чтобы не использовать в новой редакции Уголовного кодекса административную преюдицию. В качестве одного из аргументов, который свидетельствует о правомочности процесса конструирования состава преступного деяния, чья квалификация обеспечена в нормах ст. 264.1 УК РФ, на условиях применения административной преюдиции, как считает законодатель, выступила ситуация, когда наблюдалась устойчивая тенденция повышения количества ДТП, которые чаще всего возникали по вине пьяных водителей. Все обозначенные условия и тенденции формируют основания для преобразования фактов повторного совершения лицом административного правонарушения в совершение преступного деяния, так как в данном случае прослеживается рост степени опасности поведенческой модели, используемой личностью для общества, так как в результате применения в отношении данного лица административного наказания, подобный метод не принес должного эффекта и не создал условия, предупреждающие стремление данного лица к совершению повторного правонарушения аналогичного характера.

Можно сформулировать вывод, согласно которому в силу существования административной преюдиции в рамках состава преступного

деяния, чья квалификация обеспечивается в соответствии с нормами ст. 264.1 УК РФ, обеспечение учета такой поведенческой модели, реализуемой лицом, если она демонстрирует свой противоправный характер до момента вступления исследуемой статьи в законную силу, можно рассматривать как вполне целесообразные действия, в силу чего устраняется возможность противоречия подобного решения нормативным положениям ст.10 УК РФ где рассматривается вопрос об обратной силе уголовного закона. Таким образом, момент, при наступлении которого, лицо приобретает статус специального субъекта преступного деяния, может включать в себя помимо всего иного также период времени, который имел место до наступления даты 1.07.2015 г. Одновременно с этим, по нашему мнению, целесообразно в данном случае сделать вывод о том, что в результате введения в структурный состав УК РФ указанных выше составов преступных деяний, где прослеживается наличие административной преюдиции, для достижения должного эффекта законодателю надлежит принять меры для конкретизации момента, при наступлении которого лица, совершающие деяния, если в них присутствуют особенные признаки, свидетельствующие о наличии такого рода составов, приобретают признаки специального субъекта преступного деяния. Если в данном случае отталкиваться от практики, согласно которой уже к моменту наступления 31.06.2015 г. законодатель был вынужден представить разъяснения по поводу применения нормативных положений ст. 264.1 УК РФ данный факт явно свидетельствует о том, что в законодательной регламентации явно прослеживаются существенные недостатки в процессе установления конкретного момента, когда лицо приобретает признаки специального субъекта, тогда как уровень значимости определения этого момента не вызывают никаких сомнений, так как именно этот момент во многом предопределяет решение вопроса о том, является ли совершенное деяние преступным или признаки преступности отсутствуют, а также именно

на этом основании решается вопрос о том, чтобы квалифицировать деяния в соответствии с признаками определенного состава преступного деяния¹.

В конечном счете, лицо представляет собой субъект преступного деяния в соответствии с нормами ст. 264.1 УК РФ, в том случае, когда указанное лицо совершило преступное деяние уже после того как анализируемый закон начал действовать, тогда как административному наказанию данное лицо было подвергнуто ранее, но при этом срок, в течение которого за лицом закрепляется статус подвергнутого административному наказанию, к наступлению момента совершения данного деяния ещё не истёк.

По нашему мнению, также аналогичный подход необходимо использовать и при рассмотрении случаев, когда речь идёт о ранее судимых лицах, если для последних срок погашения судимости при наступлении момента совершения преступного деяния после того, как в законную силу вступил закон № 528–ФЗ ещё не истек.

В составе преступного деяния, чья регламентация обеспечивается в рамках нормативных положений ст. 264.1 УК РФ, присутствует административная преюдиция, но и в случае использования на практике мер уголовного наказания за первый случай совершения правового нарушения. В ситуации, когда лицо управляет транспортным средством в состоянии опьянения, когда данное лицо отбывает наказание, предусмотрено и в рамках нормативных положений частей 2, 4 или 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ либо во время действия периода, когда судимость ещё не считается погашенной, факт совершения такого рода деяния расценивается как ситуация совершения повторного правонарушения, чья регламентация осуществлена в диспозиции ст. 264.1 УК РФ. Если такого рода ситуации имеют место на практике, то в этом случае в законе отсутствует требование, согласно которому нарушителя

¹ Костылева О.В. Криминализация как метод уголовно-правовой политики: теория и практика принятия законодательных решений // Закон. 2017. № 8 С.10

изначально на общих основаниях необходимо подвергнуть мерам административного наказания.

Основная цель, достижение которое планировалось обеспечить при введении в действие ст. 264.1 УК РФ заключалась в том, чтобы обеспечить повышение степени наказуемости тех лиц, если в отношении них применяемые ранее меры административного наказания должного эффекта не возымели.

Нормативные положения ст. 264.1 УК РФ подразумевают под собой тот факт, что основанием для наступления уголовной ответственности является случай, когда имеет место административная преюдиция. Ко всему прочему такого рода последствия, выраженные в возможности привлечения к уголовной ответственности должны возникать и в той ситуации, когда виновное лицо в третий раз совершает деяние, выраженное в управлении ТС, находясь при этом в нетрезвом состоянии.

В зависимости от своей конструкции преступное деяние, квалификация которого обеспечена в нормах ст. 264.1 УК РФ, входит в категорию формальных составов преступных деяний и по этой причине не подразумевает возможности наступления каких бы то ни было негативных последствий. Достаточным является тот факт, что водитель, который ранее был лишён водительских прав, совершает действия, выраженные в повторном управлении ТС в состоянии алкогольного или иного опьянения. Преступное деяние оконченным является, когда субъект, находясь в состоянии опьянения, привел в движение механическое ТС. Здесь не прослеживается никаких мероприятий, предполагающих предварительную преступную деятельность. Так, субъект не осуществляет никаких подготовительных мероприятий для совершения этого преступного деяния, не осуществляет никаких поисковых действий и не производит никаких мероприятий для изготовления чего – либо. Обозначенная статья не распространяется в своём влиянии на действия, выраженные в заправке этого автотранспортного средства, в производстве в отношении него ремонтных

работ даже в том случае, когда подобные мероприятия были реализованы субъектом, пребывающим в состоянии опьянения. При этом если события развиваются таким образом, когда действия по ст. 264.1 УК РФ обусловили наступление смерти потерпевшего или возник тяжкий вред здоровью, их требуется квалифицировать по совокупности ст. 264 и 264.1 УК РФ¹.

Для подтверждения обозначенного высказывание мы можем рассмотреть практическую ситуацию, когда в отношении гражданина С.А. был вынесен обвинительный приговор, на основании которого данный гражданин был осужден в результате совершения им следующих действий: гражданин управлял мотоциклом в состоянии опьянения, и нарушил ПДД, в результате чего по причине совершения им таких действий по неосторожности был причинен тяжкий вред здоровью человека. Также этот гражданин был признан судом виновным, в результате чего он был осуждён по факту совершения деяния выраженного в нарушении ПДД которое было подвергнуто административному наказанию, а значит, данное лицо управляло другим механическим ТС (мотоцикл), находясь при этом в состоянии опьянения, будучи до этого подвергнутым административному наказанию по факту неисполнения предъявленного на законных основаниях требования наделенных необходимыми полномочиями должностным лицом о прохождении медосвидетельствования на предмет установления состояния опьянения².

Резюмируя итоги настоящего параграфа, говоря о высоком уровне особой общественной опасности деяния, выраженного в факте управления ТС в состоянии опьянения, законодатель также регламентирует меры уголовной ответственности за непосредственный факт «повторного» управления ТС в состоянии опьянения (если у лица уже имеется административное или уголовное наказание, регламентируемое в диспозиции

¹ Курченко В.Н. Применение статьи 264.1 УК РФ: разъяснения для практиков // Уголовный процесс. 2015. № 9. С. 42.

² Постановление Далматовского районного суда Курганской области № 12-14/2015 12-14/2015Г от 10 марта 2015 по делу № 12-14/2015 // <https://sudact.ru/regular/doc/FMbkQFyixu6f/>

ст. 264.1 УК РФ), таким образом объективная сторона такого преступного деяния сформирована исключительно действиями виновного лица, независимо от того наступили опасные для общества последствия или нет,

§ 3. Субъективные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

Если отталкиваться от примечания 2 к ст. 264 УК РФ, распространяющего свое действие на нормативные положения ст. 264.1 УК РФ, можно отметить, что субъект преступного деяния в данном случае является специальным, при этом он демонстрирует общие и специальные признаки.

Статус водителя закрепляется не только за водителем, который сдал экзамены на право вождения, но и любое лицо, управляет транспортным средством, в т.ч. лицо, которое было лишено указанного документа в соответствии с регламентированным на уровне национального законодательства порядком по факту допущенного им ранее нарушения, а также лицо, которое не имеет была лишена права на управление соответствующим видом ТС, лицо, осуществляющее функции обучения вождению в условиях применения для этого учебного транспортного средства с двойным управлением.

Рассмотрим практический пример, когда 26.08.2015 г. 51 – летний житель Алтайского р – на Республики Хакасия, который до этого был привлечен к установленным мерам административной ответственности по факту управления им транспортным средством, в нетрезвом виде, съехал с дороги и совершил наезд на 4 детей, одному из потерпевших был причинен тяжкий вред здоровью. Было возбуждено уголовное дело по совокупности преступных деяний по ч. 2 ст. 264 и ст. 264.1 УК¹.

¹ Хакасии пьяный водитель сбил четырех детей // [Электронный ресурс]: <https://19rus.info/index.php/proisshestviya-i-kriminal/item/36358-v-khakasii-pyanyj-voditel-sbil-chetverykh-detej>

Допустивший нарушение водитель, который при этом скрывается с места происшествия, может быть признан субъектом, совершившим преступление, квалифицируемое по статье 264 или 264.1 УК РФ, пребывая при этом в состоянии опьянения, в том случае, если после задержания данного лица к моменту прохождения процедуры медосвидетельствования на предмет установления состояния опьянения или при проведении судебной экспертизы не возникают основания, в силу действия которых утрачивается возможность установления факта пребывания лица в состоянии опьянения к моменту управления им транспортным средством. В ситуации, когда лицо отвечает отказом на предложение пройти медосвидетельствование, возникают основания, в силу которых указанное лицо признается управлявшим транспортным средством, пребывая при этом в состоянии опьянения.

В целях квалификации деяния в соответствии с нормативными положениями ст. 264.1 УК не рассматривается в качестве значимого признака наличие у виновного субъекта водительских прав. В ситуации, когда совершается поездка на учебном автомобиле, оснащённом двойным управлением, ответственность, которая возникает по факту нарушения правил вождения возлагается на инструктора, по причине того, что в соответствии с правилами дорожного движения субъект, реализующий функцию обучающего вождению, приравнивается в своём статусе к водителю автотранспортного средства. В анализируемом случае необходимо принимать во внимание тот факт, что в соответствии с правилами дорожного движения субъект, проходящий обучение вождению, также признается водителем транспортного средства. По этой причине при наступлении ситуаций, в рамках которых будут выявлены факты, свидетельствующие о том, что нарушение правила дорожного движения и правил эксплуатации транспортного средства произошло по вине обучающегося субъекта, нарушившего требования и указания инструктора, в таком случае имеются

основания для привлечения к установленным мерам уголовной ответственности лица, проходящего обучение вождению.

В анализируемом случае речь идёт исключительно о лице, которое реализует процесс управления механическим транспортным средством. В этом случае не является значимым тот факт, присутствуют ли законные основания для управления транспортным средством – то есть имеются ли у него права на вождение автомобилем, обладает ли этот субъект навыками управления ТС или нет.

Согласно требованиям, предусмотренным в нормативных положениях п. 1.2 Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) водителем – признается лицо, которое осуществляет процесс управления каким-либо видом транспортного средства, погонщик, реализующий процесс проведения по дороге вьючных, верховых животных или стадо.

Проанализировав представленные выше определения, представляется возможным сформулировать несколько фундаментальных выводов. Прежде всего, понятие водитель транспортного средства характеризуется тем, что сюда также относятся лица, осуществляющие процесс управления транспортным средством, но при этом не производится процедура приравнивания к нему. Также правила дорожного движения содержат в себе норму, где сказано о лицах, осуществляющих процесс управления транспортным средством, тогда как в рамках нормативных положений ст. 264.1 УК РФ также имеются в виду лица, осуществляющие процесс управления автомашиной, трамваем или иным видом механического

транспортного средства, расширенное понятие которого представлено в нормативных положениях примечания к ст. 264 УК РФ¹.

В целом перечень обозначенных выше общих и специальных признаков обуславливает возникновение оснований для привлечения лица к установленным мерам уголовной ответственности, регламентированных в нормах ст. 264.1 УК РФ.

В контексте достижения целей настоящего исследования нам также потребуется проанализировать содержание понятия водитель, пребывающий в состоянии алкогольного опьянения. Так, согласно нормативным положениям пункта 2.7 ПДД устанавливается запрет, в силу которого водитель не может осуществлять процесс управления ТС в состоянии любого вида опьянения, находясь под воздействием лекарственных препаратов, в силу действия, которых снижается скорость реакции и концентрации внимания, находясь в состоянии болезни или сильного утомления, так как в этом случае возникает значительная угроза безопасности движения на автодорожных магистралях и т.д.².

По этой причине можно отметить, что состояние опьянения у водителя может возникнуть в результате употребления алкоголя или наркотических средств, психотропных веществ их прекурсоров и аналогов. В настоящий момент нормы действующего административно – деликтного законодательства характеризуются тем, что в них не представлено расширенное определение освидетельствования на предмет установления состояния опьянения, рассматриваемое в качестве меры обеспечения производства по делам об административном правонарушении. По мнению законодателя сюда относится деятельность по установлению у физического

¹ Самодурова Е.Г. Участники дорожного движения как субъект преступлений против безопасности движения транспорта // Транспортное право. 2018. № 2. С.54.

² Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // СПС Консультант Плюс

лица признаков опьянения в процессе управления им каким-либо видом транспортного средства.

Состояние алкогольного опьянения (*ebrietas alcoholica*) – это симптомокомплекс, в его составе присутствуют клинически идентифицируемые поведенческие факторы психологического, психического, вегетативного, соматоневрологического порядка, которые могут возникать вследствие экспозиционного психотропно –эйфорического действия алкоголя, и его дозозависимые токсические эффекты¹.

В нормах уголовного законодательства, действовавшего в РФ до 31.12.2014 г. не было обеспечено раскрытие содержания понятия «опьянение», и по этой причине в рамках практической деятельности уполномоченные субъекты использовали в качестве руководства нормативные положения ст. 12.8 КоАП РФ.

На сегодняшний день в Российской Федерации введён в действие законодательный акт, согласно требованиям которого, водитель может при прохождении медосвидетельствования демонстрировать в его организме минимально допустимые концентрации этилового спирта. Положение представлено и в прим. к ст. 12.8 КоАП.

Основная цель, достижение которой планировалось обеспечить при установлении минимального значения промилли, заключалась в том, чтобы не допустить возникновения погрешности алкотестера, а также устраняя погрешность в показателях, которые могут быть выявлены в результате употребления обычных не алкогольных напитков, в частности, кефира или кваса, а также в случае наличия у лица определенного заболевания, в т.ч. сахарного диабета.

В соответствии п.2 примечания к ст. 264 УК РФ, лицом в состоянии опьянения признается лицо, управляющее ТС при доказанности употребления веществ, провоцирующих развитие состояния алкогольного

¹ Сосин И.К. Клинико-диагностические критерии и оказание медицинской помощи при алкогольном опьянении // Медицина неотложных состояний. 2016. № 5. С. 28.

опьянения. Кроме того, сюда относится водитель, отказавшийся от медосвидетельствования.

По мнению Б.А. Спасенникова и С.Б. Спасенникова, в результате развития состояния опьянения может складываться ситуация, когда будут возникать дефекты эмоционально – волевой сферы, а также будет оказываться негативное влияние на процессы интеллектуальной деятельности, снижаться уровень сиюминутной способности к тому, чтобы прогнозировать последствия своих действий или бездействия, также снижаться уровень осознанного руководства такими действиями и это говорит в свою очередь о том, что подобные тенденции могут оказывать значительное влияние на развитие механизма преступного поведения¹. Таким образом, могут развиваться ситуации, при которых такого рода изменения могут демонстрировать своё проявление, будучи выраженными в форме односторонности предположений и выводов. Также могут развиваться и другие ситуации, когда такого рода изменения будут выражены в форме легкости и непродуманности, которая имеет место в процессе принятия решений. Таким образом, в силу наличия такого рода особенностей они в дальнейшем могут интегрироваться в структуру криминального поведения, не предпринимая при этом попыток поиска социально признаваемых вариантов разрешения разнообразных ситуаций, что могут иметь место в жизни, осуществляя действия, не обдумав свои поступки должным образом, не принимая во внимание специфику сложившейся ситуации, что обусловлено влиянием алкогольных веществ или наркотических препаратов, других одурманивающих веществ, в силу чьего специфического влияния происходит нарушение деятельности, отмечается снижение концентрации и способности трезво анализировать сложившиеся обстоятельства и прогнозировать последствия, которые могут возникать при совершении определенных действий или при нахождении в состоянии бездействия.

¹ Спасенников Б.А., Спасенников С.Б. Определение понятия «опьянение» в уголовном праве // Уголовное право. 2007. № 4. С. 67.

Процедура освидетельствования на предмет установления состояния алкогольного опьянения может быть реализована исключительно силами уполномоченных должностных лиц, которые в силу своей должности реализуют функции государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства, при этом если речь идёт о водителе транспортного средства внутренних войск МВД РФ, инженерно-технических, дорожно – строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований, наделенного полномочиями, позволяющими решать задачи, возникающие в сфере обеспечения ГО, – такого рода функции уполномочены реализовать должностные лица военной автомобильной инспекции. Наиболее существенную долю в числе обозначенных должностных лиц занимают инспекторы ДПС ГИБДД МВД РФ.

Смысловая и содержательная суть, которая характерна для указанной меры принуждения заключается в том, что на гражданина оказывается правомерное психологическое воздействие, для того чтобы подтолкнуть его к решению выполнить предъявленное на законных основаниях требование со стороны должностного лица в силу наличия угрозы применения в отношении него мер административной ответственности.

Ещё одним субъектом такого преступного деяния является лицо, у которого уже имеется судимость по факту совершения преступного деяния, квалификация коего осуществляется в рамках нормативных положений ст. 264.1 или в рамках нормативных положений частей 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. Таким образом, определяя указанные субъекты, требуется принимать во внимание перечень требований, регламентированных в нормах ст. 86 УК РФ, где говорится о том, что основаниями для признания лица таковым субъектом является день, когда в силу вступает обвинительный приговор и до наступления момента, когда судимость будет полностью погашена или снята. Основания для погашения судимости наступают, после того как

истечет регламентированный в рамках нормативных положений в ч. 3 ст. 86 УК РФ срок.

В соответствии с этим можно сделать вывод о том, в роли фундаментального условия для наступления оснований для привлечения к мерам уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ всё также остаётся наличие судимости у водителя, задержанного по причине пребывания им в нетрезвом виде, когда судимость возникла на основании требований ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

При этом субъективной стороной состава преступного деяния в анализируемом случае является определенная психическая деятельность лица, которая демонстрирует свою взаимосвязь с процессом совершения преступного деяния. На сегодняшний день источники правовой литературы содержат в себе положения, где говорится о том, что субъективной стороной преступного деяния является комплекс признаков, которые могут охарактеризовать психическую активность лица, что имела место в процессе совершения преступного деяния. В силу психической активности лица в ходе совершения преступного деяния формируется ряд признаков состава преступного деяния, то есть вина в виде умысла или неосторожности, мотив и цель.

При этом в качестве факультативных признаков признаются такие признаки, что характерны для определенной группы общественно–опасных деяний, в частности, речь идет о мотиве и цели.

А.И. Рарог¹ по этому поводу говорит буквально следующее: при совершении преступных деяний, где имеются формальный состав так называемым «предметом желания» будут являться непосредственные опасные для общества действия, по причине того, что «сознательно совершаемые действия всегда желаемы для действующего лица», в этом случае если имеют место преступные деяния, характеризующиеся наличием формального состава, то умысел здесь может быть только прямым. В

¹ Уголовное право России. Общая часть / Под ред. А.И. Рарога. М.: Эксмо, 2011. С.131

соответствии с этим можно заключить, что субъективная сторона анализируемого вида преступного деяния отличается тем, что ей присуща умышленная форма вины, того, в данном случае может иметь место исключительно умысел в прямом его виде.

В контексте достижения целей настоящего исследования и обеспечения его надлежащей полноты, нам потребуется обратиться к практике. В законную силу вступило постановление, вынесенное мировым судьей, на основании которого И.З. было принято решение назначить наказание в виде наложения административного штрафа и лишения права на управление транспортным средством на срок 1 год 6 месяцев по факту совершения указанным гражданином, чья регламентация обеспечивается в рамках нормативных положений ч.1 ст.12.26 КоАП РФ. Вынесенный приговор вступил в законную силу, в результате чего И.З. был осужден в соответствии с санкцией, предусмотренной в ст.264.1 УК РФ ему было назначено наказание в виде обязательных работ на срок 200 часов, с одновременным лишением права на управление механическими транспортными средствами на срок в 2 года.

После того как наказание было назначено и вынесен обвинительный приговор, И.З. из сложившейся ситуации для себя необходимых выводов не сделал, и вновь совершил преступное деяние, при совершении которого складывались следующие обстоятельства: указанный гражданин, представляя собой лицо, которое было подвергнуто административному и уголовному наказанию по факту управления ТС в нетрезвом виде, принимая меры для реализации своего преступного умысла, нацеленного на то, чтобы управлять ТС в нетрезвом виде, нарушил п. 2.7 ПДД РФ, при этом осознавая высокий уровень опасности своими действиями для общества с условием наличия умысла, вновь совершил действия, выраженные в повторном управлении автомобилем в нетрезвом состоянии, что было спровоцировано употреблением алкоголя.

В соответствии с информацией, которая была представлена в акте освидетельствования, у данного гражданина было установлено состояние алкогольного опьянения, по итогам производства медосвидетельствования был установлен результат опьянения в 0,469 мг/л.

Таким образом, совершив обозначенные выше действия, И.З. совершил преступление, квалифицируемое в ст. 264.1 УК РФ, управляя автомобилем в нетрезвом виде, подвергнутому административному наказанию по факту отказа от прохождения освидетельствования, имея судимость за преступление по ст. 264.1 УК РФ¹.

Также аналогичный приговор был вынесен по решению Советского районного суда г. Рязани, в котором гражданин Н., который также сравнительно недавно уже выступил в качестве субъекта, подвергнутого административному наказанию, вновь совершил действия выраженные в вождение транспортного средства в состоянии опьянения, на основании чего был осуждён в соответствии с нормами ст.264.1 УК РФ и ему было назначено наказание в виде обязательных работ на срок 220 ч. при одновременном лишении его права на управление механическими транспортными средствами на срок в 2 г².

На этом основании мы можем сделать вывод о том, что обязательным субъективным признакам преступления по нормам ст. 264.1 УК РФ, является вина в виде прямого умысла. По этой причине виновный субъект в процессе пьяного вождения осознает, что совершая подобные действия, он нарушает действующее запреты ПДД, понимая, что до этого он уже привлекался за аналогичное нарушение к мерам ответственности и всё равно садится за руль автомобиля в нетрезвом состоянии.

Также существует еще один судебный приговор, вынесенный судом республики Карелии, в котором говорится о том, что гражданин Бюрне

¹ Приговор Кугарчинского районного суда, Республики Башкортостан № 1-26/2016 от 20 апреля 2016 г. по делу № 1-26/2016 // <https://sudact.ru/regular/doc/293kFoJC33o4/>

² Приговор Советского районного суда, г. Рязани №1-24/2015 от 14 сентября 2015 г. по делу № 1-24/2015// http://19.riz.msudrf.ru/modules.php?name=info_pages&id=865

С.П., уже представляя собой лицо, которое было подвергнуто административному наказанию по факту совершения им административного правонарушения, совершая обозначенные действия в целях удовлетворения личного интереса, обусловленного возникновением желания управлять транспортным средством, на условиях наличия умысла после предварительного употребления алкоголя, совершал действия, выраженные в управлении автомобилем, и в этот момент был остановлен уполномоченными должностными лицами, которым к Брюне было предъявлено законное требование о прохождении медосвидетельствования на предмет установления состояния у него опьянения, но гражданин выполнить указанное требование отказался¹.

В соответствии с этим мы можем сделать вывод о том, что мотивы и цели, которые подталкивают к использованию такой поведенческой модели могут демонстрировать существенные отличия друг от друга и по этой причине в целях квалификации подобной поведенческой модели весомого значения не имеют, вместе с тем они могут приниматься судом во внимание при принятии решения о назначении наказания.

В конечном счете, после того как нами было исследована субъективная сторона указанного вида преступного деяния, мы можем сделать вывод о том, что такое деяние может быть совершено исключительно на условиях наличия на то прямого умысла. На правомочность обозначенного утверждения указывают два обстоятельства:

– преступления с формальным составом могут быть совершены только тогда, когда будет прослеживаться рассмотренная выше разновидность формы вины;

– преюдиция и наличие судимости за преступления, – квалифицируются по анализируемой норме УК РФ.

¹ Приговор № 10-3/2016 Муезерского районного суда Республики Карелия от 5 мая 2016 г. по делу № 10-3/2016 // <https://sudact.ru/regular/doc/pWh8zg4aBPdK/>

Таким образом, лицо, осознавая тот факт что ранее оно уже подвергалось административному наказанию за пьяное вождение или за отказа от освидетельствования, или за преступления, квалифицируемые по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ, вновь находясь в нетрезвом состоянии, управляет автотранспортным средством, желая этого.

ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ

§ 1. Разграничение со смежными составами преступлений и административными правонарушениями

Одним из центральных вопросов, решаемых в ходе применения уголовного закона, является вопрос квалификации преступного деяния. Поэтому считаем необходимым проанализировать состав преступления, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ, в аспекте разграничения с одним из основных смежных составов преступлений – ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», так как особенности квалификации объективных и субъективных признаков данного состава представляют определённый интерес, как для науки уголовного права, так и для правоприменительной деятельности.

В качестве непосредственного объекта ст. 264 УК РФ выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, то есть аналогично ст. 264.1 УК РФ. Дополнительный объект ст. 264 УК РФ – жизнь и здоровье человека, состав же ст. 264.1 УК РФ дополнительного объекта не содержит и по конструкции объективной стороны является формальным. Однако жизнь и здоровье человека в рамках состава ст. 264.1 вполне может выступать факультативным объектом уголовно–правовой охраны, которому может причинен вред не во всех, но в некоторых случаях. Как гласит Постановление Пленума ВС РФ

№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» – «В случае если лицо совершает деяние, предусмотренное ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, и ранее было подвергнуто административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, то содеянное представляет собой совокупность преступлений, предусмотренных соответствующей частью ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ»¹

В отличие от ст. 264.1 состав ст. 264 УК РФ является материальным, поскольку содержит три обязательных признака объективной стороны: деяние в виде нарушения лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти; причинно – следственная связь между указанным деянием и наступившими последствиями. Отсутствие одного из трёх признаков исключает наличие состава преступления в целом. Из этого следует, что нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, в том числе и в состоянии опьянения, не является преступным, а значит, и общественно опасным. Общественную опасность в составе преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, представляют последствия в виде причинённого тяжкого вреда здоровью или смерти.

Субъектом рассматриваемых преступлений, согласно Постановлению Пленума ВС РФ является «достигшее 16–летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Им признается не только водитель,

¹ Российская газета. 2008. 26 дек

сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишённое права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением», однако субъект ст. 264.1 УК РФ должен обладать дополнительными признаками – находиться в состоянии опьянения и быть ранее подвергнутым административному наказанию по ст. ст. 12.28, 12.26 КоАП либо иметь судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ что и придает субъекту ст. 264.1 УК РФ специальность статуса в контексте уголовно–правовой квалификации.

Состояние опьянения субъекта нарушения правил дорожного движения, в то же время, является квалифицирующим признаком ст. 264 УК РФ, предусмотренным ч. 6 указанного состава, однако в отличие от ст. 264.1 УК РФ момент окончания состава ч. 6 ст. 264 УК РФ связан с наступлением последствий в виде смерти двух или более лиц по неосторожности.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, характеризуется виной в форме неосторожности (легкомыслия или небрежности). Поскольку при легкомыслии недостаточная осторожность оказывается в оценке тех обстоятельств, которые, по мнению субъекта, должны предотвратить наступление общественно опасных последствий (субъект не предвидит недостаточности этих обстоятельств); при небрежности неосторожность оказывается в отношении к самому деянию, субъект не предвидит возможные общественно опасные последствия). Поэтому последствия при неосторожном деянии наступают не по воле субъекта, не входят в содержание его мотива и цели, а наоборот, чаще всего

противоречат субъективной направленности его действий¹. По смыслу уголовного закона, отличие от ст. 264 УК РФ конструкция преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, предполагает умышленную форму вины. Это следует не только из прямого указания на признаки, перечисленные в диспозиции, но и п. 10.7. Постановления Пленума ВС № 25.

Связывают два рассматриваемых состава особенности назначения наказания, а именно: «при постановлении обвинительного приговора по ст. 264 УК РФ (ч. 2 – 6) или по ст. 264.1 УК РФ назначение дополнительного наказания в виде лишения права занимать определённые должности или заниматься определенной деятельностью является обязательным, в том числе если к основному наказанию лицо осуждается условно. Неприменение такого дополнительного наказания допускается лишь при наличии условий, предусмотренных ст. 64 УК РФ. Суд вправе назначить этот вид дополнительного наказания по ч. 1 ст. 264 УК РФ как осужденному к лишению свободы, так и осужденному к ограничению свободы, но со ссылкой на ч. 3 ст. 47 УК РФ. В приговоре надлежит конкретизировать, что осуждённый лишается права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами»².

Основная связь между составами ст. ст. 264 и 264.1 УК РФ в объекте уголовно–правовой охраны, а также в том, что привлечение ранее субъекта преступления (ст. 264.1 УК РФ) к уголовной ответственности (в случае наличия судимости) по ч. 2,4 или 6 ст. 264 УК РФ является необходимым квалификационным признаком состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Рассмотрим разграничение со ст. 12.8 КоАП РФ (Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения,

¹ Рублев А.Г. Неосторожная форма вины и её альтернатива в нарушении Правил дорожного движения //Вестник Казанского юридического института МВД России. № 2(24). 2016. С. 57-61

² Российская газета. 2008. 26 дек

передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения).

Содержание главы 12 КоАП РФ последнее время стало предметом пристального внимания юристов. Более того, интерес к юридически властному документу обнаруживают не только ученые – уяснить положения правовых норм желают простые обыватели и даже потенциальные правонарушители, особенно в свете применения административно–преюдициального подхода за повторное совершение административного правонарушения при установлении уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ

До включения в УК РФ ст. 264.1 ответственность за повторное управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, наступала по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, которая была признана утратившей силу с 1 июля 2015 года в связи с принятием Федерального закона 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»¹. При этом повторность определялась согласно общему правилу, которое устанавливается ст. 4.6. Кодекса об административных правонарушениях РФ (ред. от 05.12.2016)² – в случае выявления участника дорожного движения, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, который, согласно административному законодательству, совершает такое нарушение повторно, должно было быть возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ. При этом не имело значения, истек ли срок лишения нарушителя специального права по первому факту или нет³.

¹ Российская газета. 2015. 12 янв

² Российская газета. 2001. 31 дек

³ Ильин И.В., Шевченко О.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»

Учитывая, что состав ст. 12.8 КоАП звучит как «управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния», делаем вывод, что собственно деяние (а именно управление) в структуре объективной стороны, как преступления, так и правонарушения представляет собой «динамический признак, обозначающий деяние в форме целенаправленного осознанного волевого длящегося действия (совокупности отдельных операций), содержанием которого является воздействие на органы управления транспортного средства, в результате чего транспортное средство изменяет свое положение в пространстве»¹.

Ст. 264.1 УК РФ содержит указание на вид транспортных средств, управление которыми осуществляется лицом в состоянии алкогольного опьянения, включая в ни автомобили, трамваи, другие механические транспортные средства (автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадроциклы, мопеды, трактора, самоходные дорожно–строительные и иные самоходные машины). КоАП в данном случае не ограничивается механическими транспортными средствами, поскольку использует обобщённую формулировку «транспортное средство», под которым в соответствии с п.1.3. Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» понимается «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем».

Что касается возраста, по достижении которого наступает административная ответственность по ст. 12.8 КоАП и уголовная ответственность по ст. 264.1 УК РФ, то он четко определен ст. 2.3 КоАП РФ:

(административно-правовые и уголовно-правовые аспекты)// Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2016. № 3. С. 138–142

¹ Шкеля О.В. Управление как признак объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч 1 ст. 12.8 КОАП РФ // Сборник материалов X международной научно-практической конференции. ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова». 2016. С. 432.

«административной ответственности подлежат лица, достигшие к моменту совершения административного правонарушения 16–летнего возраста» и в ч.1 ст. 20 УК РФ «уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее ко времени совершения преступления шестнадцатилетнего возраста». И, конечно, для наступления ответственности виновные должны находиться в состоянии опьянения.

Вместе с тем необходимо иметь в виду, что удостоверения на право управления автомобилями, троллейбусами и трамваями могут получить лица, достигшие 18 лет, а мотоциклами, мотороллерами, мопедами и мотоколясками – 16 лет.

Субъективная сторона в обоих рассматриваемых случаях определяется исключительно умыслом.

Исходя из вышесказанного, фиксация и установление состава ст. 264.1 УК РФ происходят исключительно на начальных стадиях административного производства (возбуждение дела об административном правонарушении, административное расследование). Так, «при выявлении водителя с признаками опьянения должностное лицо ГИБДД первоначально обязано возбудить дело об административном правонарушении, применяя при этом меры обеспечения производства по делу (направление на медицинское освидетельствование, отстранение от управления транспортным средством). После этого в режиме реального времени, используя доступ уполномоченных сотрудников к оперативно–справочным учетам, должностное лицо устанавливает факт повторности и в случае ее установления относит рассматриваемый материал к разряду состава преступления»¹.

Таким образом, криминализация повторного управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, является эффективным способом предупредительного воздействия на указанные

¹ Ильин И.В., Шевченко О.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» (административно-правовые и уголовно-правовые аспекты)// Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2016. № 3. С. 138.

правонарушения не только с точки зрения усиления ответственности, но и с позиции обеспечения функции неотвратимости наказания.

Производство по делам о преступлениях, предусмотренным ст. 264.1 УК РФ, основывается на результатах первоначального административного производства, в ходе которого устанавливаются все первичные признаки указанного состава преступления.

§ 2. Совершенствование санкции уголовно–правовой нормы, предусмотренной ст. 264.1 УК РФ

Санкцией уголовно–правовой нормы есть часть нормы, описывающая размер и вид наказания, применяющегося к виновнику, нарушившему правила общественных взаимоотношений, что установлены уголовным законодательством.

Санкция статья 264.1 УК РФ предусматривает несколько альтернативных видов основного наказания:

– штраф в размере от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период от одного года до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

– обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

– принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет;

– лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Верховный Суд Российской Федерации разъяснил, что при вынесении обвинительного приговора по статье 264.1 УК РФ назначение виновному дополнительного 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 разрешения¹. Отметим, что в практике судов, например, Тамбовской области имели место нарушения уголовного закона при назначении как основного, так и дополнительного наказания по статье 264.1 УК РФ².

Имели место случаи, когда из-за нарушений, допущенных судом, виновное лицо могло вообще избежать лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами³. Если бы не своевременное реагирование прокурора на незаконный приговор, осужденный из-за нарушений, допущенных судом при назначении

¹ 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: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 дек. 2008 г. № 25 (в ред. от 24.05.2016 г.) // Рос. газ. 2008. 26 дек.; 2016. 1 июня

² Дело № 1-169/2016 Документ опубликован не был. Архив мирового судьи судебного участка № 2 Рассказовского района Тамбовской области за 2016 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/magistrate/doc/Ib7l6ycimvl4/>; Дело № 10-17/2016. Документ опубликован не был. Архив мирового судьи Рассказовского района Тамбовской области за 2016 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/regular/doc/mVGeIKlmIp5Q/>

³ Дело № 1-22/2017 Документ опубликован не был. Архив мирового судьи Инжавинского района Тамбовской области за 2017 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/magistrate/doc/YIXx6QjO7dlv/>

наказания, мог бы фактически избежать его, так как 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 средством¹.

В настоящее время дело направлено на новое судебное разбирательство другому мировому судье².

Вместе с тем, следует отметить и нарушения, которые вопреки требованиям закона и разъяснениям Верховного Суда Российской Федерации могли ухудшить положение осужденного.

Согласно разъяснениям высшего судебного органа, если в ходе судебного рассмотрения уголовного дела будет установлено, что лицо в связи с совершением этого же деяния было лишено права управления транспортным средством в соответствии с требованиями ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ, то отбытый данным лицом срок лишения права управления транспортным средством засчитывается в срок назначенного по приговору суда дополнительного уголовного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, при этом в приговоре должны быть приведены основания принятого такого решения, и указан период, подлежащий зачету.

Однако, при разрешении уголовного дела в отношении К., осужденного по ст. 264.1 УК РФ, мировым судьей Пичаевского района Тамбовской области в резолютивной части приговора срок отбытого административного наказания в виде лишения права управления транспортным средством не

¹ Дело № 1-55/2016. Документ опубликован не был. Архив мирового суда Моршанского района Тамбовской области за 2016 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/magistrate/doc/OCP67ZEZ7nUP/>

² Постановление Президиума Тамбовского областного суда от 15.09.2016 // дело № 44-у-76. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/regular/doc/7Es1bzqjfQX/>

засчитан в срок уголовного наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами¹.

Правила назначения наказания нарушены судом и при рассмотрении дела в отношении М. Будучи ранее дважды судимым по ст. 264.1 УК РФ, он вновь управлял в состоянии алкогольного опьянения автомобилем своего знакомого марки «ВАЗ–2110», одновременно неправомерно завладев данным транспортным средством без цели хищения, т.е совершил угон. Судом М. по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 264.1, ч. 1 ст. 166 УК РФ, назначено наказание в виде лишения свободы условно². Вопреки требованиям Общей части УК РФ суд, руководствуясь правилами ст. 70, 71 УК РФ, присоединил к этому наказанию наказание по двум предыдущим приговорам в виде обязательных работ, т.е. фактически сложил реальное (обязательные работы) и условное (лишение свободы) наказание, что недопустимо. Тамбовский областной суд в апелляционном порядке изменил приговор, исключил указание о назначении наказания на основании ст. 70 и 71 УК РФ, основное наказание М. снизил до 2 лет 1 месяца лишения свободы условно³. Таким образом, несмотря на незначительное снижение основного наказания на 1 месяц, что фактически не влияет на его справедливость, суд апелляционной инстанции привел приговор в соответствие с требованиями уголовного закона.

В соответствии с ч. 1 ст. 6 УК РФ наказание должно быть справедливым, то есть соответствовать характеру и степени общественной

¹ Дело № 1-17/2016. Документ опубликован не был. Архив мирового судьи судебного участка Пичаевского района Тамбовской области за 2016 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/magistrate/doc/1gTLmKnaH31J/>

² Дело № 1-49/2016. Документ опубликован не был. Архив Ленинского районного суда г. Тамбова за 2016 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/regular/doc/GgOzBBKpeX1v/>

³ Дело № 22-556/2016. Документ опубликован не был. Архив Ленинского районного суда г. Тамбова за 2016. [Электронный ресурс]: http://sud24.tmb.sudrf.ru/modules.php? Name =docum_sud&id=137

опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного¹.

При этом следует отметить, что соблюдение принципа справедливости должно обеспечить компромисс между участниками правовых отношений, тем самым применение справедливого уголовного закона должно удовлетворять интересы и государства, и общества, и обвиняемого, и потерпевшего. Поэтому судья, выступая связующим звеном между правосудием и справедливостью, в каждой конкретной ситуации сам определяет вид и размер наказания².

Таким образом, с учетом положений ст. ст. 6 и 60 УК РФ, а также с учетом смягчающих и отягчающих обстоятельств, относящихся к личности виновного, должен(ны) назначаться конкретный вид(ы) и размер(ы) наказания – на что указывают ряд авторов как К.В. Дядюн, Э.Г. Шкредова, В.Н. Воронин и А.В. Курсаев, Р.Б. Осокин³.

Санкция статьи 264.1 УК РФ предусматривает максимальное наказание до 2 лет лишения свободы. В силу ч. 2 ст. 15 УК РФ данное преступление относится к категории преступлений небольшой тяжести. Анализ правоприменительной практики позволяет сделать вывод о том, что в случае совершения указанного преступления виновное лицо фактически не несет серьезного уголовного наказания. Чаще всего назначается наказание в виде

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 24.02.2021) // Консультант плюс.

² Городнова О.Н., Иванцова Н.В. Принцип справедливости - презумпция или фикция уголовного права? // Юридическая техника. 2016. № 4. С.123; Мутасова М.А. Проблема законодательного закрепления принципа справедливости // Социально-экономические явления и процессы. 2015. Т. 10, № 7. С. 172.

³ Дядюн К.В. Учет принципов справедливости и гуманизма при назначении наказания за рецидив преступлений // Журнал российского права. 2011. № 7 (175). С. 57; Шкредова Э.Г. Учет личности виновного и обстоятельств, смягчающих и отягчающих наказание, как один из критериев справедливого наказания // Журнал российского права. 2016. № 6 (234). С. 134-142; Воронин В.Н. Влияние назначенного наказания на исправление осужденного и на условия жизни его семьи как общий критерий индивидуализации наказания // Евразийская адвокатура. 2016. № 3 (22). С. 69-74; Курсаев А.В., Осокин Р.Б. Влияние смягчающих или отягчающих наказание обстоятельств, относящихся к личности исполнителя, на ответственность других соучастников // Российский следователь. 2011. № 8. С. 15-18.

обязательных работ, крайне редко – штраф, либо если преступление совершено повторно, – лишение свободы условно, с применением статьи 73 УК РФ. Приставляется, что виновные лица фактически не несут той строгой меры наказания, которую должны нести при привлечении к уголовной ответственности.

Кроме того, с учетом требований ч. 1 ст. 56 УК РФ, в случае совершения преступления небольшой тяжести впервые, при отсутствии отягчающих наказание обстоятельств, такому осужденному вообще не может быть назначено наказание в виде лишения свободы, даже условно, с применением ст. 73 УК РФ.

Необходимо проработать вопрос об увеличении ответственности за данный вид правонарушения, для того что – бы срок лишения свободы превышал 3 года. Таки образом данные деяния необходимо отнесены к разряду средней тяжести, что будет в большей степени соответствовать тяжести последствий.

Что касается дополнительного наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами, то оно назначается на срок не более 3 лет. С учетом мягкости основного наказания, на наш взгляд, уголовное наказание по статье 264.1 УК РФ по существу сводится к лишению водительского удостоверения, равно как и при административном наказании 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.

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. Полагаем, что 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.

Отметим, 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, так как оно является преступлением небольшой тяжести, а, следовательно, не влечет более строгого уголовного наказания.

В настоящее время в действующее правовое регулирование введено понятие «опасного вождения», выражающегося в следующих действиях:

1) неоднократном совершении одного или нескольких следующих друг за другом действий, которые заключаются в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;

2) перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты (исключением при этом признаются случаи разворота, поворота направо или налево, остановки, а также при необходимости объезда препятствия);

3) несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства;

4) несоблюдении бокового интервала;

5) резком торможении (за исключением случая, когда такое торможение требуется для предотвращения дорожно–транспортного происшествия);

6) препятствовании обгону¹.

¹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению

При этом такие действия водителя должны в обязательном порядке повлечь создание в процессе дорожного движения ситуации, когда движение данного водителя, либо движение других участников дорожного движения в этом же направлении и с такой же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, причинения технических повреждений транспортным средствам, сооружениям, грузам или иного имущественного вреда¹.

Бесспорным является мнение о том, что «катастрофическая статистика по совершенным дорожно–транспортным преступлениям в России требует повышенной ответственности за автодорожные происшествия с тяжелыми последствиями»². Вместе с тем, на наш взгляд, с учетом приведенных выше примеров опасного, агрессивного вождения, приведшего к трагическим случаям, следует повысить уровень ответственности лиц, позволяющих себе такое управление транспортным средством в состоянии опьянения, пусть даже и не повлекшее дорожно–транспортные происшествия.

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.

Итак, судебная практика и практика поддержания государственного обвинения выявили определенные проблемы при назначении уголовного наказания лицам, признанным виновными в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, что требует повышенного внимания к этому вопросу как судей, так и прокуроров. Кроме того, представляется, что при определении меры наказания осужденным необходим взвешенный, сбалансированный, но в то же время дифференцированный подход с учетом

безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021) // Консультант плюс. Дата обращения: 12.03.2021.

¹ См. Там же.

² Автотранспортное законодательство: состояние и практика применения: учебное пособие / отв. ред. И.В. Гранкин. М.: Проспект, 2016. С.84.

обстоятельств совершения преступления. Совершенствование уголовного законодательства с усилением как основного, так и дополнительного наказания будет стимулировать граждан к законопослушному поведению, что предотвратит опасные последствия в виде трагических дорожно – транспортных происшествий.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С точки зрения принятия эффективных мер, позволяющих минимизировать количество дорожно – транспортных происшествий, требуется в первую очередь разработать эффективные механизмы качественного обеспечения безопасности дорожного движения, принять меры для разработки продуктивной нормативно–правовой базы в данном направлении деятельности.

В процессе написания настоящего исследования была проведена аналитическая оценка источников научной и учебной литературы, действующих нормативно–правовых актов в анализируемой сфере, а также практики правоприменения. В результате чего автор пришел к выводу, что потребуются создать такие условия для привлечения лиц к мерам уголовной ответственности, которые будут базироваться на установленных справедливых правовых запретах и предполагать использование адекватных таким запретам мер принуждения.

В процессе исследования признаков, регламентированных в нормативных положениях ст. 264.1 УК РФ, а также автор формулирует ряд ключевых выводов обобщающего порядка:

1. В качестве непосредственного объекта указанного преступного деяния предстают общественные правоотношения, возникающие по поводу установленного правилами дорожного движения порядка управления автотранспортными и другими видами транспортного средства, а также обеспечения их безопасной эксплуатации.

2. В свою очередь законодатель, отмечая особый уровень общественной опасности деяния, выраженного в управлении транспортным средством в состоянии опьянения, определяет меры уголовной ответственности за сам факт пьяного вождения. Объективная сторона указанного преступления формируется исключительно за счет действий, реализованных виновным лицом, при этом здесь отсутствует зависимость от того, наступили ли на самом деле опасные для общества последствия или нет, прослеживается ли причинно – следственная взаимосвязь между ними.

При совершении преступления, квалифицируемого по ст. 264.1 УК РФ, меры уголовной ответственности могут быть применены в отношении нарушителя тогда, когда в законную силу вступает постановление о назначении административного наказания. Кроме того, существенным в данном случае является срок давности (1 год.).

В данном случае основанием является привлечение лица к ответственности по факту пьяного вождения или по факту отказа от прохождения от освидетельствования.

В соответствии с формальным составом, который предусмотрен в нормах ст.264.1 УК РФ, в данном случае не подразумевает обязательное наступление опасных для общества последствий, которые могут быть выражены в причинении вреда здоровью потерпевших или наступления смерти потерпевших, по этой причине преступления считается оконченным

на момент совершения деяния независимо от того какие фактические последствия наступили в результате его совершения.

3. Субъект преступного деяния, который предусматривают нормы указанной статьи представляет собой специальный субъект. Наряду с общими признаками, он также должен демонстрировать присущий ему специальный признак, выраженный в пребывании в состоянии опьянения за рулем, в факте привлечения ранее к мерам административной или уголовной ответственности, – регламентированы в диспозиции нормативных положений статьи 264.1 УК РФ. Факт пребывания лица в состоянии опьянения в процессе управления ТС считается признанным в том случае, когда будет доказан факт употребления указанным лицом веществ, которые провоцируют развитие состояния алкогольного опьянения, что представляется возможным определить при установлении наличия этилового спирта наркотических и психотропных веществ в организме; в случае неисполнения лицом–водителем транспортного средства предъявленного на законных основаниях требования от уполномоченного должностного лица о необходимости прохождения процедуры медосвидетельствования на предмет установления состояния опьянения.

4. В качестве обязательного признака, характеризующего субъективную сторону преступного деяния, чья квалификация обеспечивается в рамках нормативных положений ст. 264.1 УК РФ выступает наличие вины, выраженной в форме прямого умысла. На правомочность обозначенного утверждения указывают два обстоятельства:

- преступные деяния с формальным составом могут быть осуществлены только тогда, когда будет прослеживаться обозначенная выше форма вины;

- преюдиция и наличие судимости за преступления по рассматриваемой законодательной норме УК РФ.

Таким образом, складывается такая ситуация, когда лицо, осознавая тот факт, что ранее он уже привлекался к мерам административного наказания

по факту пьяного вождения, по факту отказа от медицинского освидетельствования, или данное лицо уже имеет судимость по нормам ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ, вновь пребывая в состоянии опьянения, осуществляет действия, выраженные в управлении транспортным средством, и желает совершать такие действия. В конечном счете, резюмируя итоги настоящей работы подчеркну, что в результате пересмотра и изменения норм уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, подобные меры были приняты с целью усовершенствовать действующий уголовный закон, достичь необходимой степени ясности и оптимальным образом разрешить некоторые спорные моменты, оказать кардинальное положительное влияние на состояние безопасности дорожного движения на территории РФ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты и иные официальные документы:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020)
2. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с изм. от 28 сентября 2004 г.) // Бюллетень международных договоров. № 10. 2007. Конвенция ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938–VIII.
3. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН от 2 мая 2016 г. «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.un.org/ru/roadsafety/documents.shtml> (Дата обращения: 10.12.2020).

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195–ФЗ (ред. от 30.12.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2021)
5. Федеральный закон «Об оперативно–розыскной деятельности» от 12.08.1995 № 144–ФЗ (в ред. от 30.12.2020) // Российская газета от 18 августа 1995 г. № 160.
6. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162–ФЗ (в ред. от 07.12. 2011 г.) «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Российская газета. 2003. № 252.
7. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 153–ФЗ (в ред. от 06.07. 2016 г.) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О ратификации конвенции совета Европы о предупреждении терроризма» и Федерального закона «О противодействии терроризму» // Российская газета. 2006. № 165.
8. Федеральный закон от 24 июля 2007 г. № 210–ФЗ (в ред. от 31 .12. 2014 г.) «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета. 2007. № 164.
9. Федеральный закон 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» // Российская газета. 2015. №1.
10. Федеральный закон от 3 апреля 2018 г. № 62–ФЗ «О внесении изменения в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СЗ РФ.2018. № 15. Ст. 2033.
11. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196–ФЗ (в ред. от 08.12.2020) // Консультант плюс. (Дата обращения: 12.01.2021).
12. Закон Российской Федерации от 24 декабря 1992 г. № 4217–I (в ред. от 13 июня 1996 г.) «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об

- административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно–процессуальный кодекс РСФСР» // Российская газета. 1993. № 11.
13. Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 1 (ч. II). Ст. 212.
14. Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2017 г. № 652 «О внесении изменения в Указ Президента Российской Федерации от 5 мая 2014 г. № 300 «О некоторых вопросах Министерства внутренних дел Российской Федерации» // СЗ РФ. 2017. № 1. Ст. 325.
15. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 13 февраля 2018 г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 г. № 475 (в ред. от 10 сентября 2016 г.) «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // СЗ РФ. 2008. № 27. Ст. 3280.
17. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 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 от 26 декабря 2008 г. № 265.
18. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 16.05.2020) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // СЗ РФ. 2013. № 41. Ст. 5183.
 19. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2015 г. № 58 (ред. 29 ноября 2016 г.) «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» // Российская газета. 2015. № 295.
 20. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 мая 2016 г. № 22 «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации 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» // Российская газета. 2016. № 117.
 21. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1–р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы» // СЗ РФ. 2018. № 5. Ст. 774.
 22. Приказ Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // Российская газета. 2016. № 60.
 23. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (в ред. от 21 декабря 2017 г.) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований

законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2017. № 232.

24. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (в ред. от 21 декабря 2017 г.) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2017. № 232.

Монографии, учебники, учебные пособия:

25. Административное право России. Первая часть: учебник / под ред. А.П.Алехина.– М., 2011.
26. Голубовский В. Ю. Уголовное право России. Общая и Особенная части: учебник / В.Ю. Голубовский. – М.: Проспект. 2020.
27. Ефремов И.С. Троллейбусы (теория, конструкция и расчет): учебник для вузов. 3–е изд., испр. и доп.– М.: Высш. школа, 1969.
28. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: науч.–практич. пособ. / под ред. проф. Н.Г. Кадникова. – М.: Юриспруденция, 2010.
29. Косыгина Е.Е. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Е.Е. Косыгина. – М.: КОНТАКТ, 2015.
30. Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография / А. И. Коробеев. – М.: Юрлитинформ, 2015.
31. Любимов Л.В. Дорожно–транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. – Волгоград, 2005.
32. Марцев А.И. Общие вопросы учения о преступлении. – Омск: Изд–во Омского юрид. ин–та МВД России, 2000.
33. Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления: дис. ... д–ра юрид. наук. М., 2006.
34. Осокин Р.Б. Уголовное право в схемах (общая часть) : учеб. пособие / под ред. Н.Г. Кадникова, В.И. Динеки. – М. : Щит–М, 2006.
35. Основания уголовно – правового запрета. Криминализация и декриминализация / под ред. В.Н. Кудрявцева, А.М. Яковлева. – М: Наука, 1982.
36. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: науч.–практич. пособ. / Н.И. Пикуров. – М.: РАП, 2011.

37. Советская уголовно–правовая политика. Проблемы криминализации и пенализации: учебник / Коробеев А.И. – Владивосток: Изд–во Дальневост. ун–та, 1987.
38. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учебник для бакалавров / отв. ред. А.И. Рарог. 2–е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2016.
39. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учебник / В.А.Блинников, А.В. Бриллиантов, О.А. Вагин и др; под ред. А.В.Бриллиантова. 2–е изд., перераб. и доп. – М. : Проспект, 2017.
40. Уголовное право России. Общая часть. Учебник для бакалавров. / под ред. Т.В. Непомнящая, М.С. Гринберг.– М.: Проспект. 2020.
41. Уголовное право России. Общая часть. Учебник. / под ред. Круковского В.Е., Чучаева А.И. – М.: Проспект, 2020.
42. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: науч.–практ. пособие / Н.И.Исаев; под ред. Н.Г. Кадникова. – М.: Юриспруденция, 2010.
43. Фефелов П.А. Механизм уголовно–правовой охраны. Основные методологические проблемы. – М.: Наука, 1992.

Научные публикации и статьи в иных периодических изданиях:

44. Агильдин В. В. Некоторые моменты уголовно–правовой политики борьбы с дорожно–транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Всероссийский криминологический журнал. – 2016. – № 1. – С. 117–125
45. Аюпова Г.Ш. Административная преюдиция как средство криминализации деяний в сфере безопасности дорожного движения / Г.Ш. Аюпова //Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы международной научно–практической конференции (30 сент.

- 2016 г.): в 2 т. Краснодар: Краснодарский университет МВД России. – 2016. Т. 2. – С. 3– 6.
46. Аюпова Г.Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: автореферат дис. ... кандидата юр наук : 12.00.08 / Г.Ш.Аюпова. – Екатеринбург, 2018.
47. Административное право России. Первая часть: учебник / под ред. А.П.Алехина. – М., 2011.
48. Бохан А.П. Криминализация «опасного вождения» – следующий шаг законодателя? // Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы междунаро. науч.–практ. конф. Краснодар: Краснодарский ун–т МВД России, 2016. Баканов К.С., Васюков В.Ф. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Уголовный процесс. 2016. № 6. С. 60 – 67.
49. Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Чучаев А. И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Lex Russica. 2015 г. № 4. С. 71 – 80.
50. Епифанов Б.В. Предмет преступления: понятие и проблемы правотворчества // Вестник Санкт–Петербургского ун–та МВД России. 2015. № 2. С. 71 – 82.
51. Ильин И.В., Шевченко О.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» (административно–правовые и уголовно–правовые аспекты) // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2019. № 3. С. 138 –142.
52. Козаренко Ю.Г. Состояние опьянения: уголовно–правовые и криминологические аспекты: дис. ... канд. юрид. наук. – Волгоград, 2014. С. 131 – 143.

53. Кузнецова Н.Ф. Значение общественной опасности деяний для их криминализации и декриминализации // Государство и право. 2010. № 6. С. 67 – 75.
54. Коробеев А. И. Транспортные преступления: пути и способы совершенствования законодательной конструкции // Правоведение. 1989. № 2. С.11.– 16.
55. Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 13. С. 43 – 47.
56. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно–правовой охраны в составе транспортных преступлений // Российский следователь. 2010. № 14. С. 22–25.
57. Рублев А.Г. Неосторожная форма вины и её альтернатива в нарушении Правил дорожного движения //Вестник Казанского юридического института МВД России. № 2(24). 2016. С. 57 – 61.
58. Сафронова Е.В., Лоба В.Е. «Опасное состояние личности» как криминологическая категория // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. 2014. № 3. С. 11 – 22.
59. Тараканов И.А. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: вопросы дополнительной криминализации // Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2019. №4(22). С.104 –109.
60. Феллов П.А. Критерии установления уголовной наказуемости деяний // Советское государство и право. 1970. № 11. С. 101 – 105.
61. Цепелев В.Ф. Уголовно–политическая обусловленность уголовного законодательства // Уголовное право. 2017. № 4. С. 127. –130.
62. Чучаев А.И. Транспортные преступления проблемы механизма, квалификации и наказания: дис. ... д–ра юрид. наук. – М., 1990. С. 194.–204.

63. Шевченко О.А. Возбуждение и административное расследование дел об административном правонарушении в области дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук.– М., 2015.
64. Шкеля О.В. Управление как признак объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч 1 ст. 12.8 КОАП РФ // Сборник материалов X международной научно–практической конференции. ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова». 2019. С. 432–436.
65. Южанин В.Е. Общественная опасность личности преступника и предмет уголовно–исполнительного права // Уголовно–исполнительное право. 2012. № 1. С. 38 – 45.

Интернет–ресурсы:

66. Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации – данные судебной статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79>
67. Методические указания от 3 июля 1974 г. «О судебно–медицинской диагностике смертельных отравлений этиловым алкоголем и допускаемых при этом ошибках»: утв. начальником Главного управления лечебно–профилактической помощи Министерства здравоохранения СССР [Электронный ресурс] // Нормативно–правовые документы для судебно–медицинских экспертов. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.forens-med.ru/> (Дата обращения: 13.01.2021).
68. Промилле или грамм на литр. В чем правильно мерить уровень алкоголя? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.aif.ru/> (Дата обращения: 13.01.2021).
69. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. ГИБДД России [Электронный ресурс]. URL: <https://rosinfostat.ru/dtp/> (Дата обращения: 08.12.2020).

70. Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации. Судебная статистика [Электронный ресурс]. URL: [http:// www.cdep.ru /](http://www.cdep.ru/) (Дата обращения: 16.01.2021).
71. Хакасии пьяный водитель сбил четырех детей // [Электронный ресурс]: URL: <https://19rus.info/index.php/proisshestviya-i-kriminal/item/36358-v-khakasii-pyanyj-voditel-sbil-chetverykh-detej>

Эмпирические материалы:

72. Апелляционное постановление Московского окружного военного суда от 23.12.2016 по делу № 22–424/2016 в отношении З. по ст. 264.1 УК РФ. Документ опубликован не был // Архив Твер. гарнизон. воен. суда за 2017 г.
73. Апелляционное постановление Краснодарского краевого суда от 12 апреля 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://sudact.ru> (Дата обращения: 01.01.2021).
74. Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 10 июля 2003 г. № 270–О «Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Курганского городского суда Курганской области о проверке конституционности части первой статьи 3, статьи 10 Уголовного кодекса Российской Федерации и пункта 13 статьи 397 Уголовно–процессуального кодекса Российской Федерации» // Вестник Конституционного Суда Российской Федерации. 2003. № 5.
75. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 10 февраля 2017 г. № 2–П «По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И.И. Дадина» // Российская газета. 2017. № 41.
76. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2001 г. № 6–«По делу о проверке конституционности статьи 265

- Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А.А. Шевякова» // СЗ РФ. 2001. № 23. Ст. 240.
77. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 2013. № 34. Ст. 4446
78. Постановление президиума Самарского областного суда от 14.04.2016 по делу № 44у–73/2016 в отношении С.О.В. по ст. 264.1 УК РФ. Документ опубликован не был // Архив мирового судьи судеб. участка № 78 судеб. района г. Сызрани Самар. обл. за 2016 г.
79. Постановление мирового судьи судебного участка № 1 по Калининскому району г. Уфы Республики Башкортостан от 14 декабря 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://sudact.ru/> (дата обращения: 28.12.2020).
80. Постановление судебного участка № 46 Уржумского судебного района (Кировская область) от 7 ноября 2016 г. [Электронный ресурс]. – URL: <http://sudact.ru/>
81. Постановление президиума Воронежского областного суда от 5 июля 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://sudact.ru/> (Дата обращения: 12.01.2021).
82. Постановление президиума Самарского областного суда от 10 ноября 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://sudact.ru/> (Дата обращения: 16.01.2021).\
83. Постановление президиума Самарского областного суда от 22 сентября 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://sudact.ru/> (Дата обращения: 16.01.2021).
84. Постановление президиума Пермского краевого суда от 20 мая 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://sudact.ru/> (Дата обращения: 16.01.2021).
85. Постановление суда кассационной инстанции Президиума Красноярского краевого суда от 23 августа 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 21.12.2020).

86. Приговор Омского гарнизонного военного суда от 23 марта 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://rospravosudie.com> (Дата обращения: 15.12.2020).
87. Приговор мирового судьи судебного участка № 1 Сосновского района Тамбовской области от 29.08.2016 по делу № 1–14/2016 в отношении Ч.П.П. по ст. 2641 УК РФ. Документ опубликован не был // Архив мирового судьи судеб. участка № 1 Сосн. района Тамб. области за 2016 г.
88. Приговор Московского окружного военного суда от 14.02.2017 по делу № 2–13/2017 в отношении А.Г.З. по ч. 1 ст. 205.1 УК РФ. Документ опубликован не был // Архив Моск. окружн. воен. суда за 2017 г.
89. Приговор Кудымкарского городского суда Пермского края от 28 апреля 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://rospravosudie.com> (Дата обращения: 12.01.2021).
90. Приговор мирового судьи судебного участка № 7 Центрального судебного района г. Кемерово Кемеровской области от 6 июля 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://rospravosudie.com> (Дата обращения: 16.01.2021).
91. Приговор Мелеузовского районного суда Республики Башкортостан от 19 октября 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://rospravosudie.com> (Дата обращения: 15.01.2021).
92. Приговор Кугарчинского районного суда, Республики Башкортостан № 1–26/2016 от 20 апреля 2016 г. по делу № 1–26/2016 // <https://sudact.ru/regular/doc/293kFoJC33o4/>
93. Приговор Советского районного суда, г. Рязани №1–24/2015 от 14 сентября 2015 г. по делу № 1–24/2015// http://19.riz.msudrf.ru/modules.php?name=info_pages&id=865
94. Приговор № 10–3/2016 Муезерского районного суда Республики Карелия от 5 мая 2016 г. по делу № 10–3/2016 // <https://sudact.ru/regular/doc/pWh8zg4aBPdK/>

95. Дело № 1–55/2016. Документ опубликован не был. Архив мирового суда Моршанского района Тамбовской области за 2016 г. [Интернет ресурс]: <https://sudact.ru/magistrate/doc/ОСР67ZEZ7nUP/>
96. Постановление Президиума Тамбовского областного суда от 15.09.2016 // дело № 44–у–76. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/regular/doc/7Es1bzqjfFQX/>
97. Дело № 1–17/2016. Документ опубликован не был. Архив мирового судьи судебного участка Пичаевского района Тамбовской области за 2016 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/magistrate/doc/1gTLmKnaH31J/>
98. Дело № 1–49/2016. Документ опубликован не был. Архив Ленинского районного суда г. Тамбова за 2016 г. [Электронный ресурс]: <https://sudact.ru/regular/doc/GgOzBBKpeX1v/>
99. Дело № 22–556/2016. Документ опубликован не был. Архив Ленинского районного суда г. Тамбова за 2016. [Электронный ресурс]: http://sud24.tmb.sudrf.ru/modules.php?Name=docum_sud&id=137