

УДК 343.346

DOI [10.17150/1996-7756.2016.10\(1\).117-125](https://doi.org/10.17150/1996-7756.2016.10(1).117-125)

## НЕКОТОРЫЕ МОМЕНТЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ПОЛИТИКИ БОРЬБЫ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕСТУПЛЕНИЯМИ (НА ПРИМЕРЕ СТАТЬИ 264.1 УК РФ)

**В.В. Агильдин**

*Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация*

### **Информация о статье**

Дата поступления

8 апреля 2015 г.

Дата принятия в печать

25 декабря 2015 г.

Дата онлайн-размещения

28 марта 2016 г.

### **Ключевые слова**

Опьянение; административная преюдиция; безопасность дорожного движения; медицинское освидетельствование; уголовная ответственность; управление автомобилем; уголовная политика

### **Финансирование**

Государственное задание № 2014/52 на выполнение государственных работ в сфере научной деятельности в рамках базовой части проекта № 2706 «Уголовно-правовые и криминологические аспекты противодействия преступности»

**Аннотация.** Исключительная сложность криминогенной обстановки в России обуславливает необходимость разработки приоритетных направлений борьбы с преступностью. Одним из таких направлений является исследование уголовно-правовых мер воздействия, направленных на предупреждение дорожно-транспортных преступлений. В дорожно-транспортных происшествиях гибнет больше людей, чем в результате убийств, и данный фактор не может не настораживать. Причем достаточно большое количество жертв — результат управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения. Несмотря на небольшое снижение в последние годы количества ДТП со смертельным исходом, данная проблема весьма актуальна. Законодатель принимает различные меры для борьбы с этим явлением. Так, 1 июля 2015 г. начала действовать ст. 264.1 УК РФ, устанавливающая ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, ранее подвергнутым административному наказанию. Автор в своей статье анализирует признаки состава указанной нормы, ее недостатки и недоработки, раскрывает понятие данного преступления, его признаки, характеризует общественную опасность предусмотренного ст. 264.1 Уголовного кодекса деяния. В статье также рассматривается суть административной преюдиции. Автором проводится сравнительный анализ нормы ст. 264.1 с действовавшей ранее в УК РСФСР аналогичной нормой, выявляются сходные моменты, дается оценка противоречий. Кроме того, закрепленная в названной статье УК РФ норма сравнивается с подобными нормами, закрепленными в зарубежном законодательстве. В частности, отмечается, что в уголовном законодательстве Республики Латвия установлена уголовная ответственность за управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения. В результате анализа нормы, введенной в УК РФ, и с учетом предполагаемой ее эффективности можно сделать вывод, что законодатель пытается неэффективное административное правоприменение подменить уголовно-правовыми мерами, тем самым ужесточая ответственность. Также делается вывод о нелогичности построения указанной нормы.

## SOME ASPECTS OF THE CRIMINAL LAW POLICY OF COUNTERACTING TRAFFIC CRIMES (USING THE EXAMPLE OF ART. 264.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RF)

**Vladimir V. Agildin**

*Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation*

### **Article info**

Received

2015 April 8

Accepted

2015 December 25

Available online

2016 March 28

**Abstract.** The exceptionally serious criminogenic situation in Russia makes it necessary to define priority areas for counteracting crime. One of such areas is the study of criminal law measures aimed at preventing traffic crimes. More people die in traffic accidents than are murdered, and this is indeed a disturbing fact. A considerable number of victims result from drunk driving. Although the number of traffic accidents leading to deaths has slightly decreased in recent years, the issue remains urgent. Lawmakers take different measures to counteract this phenomenon. Thus, Art. 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation came into force June 1, 2015. It determines liability for violating traffic regulations in the cases when the guilty person was previously punished administratively. In this article the author analyzes constituent elements of this norm, its drawbacks and flaws, describes the concept of this crime, its

### Keywords

Drinking; administrative prejudice; road safety; medical examination; criminal liability; driving; criminal policy

### Financing

State task № 2014/52 for state-commissioned research within the basic part of the Project № 2706 «Criminal Law and Criminological Aspects of Counteracting Crime»

attributes and characterizes the public danger of the action specified in Art. 264.1 of the Criminal Code. The author also examines the essence of administrative prejudice. He compares the norms of Art. 264.1 with an analogous norm that was in force in the Criminal Code of the Russian Soviet Federal Socialist Republic, identifies similarities and assesses contradictions. Besides, the norm of the above-mentioned Article of the Criminal Code of the RF is compared with corresponding norms in foreign legislation. In particular, the article mentions that criminal law of the Republic of Latvia sets criminal liability for driving under the influence. The analysis of the norm introduced in the Criminal Code of the RF and its presumed effectiveness allow the author to conclude that lawmakers are trying to substitute ineffective administrative law enforcement with criminal law measures, thus toughening the liability. The author also concludes that the composition of the norm is not logical.

31 декабря 2014 г. был принят Федеральный закон № 528-ФЗ, в соответствии с которым в уголовное законодательство РФ были внесены изменения, в частности в УК РФ добавлена ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Данный закон, согласно прямому указанию в нем, вступил в силу только с 1 июля 2015 г. Нормой указанной статьи устанавливается уголовная ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, 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 ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ.

Ранее действовавший УК РСФСР 1968 г. в ст. 211-1 предусматривал ответственность за совершение практически аналогичного деяния, однако ее применение было признано неэффективным и нецелесообразным<sup>1</sup>, и в 1992 г. данное деяние было декриминализовано. В то же время некоторые ученые и практики считают, что ст. 264.1 — это совсем другая статья. Так, по мнению В.Н. Курченко, «новый закон отличается от прежней нормы как по объективной стороне преступления, так и по субъекту уголовной ответственности. Общим является лишь форма вины — прямой умысел» [1].

Включение в УК РФ ст. 264.1 ставит перед практикой и теорией уголовного права ряд во-

просов, о которых в последние 30 лет писали очень мало и которые в науке не разработаны.

Рассмотрим состав данного преступления. Уголовно-правовой анализ указанной статьи должен производиться с учетом положений, относящихся не только к уголовному законодательству, но и к административному праву. Тесная связь анализируемой уголовно-правовой нормы с положениями административного права обусловлена тем, что в ней установлена так называемая административная преюдиция: привлечь к уголовной ответственности можно только то лицо, к которому ранее было применено административное наказание в виде лишения водительских прав. Смысл этого состоит в том, чтобы применить к виновному более суровый вид государственного принуждения, если ранее принятые меры оказались неэффективными [2, с. 134].

Сама по себе административная преюдиция не является новеллой для уголовного права. Так, еще УК РСФСР 1922 г. предусматривал уголовную ответственность за неплатеж отдельными гражданами в срок или отказ от платежа налогов, денежных или натуральных, от выполнения повинностей или производства работ, имеющих общегосударственное значение, лицом, ранее подвергнутым административному взысканию. Все последующие УК РСФСР также содержали нормы административной преюдиции [3, с. 245; 4]. Но с принятием в 1996 г. УК РФ законодатель отказался от административной преюдиции<sup>2</sup>. Она при отсутствии научных и практических оснований была просто «выброшена» из УК РФ 1996 г. [5, с. 47; 6, с. 146]. Однако

<sup>1</sup> Однако не все согласны с данной точкой зрения. Так, В.В. Лунеев считает такую декриминализацию необоснованной и криминогенной.

<sup>2</sup> Некоторые ученые, например А.В. Иванчин, считают, что административная преюдиция была представлена в УК РФ в скрытом виде. Так, в ст. 151 УК РФ она была представлена через признак систематичности.

с 2009 г. законодатель изменил свою позицию, и в УК были введены нормы административной преюдиции, в том числе и статья, являющаяся предметом настоящего исследования.

Для того чтобы дать оценку конкретной уголовно-правовой норме, нужно провести ее юридический анализ.

Непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, выступают общественные отношения по поводу установленного правилами порядка управления автомобилями или иными транспортными средствами и их эксплуатации.

Объективная сторона данного преступления состоит в следующем: лицо управляет транспортным средством, находясь в состоянии алкогольного опьянения. Однако совершения данного действия недостаточно для привлечения лица к уголовной ответственности. Необходимо, чтобы это лицо ранее было подвергнуто административному взысканию за управление автомобилем или иным транспортным средством либо за отказ пройти обязательное медицинское освидетельствование или имело судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ.

Под управлением автомобилем или транспортным средством необходимо понимать использование автомобиля в качестве водителя в процессе движения и эксплуатации либо выполнение функций инструктора-водителя во время обучения учеников. При этом «лицо считается управляющим транспортным средством независимо от того, управляет ли оно самоходной машиной, которая движется с помощью собственной механической тяги (своим ходом) или на прицепе у другой автомашины» [2, с. 127].

Уголовное законодательство до 31 декабря 2014 г. не раскрывало понятия «опьянение», и на практике руководствовались ст. 12.8 Кодекса РФ об административных правонарушениях. 31 декабря 2014 г. вступил в силу Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения», согласно которому лицо признается находящимся в состоянии опьянения при наличии в его организме абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность из-

мерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, либо наркотических средств или психотропных веществ. Причем степень опьянения водителя для квалификации деяния значения не имеет.

Однако одного фактора в виде управления автомобилем или транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения для наступления ответственности по ст. 264.1 УК РФ недостаточно. Анализ данной уголовно-правовой нормы позволяет выделить еще один объективный признак, характеризующий данное деяние. Это повторность совершения лицом административного проступка и наличие наказания в виде лишения права управлять транспортным средством либо наличие непогашенной судимости за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. В результате повторное совершение лицом административного правонарушения фактически образует новый состав преступления за счет признаков административного правонарушения [7, с. 119].

То есть обязательным признаком объективной стороны данного преступления выступает административная преюдиция, которая заключается в том, что ранее виновное лицо подвергалось административному наказанию за аналогичные действия — управление транспортным средством в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ) или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ) либо имело судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4, 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ. Административное наказание за указанные правонарушения представляет собой лишение водительского удостоверения (прав) на определенный срок. Лишение водительского удостоверения означает категорический запрет осуществлять управление любым механическим транспортным средством в пределах Российской Федерации в течение всего срока наказания. Категоричность запрета подразумевает, что лицо, лишенное водительского удостоверения, не имеет права ездить на автомобиле не только по автотрассам, но и по территории закрытых предприятий или учреждений.

Указанные меры должны быть применены к лицу судом правомерно, вступить в законную силу, и срок давности не должен истечь.

Данное преступление совершается в форме действия — управление транспортным средством в состоянии опьянения. Лицо осознанно совершает телодвижения, направленные на управление автомобилем, и руководит этими телодвижениями.

По своей конструкции преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, относится к так называемым формальным составам преступлений и не предполагает наступления каких-либо вредных последствий. Иными словами, достаточно того, что ранее лишенный прав водитель повторно управляет автомобилем в состоянии опьянения. Преступление будет считаться оконченным с момента, когда субъект, будучи в состоянии опьянения, привел в движение механическое транспортное средство, т.е. совершил действия, указанные в диспозиции рассматриваемой статьи. В состав данного преступления не входит никакая предварительная преступная деятельность. Под действие данной статьи не подпадает заправка этого автомобиля, возможный ремонт, даже если эти действия осуществлял субъект, находящийся в состоянии опьянения.

Если же указанные в ст. 264.1 УК РФ действия повлекли смерть потерпевшего или причинили тяжкий вред его здоровью, то подобного рода случаи следует квалифицировать по совокупности ст. 264 и 264.1 УК РФ. Здесь имеет место идеальная совокупность преступлений [1]. Для квалификации данного преступления не принципиально, в течение какого времени виновный управлял автомобилем или иным транспортным средством.

Субъективная сторона данного преступления характеризуется умышленной формой вины, причем возможен только прямой умысел. Виновный, управляя автомобилем или иным транспортным средством в состоянии опьянения, сознает, что нарушает запреты, содержащиеся в правилах дорожного движения, понимает, что ранее уже наказан за подобное нарушение, и желает так поступать. Мотивы и цели подобного поведения могут быть различными и для его квалификации значения не имеют, но могут учитываться судом при назначении наказания.

Субъект данного преступления — специальный. Кроме того, что это только вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет, необходимо наличие дополнительных признаков. Во-первых, данное лицо должно управлять

транспортным средством, находясь в состоянии алкогольного опьянения, причем неважно, имело оно законное право управлять транспортным средством или нет. Во-вторых, это лицо должно быть лишено водительского удостоверения за совершение правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8 или ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, либо иметь непогашенную судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ. Стало быть, состав преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, будет не только при наличии административной преюдиции, но и при применении мер уголовного наказания.

С принятием данной нормы стали возникать вопросы относительно ее применения. В частности, практиков интересовало, учитывается ли при применении ст. 264.1 УК РФ административное наказание, назначенное лицу до 1 июля 2015 г., за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за неисполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Верховный Суд РФ в какой-то мере разрешил данную ситуацию и в ответах на вопросы, поступившие из судов, по применению ст. 264.1 УК РФ от 31 июля 2015 г. пояснил, что административное наказание, назначенное лицу до 1 июля 2015 г., учитывается, если на момент совершения нового правонарушения не истек срок, установленный ст. 4.6 КоАП РФ, поскольку лицо, подвергнутое административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за неисполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения до 1 июля 2015 г., совершая аналогичное правонарушение после 30 июня 2015 г., осознает, что совершает тем самым уголовно наказуемое деяние, запрещенное ст. 264.1 УК РФ<sup>3</sup>. Получается, что уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ можно подвергнуть лиц, в отношении которых постановление о назначении административного наказания вступило в законную силу и не истек

<sup>3</sup> 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 Верхов. Суда РФ 31 июля 2015 г.



один год со дня окончания исполнения данного постановления. Срок лишения права управления транспортным средством исчисляется со дня принятия судом решения о лишении специального права. Получается, после отбытия административного наказания и возврата водительского удостоверения должен пройти еще один год. И значит, если за управление транспортным средством в состоянии опьянения будет задержано лицо, которое уже отбыло административное наказание за управление автомобилем в состоянии опьянения и которому в установленном законом порядке вернули водительское удостоверение, это лицо не привлекается к административному наказанию и повторно не лишается водительского удостоверения, а привлекается к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ, несмотря на то что у него в момент нарушения уже было водительское удостоверение. По мнению законодателя, этот годичный срок — срок погашения административного наказания, и по его истечении лицо считается не привлекавшимся к административной ответственности. Кроме Верховного Суда РФ, данную позицию разделяют и некоторые ученые [1]. Но такая позиция представляется по крайней мере нелогичной.

В то же время Верховный Суд не до конца ответил на данный вопрос, так как не разъяснил возможность применения рассматриваемой нормы в отношении лиц, которые ранее, до 1 июля 2015 г., были осуждены по ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и после наступления этой даты вновь были задержаны за управление автомобилем в состоянии опьянения или отказались пройти обязательное медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Если судить по аналогии с вышеприведенной позицией Верховного Суда РФ, получается, что лицо можно привлечь за управление автомобилем в состоянии опьянения, если оно ранее было осуждено по ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, отбыло наказание, но эта судимость на момент управления автомобилем повторно в состоянии опьянения не снята или не погашена.

Думается, что данная позиция не совсем верна. Выходит, лицо может иметь на руках водительское удостоверение, которое оно получило после отбывания уголовного наказания по указанной выше статье УК или административного наказания за управление автомобилем в состоянии опьянения или за отказ проходить

освидетельствование, и оно может быть привлечено к уголовной ответственности, если вновь будет управлять автомобилем в состоянии опьянения. Представляется более правильным привлекать к уголовной ответственности только лиц, повторно управлявших автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, в отношении которых срок ранее назначенного наказания, как административного, так и уголовного, еще не истек и которые не имеют водительского удостоверения. Привлечение к ответственности по данной статье лиц, которые первоначально были наказаны до 30 декабря 2014 г., представляется вообще незаконным. При первоначальном нарушении эти лица не знали и не могли знать, что законодатель когда-либо установит уголовную ответственность за повторное нарушение.

По нашему мнению, в результате такой позиции законодателя лицам, которые управляют автомобилем или иным транспортным средством в состоянии опьянения, выгоднее управлять транспортным средством вообще без водительского удостоверения.

Кроме того, завершая анализ ст. 264.1 УК РФ, хотелось бы отметить, что наименование статьи, предусмотренное законодателем, не в полной мере соответствует содержанию данной нормы. Статья называется «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», но в то же время в качестве субъекта ответственности названная статья предусматривает не только лицо, подвергнутое административному наказанию, но и лицо, имеющее судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ. Конечно, данный недостаток не является таким уж принципиальным, но все же требуется уточнение. Чтобы избежать данного пробела, думается, будет верным внести добавление в название статьи, в котором бы содержалось указание на наличие у субъекта судимости по указанным частям ст. 264 УК РФ.

Подобные нормы существуют и в зарубежном законодательстве. Так, в настоящее время они предусмотрены в уголовном законодательстве Германии, Испании, Польши, Болгарии и Латвии. Например, согласно ст. 262 Уголовного кодекса Латвийской Республики, признается преступлением управление транспортным средством, а также обучение практическому вождению транспортного средства под воздействием

алкогольных напитков, наркотических, психотропных и иных одурманивающих веществ, совершенное повторно в течение года<sup>4</sup>. В отличие от УК РФ, латвийским законодательством четко определен срок действия закона в «прошлое», и эта позиция представляется более предпочтительной. В некоторых штатах США за повторное управление автомобилем в состоянии опьянения назначают не только большой штраф, но и тюремное заключение [8, р. 14].

В то же время законодатели многих других стран мира<sup>5</sup> отказались от идеи уголовного преследования лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения [3, с. 37]. По мнению многих зарубежных ученых, «чрезмерное увлечение уголовной репрессией может привести к тому, что ее жертвами окажутся и законопослушные, но подверженные человеческим слабостям участники дорожного движения» [9, р. 26; 10, S. 54; 11, с. 16].

Правильно ли поступил законодатель, фактически криминализовав повторное совершение административного правонарушения? Представляется, что нет. Общеизвестно, что критерием отграничения преступления от правонарушения является общественная опасность деяния.

В чем же общественная опасность данного преступления? Включение данной статьи в Уголовный кодекс законодатель обусловил ростом количества ДТП, а также тем фактором, что эти ДТП уносят большее количество жизней, чем убийства. Достаточно сказать, что в России на дорогах в среднем гибнет около 30–40 тыс. чел. в год [12, с. 8]. Одними из эффективных мер борьбы с аварийностью на транспорте являются уголовно-правовые меры, и, видимо, руководствуясь именно этим, законодатель установил уголовную ответственность за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, если это лицо ранее было подвергнуто административному взысканию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования

на состояние опьянения либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. Законодатель, возможно, посчитал, что к лицу, к которому уже применялось административное воздействие за управление автомобилем или транспортным средством в состоянии опьянения и которое повторно управляет автомобилем или транспортным средством в состоянии опьянения, применение мер административного воздействия неэффективно, и, чтобы предупредить совершение ДТП, предложил привлекать это лицо к уголовной ответственности. Конечно, большое количество дорожно-транспортных происшествий совершается водителями в состоянии опьянения. Но, изучив 300 дел о ДТП, мы приходим к выводу, что само по себе алкогольное опьянение нельзя назвать непосредственной причиной дорожно-транспортных происшествий. По данным других исследователей [12, с. 12], на протяжении последних четырех лет алкогольное опьянение является причиной дорожно-транспортных происшествий только в 7 % случаев. Об этом же свидетельствуют и официальные данные ГИБДД<sup>6</sup>. Получается, что роль состояния опьянения в детерминации аварийности сильно преувеличена.

Думается, что законодатель видит смысл нововведений в УК РФ в усилении наказуемости тех лиц, в отношении которых не помогают ранее примененные к ним административные меры. Но таким образом, установив уголовную ответственность за повторное совершение деяния, аналогичного ранее совершенному правонарушению, законодатель стирает грань между преступлением и правонарушением. Ведь преступность деяния ставится в зависимость не от качественных признаков, а от фактической частоты совершения неправомерных деяний и вдобавок от наличия официальной реакции в виде наложения административного взыскания [5].

Представляется, что процесс совершенствования законодательной регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения должен содержать обязательную предварительную разработку теоретических основ криминализации деяний в данной сфере. Введение в УК РФ новых статей, предусма-

<sup>4</sup> The Latvian penal code. Adopted on July 8, 1998. With effect from April 1, 1999 (Уголовный кодекс Латвийской Республики. Принят 8 июля 1998 г., вступил в действие с 1 апр. 1999 г.).

<sup>5</sup> Например, Казахстана, Эстонии, Украины, Азербайджана, Узбекистана и т.д.

<sup>6</sup> Официальный сайт Департамента обеспечения безопасности дорожного движения. URL: <http://gibdd.ru/section/stat>.

тривающих уголовную ответственность, должно быть научно, криминологически обосновано и должно учитывать предшествующий опыт. Уголовно-правовой запрет должен порождаться объективными потребностями общества в уголовно-правовой охране общественных отношений [2, с. 24]. Нам неизвестно, каким образом законодатель оценивал имеющиеся потребности во введении ст. 264.1 УК РФ, но, с нашей точки зрения, в результате неполного учета факторов, ошибочного прогноза, несовершенства законодательной техники он пришел к нежелательным последствиям в виде чрезмерности, избыточности уголовного наказания.

Так, введение уголовной ответственности за новые транспортные преступления, перевод их из разряда правонарушений в разряд преступлений должны увязываться с оценкой причиняемого ими вреда. Те же деяния, которые только создают опасность причинения вреда, имеют невысокую степень общественной опасности и должны влечь за собой применение мер административно-правового воздействия, более строгих, чем те, которые были применены к виновному ранее. Малозначительность данного правонарушения не вызывала необходимости вести с ним борьбу уголовно-правовыми средствами. Полагаем, что расчет законодателя на общепревентивное воздействие уголовного закона в данном случае не сработает, а сам запрет может принести не пользу, а вред, поскольку сделает систему уголовного судопроизводства неэффективной и дорогой.

Представляется верной позиция чешского криминалиста В. Солнаржа, который считает, что «привлечение к уголовной ответственности за неосторожные действия без учета их последствий ведет к чрезмерной, а также случайной уголовной репрессии, когда большинство неосторожных деяний остаются вне учета» [13, с. 24].

Действительно, общественная опасность преступлений во многом определяется наступившими последствиями, а не угрозой их наступления. Об этом свидетельствует и сравнение количества лиц, совершивших преступление, предусмотренное ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, и общего количества лиц, задержанных за управление автомобилем в состоянии опьянения.

Полагаем, что законодатель не до конца использовал административно-правовые меры воздействия на данное явление [14]. Недостат-

ки административного кодекса и практики его применения законодатель решил восполнить ужесточением репрессии и введением уголовной ответственности за правонарушение. Анализируя данную ситуацию, думаем, что необходимо согласиться с Н.И. Коржанским в том, что «угрожать уголовно-правовыми мерами и не использовать при этом административные меры нецелесообразно и социально не оправдано» [3, с. 39]. Представляется, что данная норма включена в УК РФ преждевременно, так как эту «новеллу» нужно критически осмыслить и установить ее необходимость.

Уголовно-правовая политика РФ на современном этапе ориентирована на адекватизацию назначаемых мер уголовно-правового характера и оптимизацию процесса освобождения от уголовной ответственности, наказания и дальнейшего его отбывания. Однако новеллизация норм национального законодательства не обеспечивает решения поставленных задач. В то же время введение уголовной ответственности за управление в состоянии опьянения транспортным средством лицом, ранее лишенным права управления, не совсем соответствует уголовной политике РФ. Повторное совершение административного правонарушения не меняет его сути и содержания как события, совершенного в окружающем нас мире, и тогда как оно может изменить предмет правового регулирования?

Пьянство за рулем — это, конечно, серьезная проблема, теснейшим образом связанная с уровнем аварийности на всех видах транспорта. Однако попытка ее решить, уповая исключительно на возможности уголовной репрессии, лишена каких бы то ни было оснований [15, с. 39; 16, с. 123; 17]. По нашему мнению, расчет законодателя на то, что наличие в УК РФ такой нормы будет действенным средством предупреждения управления транспортными средствами в состоянии опьянения, не оправдается. Ведь все знают, что убивать нельзя и за совершение такого преступления предусмотрено серьезное наказание, но чуть меньше 30 тыс. чел. в год совершают убийства, и суровость наказания их не останавливает.

Пьянство за рулем — явление распространенное. Несмотря на то что все, кто пьет за рулем, знают о возможных последствиях, общепревентивное воздействие запрета на употребление

алкоголя за рулем чрезвычайно низкое, так как все видят, что большинство таких нарушителей не пойманы и не наказаны. Получается, что если ты лишен водительского удостоверения за указанные правонарушения и попался повторно, то ты совершил преступление и будешь отвечать по УК РФ, а если не попался, то тебе ничего не будет. Такой критерий несправедлив. По данным проведенного нами исследования, большинство анонимно опрошенных водителей<sup>7</sup> пояснили, что ранее хоть раз управляли автомобилем в состоянии алкогольного опьянения и их при этом не задерживали. Наверное, это связано с системой выявления правонарушителей, где приоритет отдан техническим средствам, например камерам, а не фактическим проверкам водителей на дорогах. Большая часть лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, выявляется уже после ДТП.

Переложение ответственности за отсутствие профилактики правонарушений с лиц, виновных в этом, на самих правонарушителей не имеет под собой ни научной, ни жизненной основы и решить проблему борьбы с правонарушениями не может [4, с. 69].

<sup>7</sup> Практически 70 %.

Уголовное право, будучи наиболее публично-репрессивной отраслью («последней дубиной в руках государства»), должно иметь четкие и однозначные лимиты «своего поля игры», которые как раз определяются гранью «преступное — непроступное» [7, с. 122], а административная преюдиция стирает такие грани.

Таким образом, с точки зрения сущности, задач и принципов уголовного права, криминологической обоснованности считаем нелогичным и необоснованным введение уголовной ответственности за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, ранее 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 ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. А вот включение в ст. 264 УК РФ такого квалифицирующего признака наверняка было бы своевременным.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Курченко В.Н. Применение новой статьи 264.1 УК РФ: разъяснения для практиков / В.Н. Курченко // Уголовный процесс. — 2015. — № 9. — С. 42–44.
2. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления: (квалификация и наказание) / Б.А. Куринов. — М. : Юрид. лит., 1970. — 224 с.
3. Энциклопедия уголовного права / отв. ред. В.Б. Малинин. — СПб. : Изд. проф. Малинина, 2014. — Т. 24 : Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. — 699 с.
4. Лопашенко Н.А. Административной преюдиции в уголовном праве — нет! / Н.А. Лопашенко // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. — 2011. — № 3 (23). — С. 64–71.
5. Лунеев В.В. Проблемы юридических наук криминального цикла / В.В. Лунеев // Государство и право. — 2007. — № 5. — С. 39–58.
6. Коротких Н.Н. Административная преюдиция и множественность преступлений: точки соприкосновения / Н.Н. Коротких // Библиотека криминалиста. — 2013. — № 3. — С. 145–148.
7. Кибальник А.Г. Недопустимость административной преюдиции в уголовном законодательстве / А.Г. Кибальник // Библиотека криминалиста. — 2013. — № 3. — С. 119–125.
8. Wolf R. Penalties for DWI in New Jersey [Electronic resource] / Randolph Wolf. — Mode of access : <http://www.hg.org/article.Asp?id=21125>.
9. Wikstrom P.-O. Urban Crime, Criminals, and Victims / Per-Olof Wikstrom. — N.Y. : Springer-Verlag, 1991. — 271 p. — DOI : 10.1007/978-1-4613-9077-0.
10. Undentich U. Handwörterbuch der Kriminologie / U. Undentich. — Berlin : Walter de Gruyter, 1966. — 519 S.
11. 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. 16–19.
12. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов, А.И. Сирохин, В.Н. Шиханов. — СПб. : Юрид. центр Пресс, 2011. — 474 с.
13. Solnarzh V. Zaklady trestui odpoduosti / V. Solnarzh. — Praga, 1972. — 320 s.
14. Скрипченко Н.Ю. Административная преюдиция в уголовном праве: к вопросу о применении / Н.Ю. Скрипченко // Библиотека криминалиста. — 2013. — № 2 (7). — С. 245–248.



15. Коробеев А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. — СПб. : Юрид. центр Пресс, 2003. — 406 с.
16. Кайзер Г. Криминология. Введение в основы : пер. с нем. / Г. Кайзер. — М. : Юрид. лит., 1979. — 319 с.
17. Дядькин О.Н. Проблемы реализации административной ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения / О.Н. Дядькин // Административное право и процесс. — 2015. — № 5. — С. 38–41.

## REFERENCES

1. Kurchenko V.N. The application of the new article 264.1 of the criminal code: clarifications for practitioners. *Ugolovnyi protsess = Criminal Procedure*, 2015, no. 9, pp. 42–44. (In Russian).
2. Kurinov B.A. *Avtotransportnye prestupleniya: (kvalifikatsiya i nakazanie)* [Traffic Crimes: (qualification and punishment)]. Moscow, Yuridicheskaya Literatura Publ., 1970. 224 p.
3. Malinin V.B. (ed.). *Entsiklopediya ugolovnogo prava* [The Encyclopedian of Criminal Law]. Saint Petersburg, Prof. Malinin Publ., 2014. Vol. 24. 699 p.
4. Lopashenko N.A. There is no administrative prejudice in criminal law! *Vestnik Akademii General'noi prokuratury Rossiiskoi Federatsii = Bulletin of the Academy of the RF Prosecutor General's Office*, 2011, no. 3 (23), pp. 64–71. (In Russian).
5. Luneev V.V. Problems of legal sciences of the criminal cycle. *Gosudarstvo i pravo = State and Law*, 2007, no. 5, pp. 39–58. (In Russian).
6. Korotkikh N.N. Administrative prejudice and multiplicity of crimes: common points. *Biblioteka kriminalista = Criminalist's Library*, 2013, no. 3, pp. 145–148. (In Russian).
7. Kibal'nik A.G. Inadmissibility of administrative prejudice in criminal legislation. *Biblioteka kriminalista = Criminalist's Library*, 2013, no. 3. pp. 119–125. (In Russian).
8. Wolf R. *Penalties for DWI in New Jersey*. Available at: <http://www.hg.org/article.Asp?id=21125>.
9. Wikstrom Per-Olof. *Urban Crime, Criminals, and Victims*. New York, Springer-Verlag, 1991. 271 p. DOI: 10.1007/978-1-4613-9077-0.
10. Undentich U. *Handwörterbuch der Kriminologie*. Berlin, Walter de Gruyter, 1966. 519 S.
11. Krasnenkova E.V., Gladkikh A.Yu. The issues of qualifying the offences of violating the Rules of Safe Traffic and Vehicle Use. *Administrativnoe i municipal'noe pravo = Administrative and Municipal Law*, 2014, no. 5, pp. 16–19. (In Russian).
12. Kravtsov A.Yu., Skomorokhov R.V., Sirokhin A.I., Shikhanov V.N. *Dorozhno-transportnaya prestupnost': zakonmernosti, prichiny, sotsial'nyi kontrol'* [Traffic Crimes: Patterns, Causes, Social Control]. Saint Petersburg, Yuridicheskii Tsentri Press, 2011. 474 p.
13. Solnarzh V. *Zaklady trestui odpoduosti*. Praga, 1972. 320 s.
14. Skripchenko N.Yu. Administrative prejudice in criminal law: on the issue of application. *Biblioteka kriminalista = Criminalist's Library*, 2013, no. 2 (7), pp. 245–248. (In Russian).
15. Korobeev A.I. *Transportnye prestupleniya* [Transport Crimes]. Saint Petersburg, Yuridicheskii Tsentri Press, 2003. 406 p.
16. Kaiser G. *Kriminologie: Eine Einführung in die Grundlagen*. 3. Aufl. Heidelberg, Muller Juristischer Verl, 1976. 197 S. (Russ. ed.: Kaiser G. *Kriminologiya. Vvedenie v osnovy*. Moscow, Yuridicheskaya Literatura Publ., 1979. 319 p.).
17. Dyad'kin O.N. Problems of realization of administrative responsibility for motor vehicle driving at the state of intoxication. *Administrativnoe pravo i protsess = Administrative Law and Process*, 2015, no. 5, pp. 38–41. (In Russian).

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Агильдин Владимир Валерьевич — доцент кафедры уголовного права, криминологии и уголовного процесса Юридического института Байкальского государственного университета, кандидат юридических наук, доцент, г. Иркутск, Российская Федерация; e-mail: AVVIS@isea.ru.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ СТАТЬИ

Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) / В.В. Агильдин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. — 2016. — Т. 10, № 1. — С. 117–125. — DOI : 10.17150/1996-7756.2016.10(1).117-125.

## INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Agildin, Vladimir V. — Ass. Professor, Chair of Criminal Law, Criminology and Criminal Process, Law Institute, Baikal State University, Ph.D. in Law, Irkutsk, the Russian Federation; e-mail: AVVIS@isea.ru

## BIBLIOGRAPHIC DESCRIPTION

Agildin V.V. Some aspects of the criminal law policy of counteracting traffic crimes (using the example of Art. 264.1 of the Criminal Code of the RF). *Criminology Journal of Baikal National University of Economics and Law*, 2016, vol. 10, no. 1, pp. 117–125. DOI: 10.17150/1996-7756.2016.10(1).117-125. (In Russian).