

Соответственно, в случаях приобретения без цели сбыта древесины, незаконно заготовленной в ходе совершения уголовно наказуемой рубки лесных насаждений, содеянное подлежит квалификации по ст. 175 УК РФ независимо от стоимости такой древесины.

Также уголовной ответственности по ст. 175 УК РФ подлежит лицо в случаях, когда оно приобретает с целью сбыта либо сбывает древесину, незаконно заготовленную в ходе совершения уголовно наказуемой рубки лесных насаждений, в размере, не превышающем 80 000 рублей.

Случаи приобретения без цели сбыта древесины, добытой в ходе совершения административно наказуемой незаконной рубки, независимо от их размера

следует квалифицировать по ч. 3 ст. 8.28 КоАП РФ.

Кроме того, ответственности по ч. 3 ст. 8.28 КоАП РФ также подлежит лицо в случаях, когда оно приобретает с целью сбыта либо сбывает древесину, добытую в ходе совершения административно наказуемой незаконной рубки, в размере, не превышающем 80 000 рублей.

Отсутствие в составе административного правонарушения указания на цель позволяет сделать вывод о допустимости квалификации хранения и перевозки без цели сбыта древесины, незаконно заготовленной как в ходе преступления, так и административного правонарушения, по ч. 3 ст. 8.28 КоАП РФ независимо от стоимости такой древесины.

*Мальков С.М.,*

кандидат юридических наук, доцент  
Сибирский юридический институт МВД России (г. Красноярск)

### **Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами: возможные проблемы и прогнозы**

Федеральным законом от 30 декабря 2021 г. № 485-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» в уголовное законодательство внесена ст. 264.2 УК РФ. В соответствии с данной нормой установлена уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами.

Данное законодательное решение свидетельствует об активно принимаемых государственных мерах по обеспечению общественной безопасности в процессе эксплуатации транспортных средств и соблюдению основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения, установленных в ст. 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности

дорожного движения», что вполне обусловлено современным состоянием аварийности автотранспорта на дорогах в Российской Федерации.

Содержание ст. 264.2 УК РФ указывает на три обязательных условия реализации уголовной ответственности за анализируемое преступление.

1. Исчерпывающие и конкретные нарушения правил дорожного движения, в частности превышение установленной скорости движения более 60 километров в час или выезд на полосу, предназначенную для встречного движения либо трамвайные пути встречного направления.

2. Виновное лицо до совершения преступления должно быть подвергнуто специальному административному наказанию и лишено права управления транспортными средствами (ч. 1 ст. 264.2 УК РФ) либо иметь судимость за данное преступление (ч. 2 ст. 264.2 УК РФ).

3. Факт совершения преступления должен быть выявлен только уполномоченным лицом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, поскольку согласно примечанию к ст. 264.2 УК РФ действия статьи не распространяются на случаи фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Анализ правовой природы уголовно-правового запрета, а также объективных и субъективных признаков рассматриваемого преступления позволяет сформулировать возможные проблемы, которые в процессе исследования и применения уголовно-правовой нормы негативно отразятся на реализации целей уголовного наказания и совершенствовании правоприменительной практики.

Во-первых, установление административной преюдиции в уголовно-правовой норме свидетельствует о повышенной общественной опасности лица, совершившего преступление. В уголовно-правовой науке вполне справедливо обращено внимание на то, что административная преюдиция способствует результативности практического применения уголовного законодательства, обеспечивает реализацию принципа экономии мер уголовной репрессии и исключает случаи объективного вменения<sup>1</sup>.

Вместе с тем теоретический аспект административной преюдиции в ст. 264.2 УК РФ свидетельствует о том, что в процессе применения уголовно-правовой нормы должны оцениваться только характеристика и опасность виновного лица, но не самого общественно опасного деяния и возможных наступивших последствий вследствие нарушения скоростного режима или выезда на полосу встречного движения. В продолжение

сказанному именно оценка виновного лица, но не его действий, будет учитываться судом при индивидуализации уголовной ответственности и назначения наказания, что противоречит ст. 6 УК РФ и п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 22 декабря 2015 г. № 58 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания», в соответствии с которыми в процессе назначения наказания и при учете характера общественной опасности следует иметь в виду направленность деяния на охраняемые уголовным законом социальные ценности и причиненный им вред.

Таким образом, представляется обоснованным вывод о том, что криминализация деяний с использованием административной преюдиции, в том числе в ст. 264.2 УК РФ, будет способствовать ограничению применения уголовной ответственности<sup>2</sup>.

Во-вторых, для оценки эффективности применения ст. 264.2 УК РФ спорным представляется тезис о том, что нормы, содержащие административную преюдицию, обладают двойным предупредительным воздействием, поскольку наряду с выполнением задачи предупреждения преступлений, установленной в ст. 2 УК РФ, также предупреждают административные правонарушения, что способствует решению задач законодательства об административных правонарушениях, установленных в ст. 1.2 КоАП РФ<sup>3</sup>.

Общая и специальная превенция уголовного наказания по ст. 264.2 УК РФ должна быть строго ограниченной уголовно-правовыми нормами, в частности ст. 8 УК РФ, ч. 2 ст. 43 УК РФ и санкциями ч. 1 и ч. 2 ст. 264.2 УК РФ, и не может вторгаться в сферу административно-делiktных отношений. Кроме того, поскольку субъект преступления уже должен быть лишен права управления транспортными средствами, то вполне очевидно, что административно-предупре-

<sup>1</sup> 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. 6-9.

<sup>2</sup> Мальков С.М., Шеслер А.В., Тепляшин П.В., Федорова Е.А. Уголовно-правовая политика в Российской Федерации. Красноярск, 2020. С. 37.

<sup>3</sup> Богданов А.В. Административная преюдиция в уголовном праве : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2019. С. 14.

дительный потенциал в отношении виновного лица уже реализован ранее.

Возможно, в правоприменительной практике будут возникать вопросы о том, какую оценку следует давать действиям лица, неоднократно совершающего указанные в ст. 264.2 УК РФ действия, если оно не имеет права на управление транспортным средством либо имеет право на управление транспортным средством, но иной категории. Интересным, на наш взгляд, представляется вопрос о том, должна ли быть распространена норма на машинистов и трактористов, управляющих гусеничными и колесными тракторами, комбайнами или иными самоходными транспортными средствами, при выезде на полосу встречного движения.

В-третьих, дифференцируя уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения, законодатель особо обратил внимание на совершение преступления лицом, имеющим судимость за совершение данных преступлений (ч. 2 ст. 264.2 УК РФ). Анализируя и прогнозируя эффективность влияния данного признака на достижение целей уголовной ответственности и наказания в ст. 264.2 УК РФ, стоит обратить внимание на следующие аспекты.

Несмотря на то, что факт повторного совершения преступления отразился на строгости пределов наказания в сравнении с ч. 1 ст. 264.2 УК РФ, это не повлияло на изменение категории преступления, поскольку ч. 1 и ч. 2 ст. 264.2 УК РФ отнесены к преступлениям небольшой тяжести. В свою очередь, это не дает возможным признать лицо, повторно совершившее преступление, рецидивистом, поскольку в соответствии со ст. 18 УК РФ преступление небольшой тяжести не входит в перечень категорий преступлений, учитываемых при признании рецидивом, следовательно, уровень карательного воздействия на лиц, совершивших анализируемое преступление, существенно снижен.

Наличие альтернативных видов наказаний наряду с лишением свободы в ст. 264.2 УК РФ позволяет обоснованно предположить, что большая часть назначенных наказаний не будет связана с

изоляция от общества либо будет иметь место условное осуждение. В соответствии с ч. 3 ст. 86 УК РФ сроки, необходимые для погашения судимости, являются минимальными, таким образом и минимизируется возможность совершения преступления лицом, имеющим судимость. Все это ставит под сомнение возможность активного применения ч. 2 ст. 264.2 УК РФ в судебной практике.

В-четвертых, обращая внимание на конкретные виды нарушения правил дорожного движения, стоит сделать акцент на минимальный показатель превышения скоростного режима при управлении транспортным средством, который составляет более 60 километров в час. Считаем, что законодатель существенно завысил данный показатель, который объективно не соответствует средним показателям превышения скоростного режима в Российской Федерации и показателям превышения скоростного режима, при которых совершаются максимальное количество дорожно-транспортных происшествий с наиболее опасными последствиями (причинение вреда здоровью, причинение смерти человеку, причинение смерти двум и более лицам, причинение крупного ущерба). Данное условие в совокупности с вышеизложенными недостатками негативно будет сказываться на правоприменительной практике и в первую очередь приведет к минимизации возбуждений, расследований и судебных рассмотрений уголовных дел.

По мнению автора, представляется наиболее обоснованным и объективным снижение данного показателя до 40 километров в час, а в населенных пунктах – до 20 километров в час.

В-пятых, в процессуальном аспекте вполне обоснованным представляется условие, при котором исключается реализация уголовной ответственности за анализируемое преступление, зафиксированное специальными техническими средствами, функционирующими в автоматическом режиме. Данный подход позволит соблюдать ст. 5 УК РФ и избавить правоприменительную практику от объективного вменения. Вместе с тем основной организационной проблемой противодей-

ствия нарушениям правил дорожного движения становятся кадровые вопросы.

Таким образом, возможно говорить о необходимости совершенствования правовой природы рассматриваемого преступления с учетом высказанных выше

положений, а также спорных вопросов, которые сформулирует правоприменительная практика в процессе квалификации преступления, предусмотренного ст. 264.2 УК РФ, и назначения наказания за его совершение.

*Агильдин В.В.,*

кандидат юридических наук, доцент

Байкальский государственный университет экономики и права (г. Иркутск)

### **Особенности уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере ст. 264.2 УК РФ)**

Наиболее динамично развивающейся отраслью российского законодательства, бесспорно, является уголовное право. Таким образом законодатель пытается реагировать на рост количества совершаемых преступлений, реализовать новые меры борьбы с преступностью. Одни из последних изменений в УК РФ были внесены Федеральным законом от 30 декабря 2021 г. № 528-ФЗ. Данным законом в УК РФ была добавлена статья 264.2 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами». Закон вступил в силу с 10 января 2022 г. Данной нормой устанавливается уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения, предусмотренное ч. 4 или 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, которое ранее было подвергнуто административному наказанию и лишено права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ.

Включение в УК РФ ст. 264.2 ставит перед теорией и практикой применения уголовного права ряд вопросов, которые до настоящего времени практически не разработаны в науке уголовного права. На настоящий момент практика применения данной нормы не сформирована и

нельзя говорить о какой-либо эффективности данной статьи.

В 2014 г. законодатель уже вносил в УК РФ подобные изменения, установив ответственность за управление автомобилем в состоянии опьянения лицом, ранее лишенным права управления. Но, думается, оценивать эффективность данной нормы в сравнении с новой нормой будет неверным.

Исследование любого явления необходимо начинать с анализа причин его возникновения. Действительно, в последние годы в результате ДТП гибнет большое количество людей, и одной из основных причин является превышение скорости и выезд на полосу встречного движения.

Данная норма является новеллой для российского уголовного права. Ранее действовавший УК РСФСР не предусматривал уголовной ответственности за совершение подобных деяний.

Думается, у многих вызывает вопросы конструкция диспозиция нормы. Бесспорно, что в науке уголовного права, используют множество способов конструирования диспозиций статей, но представляется более верным раскрыть само содержание допущенного лицом нарушения, а не указывать номера статей КоАП РФ, нарушение которых допустил виновный и по которым это лицо привлекалось ранее к административной ответственности.