

Угроза, выраженная в форме жестов, может быть как определенной, так и нет, равно как и угроза действиями.

В науке уголовного права существует мнение, что угроза причинением вреда исчерпывает понятие психического насилия.<sup>6</sup> А многие авторы еще более сужают данную категорию до угрозы применения физического насилия.<sup>7</sup> Такая узкая трактовка психического насилия вряд ли оправданна. Нельзя не учитывать, что современные криминологические реалии характеризуются порой весьма неординарными формами преступных посягательств, в том числе насильственных. И общие черты преступного насилия в полной мере относятся не только к разного рода угрозам, но присущи и другим способам противоправного психического воздействия на человека.

Психическое насилие может быть выражено не только в высказываниях, но и в характерных ругательствах, жестах, однако обстоятельства и обстановка должны убеждать потерпевшего в реальности угрозы<sup>8</sup>, например место захвата заложников (школа, больница,

общественный транспорт), количество и вооруженность преступников, факты уже совершенных ими преступлений (убийства, причинение вреда здоровью, уничтожение или повреждение имущества), характер выдвигаемых преступниками требований.

<sup>1</sup> О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 27.12.2002 № 29.

<sup>2</sup> Уголовное право: Особенная часть / под ред. Н.А. Беляева. Спб., 1995. Ч. 1. С. 167.

<sup>3</sup> Марцев А.И. Ответственность за разбой // Российский юридический журнал. 1994. № 2. С. 182.

<sup>4</sup> Сердюк Л.В. Психическое насилие как предмет уголовно-правовой оценки следователем. Волгоград, 1981. С. 9.

<sup>5</sup> Сердюк Л.В. Насилие: криминологическое и уголовно-правовое исследование. М., 2002. С. 19, 24, 32.

<sup>6</sup> Левертова Р.А. Ответственность за психическое насилие по советскому уголовному праву. Омск, 1978. С. 6; Базаров Р.А. Уголовно-правовая характеристика насилия // Проблемы обеспечения личной безопасности граждан. М., 1995. С. 44.

<sup>7</sup> Гаухман Л.Д. Борьба с насильственными посягательствами. М., 1969. С. 3, 32.

<sup>8</sup> Яни П.С. Мошенничество и иные преступления против собственности: уголовная ответственность. М., 2002. С. 50.

*Жукова Ю.В.*

Сибирский юридический институт МВД России (г. Красноярск)

### **СОЦИАЛЬНАЯ ОБУСЛОВЛЕННОСТЬ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Социальная обусловленность уголовной ответственности за общественно опасные деяния предполагает выяснение совокупности различных факторов.<sup>1</sup> Одним из таких факторов выступает историческая закономерность появления как самих общественно опасных деяний, так и соответствующих уголовно-правовых норм, регулирующих противодействие этим деяниям.

Исторически сложилось так, что в большинстве стран мира во все времена вождение в состоянии опьянения считалось очень серьезным противоправным

деянием. В разных странах наказание за данное деяние было различным: от штрафа (величина, которого может зависеть от степени опьянения, вида транспортного средства и наступивших последствий), лишения водительских прав и до лишения свободы.

Первые известные попытки упорядочить городское движение были приняты еще в Древнем Риме Гаем Юлием Цезарем. Первыми правилами дорожного движения, введенными Юлием Цезарем в 50-х гг. до н.э., запрещалось ездить на частных колесни-

цах по улицам Древнего Рима в рабочее время, а иногородним предписывалось оставлять свои транспортные средства за городской чертой и передвигаться пешком или в наемном паланкине – своеобразном такси того времени.

Регулировать дорожное движение в Великобритании начали в XIX веке, в связи с этим издавались соответствующие указы и правила. Впервые в Лондоне 10 сентября 1897 г. был оштрафован на 25 шиллингов 25-летний лондонский таксист Джордж Смит после того, как он в состоянии алкогольного опьянения, которое засвидетельствовал участковый врач, въехал на автомобиле в препятствие (стену).

Изучение исторических документов показало, что оборот крепких спиртных напитков в России стал регулироваться в 1862 г.,<sup>2</sup> первый автомобиль отечественного производства был сконструирован инженерами Е.А. Яковлевым и П. А. Фрезе в 1896 г., датой рождения российских правил дорожного движения считают 11 сентября 1896 г., однако первые правила, регулирующие передачу управления транспортом лицу, находящемуся в состоянии опьянения, появились именно в 1864 г.

Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, 1864 г. (далее – Устав о наказаниях)<sup>3</sup> включал ст. 123, которая по содержанию сочетала одновременно признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (только без общественно опасных последствий), и признаки состава административного правонарушения, относящиеся к ст. 12.8 КоАП РФ; за отступление от данной нормы наступала ответственность в виде ареста не свыше 7 дней или денежное взыскание не свыше 25 руб. за: «неосмотрительную или непомерно скорую їзду въ городахъ и селенїяхъ, а также за порученїе управленїя лошадьми лицу неспособному или пьяному».

В ст. 74 Устава о наказаниях устанавливалась ответственность за правонарушения, аналогичные указанным в ст. 268 УК РФ. Диспозиция нормы предъявляла следующие требования:

«за несоблюденїе правил, установленныхъ для їзды обозами по шоссе и другимъ дорогамъ, виновные въ томъ извозчики подвергаются: денежному взысканїю не свыше тридцати копѣекъ за каждую повозку». Между статьями обнаруживается сходство, отличие между ними лишь в том, что в ст. 74 не предусматривалось наступление общественно опасных последствий.

Важно отметить, что ст. 123 и 74-76 располагались в разных главах, таким образом, статьи разграничивались по объекту посягательства, а также в них предпринималась попытка дифференцирования ответственности в зависимости от социальной значимости норм, обеспечивающих безопасность движения. Так, за «переездъ, переходъ, или перетаскиванїе чего либо чрезъ желѣзную дорогу въ то время, когда это не дозволено, виновные подвергаются: денежному взысканїю не свыше пятидесяти рублей».

По мере увеличения производства автомобилей и строительства дорог законодательство все более детально регламентировало правила дорожного движения.

Прием признания определенных правонарушений преступлениями стал использоваться еще в первые годы советской власти. В законодательстве России повторность (неоднократность) использовалась в первые годы советской власти до принятия УК РСФСР 1922 г. Так, в п. 10 Декрета ВЦИК от 20 марта 1920 г. «О революционных военных железнодорожных трибуналах» определялась подсудность дел этим трибуналом, в числе других были указаны дела об умышленном неисполнении железнодорожными служащими служебных обязанностей (саботаж), а также и за явно небрежное к ним отношение в случаях, имеющих для транспорта важные последствия, или при повторении упущений после двукратного взыскания в дисциплинарном порядке.

Самым убедительным доводом существования административной преюдиции в уголовном законодательстве советского периода является включение

ст. 211.1 УК РСФСР 1960 г.: «лица, управляющие транспортным средством и находящиеся в состоянии опьянения, подлежали уголовной ответственности за совершенное повторно (в течение года) действие в случаях:

– лишения их водительских прав за управление транспортным средством в состоянии опьянения;

– применения мер административного наказания к лицам, не имевшим прав, за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Наказывалось такое лицо лишением свободы на срок до 1 года, или исправительными работами на срок до 2 лет, или штрафом в размере трех минимальных месячных размеров оплаты труда, с лишением водителя права управления транспортным средством на срок от 3 до 5 лет;

– если лицо имело судимость за преступление, предусмотренное ст. 211.1 УК РСФСР, такой виновный лишался свободы на срок до 3 лет с лишением водителя права управления транспортным средством на срок до 5 лет, и его действия квалифицировались по ч. 2 ст. 211.1 УК РСФСР.

Практика применения указанной меры ответственности также регулировалась постановлением Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г. № 50 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушениями безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угонем (ст. 211-212.1 УК РСФСР).

Таким образом, на протяжении всей истории формирования данных статей дифференцирование ответственности наблюдается не только в зависимости от социальной значимости различных норм, но и при выборе приоритета за квалифицирующим признаком (ч. 2 ст. 211.1 УК РСФСР), в котором содержалась имеющаяся у виновного лица судимость.

Присутствие административной преюдиции прослеживается в период 1959-1962 гг. в УК республик СССР. Так, «в качестве обязательного призна-

ка отдельных составов преступлений предусматривалось совершение соответствующего правонарушения лицом повторно, систематически или в виде промысла, а также повторно после применения к лицу за такое же нарушение мер общественного, дисциплинарного или административного воздействия. Практика использования в качестве средства частичной декриминализации либо криминализации повторности (неоднократности) правонарушения, совершения его систематически либо в виде промысла сохранилась в УК РФ 1996 г. и большинства действующих УК государств-участников СНГ и Балтии»<sup>4</sup>.

Таким образом, первые нормы, связанные с административной преюдицией в сфере безопасности транспорта, появились задолго до введения в УК РФ статьи 264.1 УК РФ. Данный исторический факт преемственности и глубочайших традиций нельзя игнорировать уважаемым ученым, которые высказываются против административной преюдиции в уголовном законодательстве.

Однако в соответствии с п. 2 ст. 2 Закона РФ от 24 декабря 1992 г. № 4217-1 «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» статья была декриминализована<sup>5</sup> из УК РСФСР 1960 г., а после 1996 г. из Уголовного кодекса РФ были исключены все составы преступлений, предусматривающие административную преюдицию.

Включение в уголовное законодательство, а затем исключение из него административной преюдиции разделило научный мир на две «коалиции». Одни ученые активно поддерживают административную преюдицию в уголовном праве, другие, наоборот, явно критикуют существование этой и иных форм повторности.

25 мая 2011 г. в Казани проходил международный семинар «Административная преюдиция: за и против», на котором выступили представители двух противоположных оппозиций профессор В.П. Малков и профессор Н.А. Лопашенко.

В работах Н.Ю. Акининой, А.А. Берндта, М.В. Бавсуна, В.П. Малкова, А.З. Рыбака и других ученых<sup>6</sup> институт административной преюдиции аргументированно и последовательно поддерживается.

Административную преюдицию в 2009 г. поддержал лидер государства Д.А. Медведев, который в своем послании Президента РФ Федеральному собранию РФ отметил, что «в уголовном законе следует шире использовать так называемую административную преюдицию, то есть привлекать к уголовной ответственности только в случае неоднократного совершения административного правонарушения»<sup>7</sup>.

Профессор Н.А. Лопашенко высказывает не менее обоснованное, но отрицательное отношение к применению института административной преюдиции. Данную точку зрения поддерживают А.И. Коробеев, А.А. Ширшов.<sup>8</sup>

Несмотря на научные споры, в 2014 г. Федеральным законом от 31 декабря № 528-ФЗ о внесении изменений в УК РФ ст. 264.1 УК РФ была криминализована в уголовном законодательстве.

Статистические данные<sup>9</sup> указывают на социальную ценность данной нормы, ее появление положительно сказалось за период 2014-2018 гг. на фактическом состоянии регулируемых общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения и на создании многих участников дорожного движения.

В заключение необходимо сделать следующие выводы.

1. Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения имеют глубокие исторические корни, появление уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения зародилось еще в 50 г. до н.э. На протяжении многих столетий законодательство негативно относилось к лицам, которые управляют транспортными средствами в состоянии опьянения. Это связано с тем, что государство с большой ответственностью относилось к проблеме обеспечения общественной безопасности.

2. В уголовном законодательстве развивалась, трансформировалась и закреплялась административная преюдиция, которую можно охарактеризовать как установление повышенной ответственности за повторное совершение административного правонарушения.

3. Административная преюдиция охватывает свойства (качества) лица, осуществляющего повторно управление транспортным средством в состоянии опьянения, характеризующиеся устойчивостью антисоциальной установки личности и являющиеся в последующем источником преступного поведения.

<sup>1</sup> Тоболкин П.С.. Социальная обусловленность уголовно-правовых норм. Свердловск: Ср.-Уральск. кн. изд-во, 1983. 176 с.

<sup>2</sup> Положение о питейном сборе, высочайше утвержденное 4 июля 1861 года, с присовокуплением высочайше утвержденного 20 марта 1862 года правил о взысканиях за нарушение постановлений о питейном сборе и судопроизводстве по сим делам. Москва : Тип. Ал. Семена, 1862. 160 с.

<sup>3</sup> Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями. Санктпетербургъ. Типография Товарищества «Общественная Польза», по Мойкѣ, № 5, 1867.

<sup>4</sup> Малкова В.П. Административная и дисциплинарная преюдиция как средства декриминализации и криминализации в уголовном праве. // Пробелы в российском законодательстве. Вып. 2. Изд. дом «Юр-ВАК», 2008. С. 195.

<sup>5</sup> Шеслер А.В. Криминализация и декриминализация как направления правотворческой политики // Труды Академии управления МВД России. 2018. № 2 (46). С. 136-141.

<sup>6</sup> Акинина Н.Ю., Берндт А.А. Институт административной преюдиции в уголовном кодексе Российской Федерации // Вестник Югорского государственного университета. 2017. Вып. 1 (44). С. 83-86; Бавсун М.В., Бавсун И.Г., Тихон И.А. Административная преюдиция и перспективы ее применения на современном этапе // Административное право и процесс. 2008. № 6. С. 2; Малков В.П. Административная преюдиция: за и против // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2011. № 3 (23). С. 61. Рыбак А.З. Административная преюдиция в уголовном праве // Современные проблемы социально-гуманитарных наук. 2015. № 2. С. 116-121.

<sup>7</sup> Послание Президента РФ Д.А. Медведева Федеральному собранию Российской Федерации. 12.11.2009. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/5979> (дата обращения: 31.01.2019).

<sup>8</sup> Лопашенко Н.А. Административной преюдиции в уголовном праве – нет! // Вестник

Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2011. № 3. С. 70; Коробеев А.И., Ширшов А.А. Уголовный проступок сквозь призму института административной преюдиции: благо или зло? // Уголовное право. 2017. № 4. С. 70.

<sup>9</sup> Официальные данные Государственной инспекции дорожного движения Министерства внутренних дел РФ и Главного информационно-аналитического центра Министерства внутренних дел РФ. URL: [http://www.1gai.ru/521338-](http://www.1gai.ru/521338-statistika-dtp-v-rossii-za-yanvar-sentyabr-2018-goda.html)

[statistika-dtp-v-rossii-za-yanvar-sentyabr-2018-goda.html](http://www.1gai.ru/521338-statistika-dtp-v-rossii-za-yanvar-sentyabr-2018-goda.html); [http://old2.gibdd.ru/stat/analiz\\_ns.pdf](http://old2.gibdd.ru/stat/analiz_ns.pdf); <http://www.1gai.ru/autonews/520130-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2017-god.html>; Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_288413/29ae80d4126afbe29d49bcf357ffd9c22b536b51](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_288413/29ae80d4126afbe29d49bcf357ffd9c22b536b51).

*Семенюк Е.В.*

Восточно-Сибирский институт МВД России (г. Иркутск)

### НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ В УСТАНОВЛЕНИИ ПОВТОРНОСТИ ПРИ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ

Квалификация преступления, а именно установление тождества между диспозицией нормы уголовного права и совершенным деянием со всеми характеризующими его признаками, несомненно, является одним из основных этапов в процессе привлечения виновного лица к уголовной ответственности.

Статья 264.1 УК РФ была введена в действие с 1 июня 2015 г. и уже успела получить неоднозначные оценки различных научных деятелей в актуальности ее применения. Одним из самых спорных остается вопрос применения административной преюдиции как в уголовном праве вообще, так и конкретно на примере данной правовой нормы. Как считает Е.А. Герасимова, институт административной преюдиции обладает недостатками, выраженными в социальной и уголовно-правовой сферах. В социальном контексте административная преюдиция искусственно снижает способности современного человека познавать общественную опасность соответствующего деяния без предварительного административно-правового упрека. С позиции уголовного права административная преюдиция становится барьером для прямого уголовно-правового воздействия на сознание и волю правоисполнителя, обязанного воздерживаться от совершения преступления.<sup>1</sup>

Другие же считают, что данных мер для противодействия преступным посягательствам на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств вообще недостаточно.<sup>2</sup>

Несмотря на полемику о полезности данной уголовно-правовой нормы, стоит отметить регулярное увеличение количества выявляемых фактов управления транспортным средством в состоянии опьянения повторно. Только по результатам 2018 г. на территории Иркутской области сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения выявлены 2530 фактов, что на 430 больше, чем по итогам 2017 г.<sup>3</sup> Это говорит не только о востребованности данной нормы, но и о важности отработанного и адаптированного к каждой территории алгоритма действий по квалификации признаков вышеуказанного деяния для госавтоинспекторов, так как именно они выявляют правонарушителей и в дальнейшем проводят первоочередные действия по сбору материала.

Наиболее проблемным моментом при осуществлении квалификации данного состава преступления является установление наличия повторности совершения деяния. Согласно ст. 264.1 УК РФ под данную категорию подпадают лица, подвергнутые административному наказанию за управление