

УДК 343.3/.7

DOI: 10.19073/2306-1340-2018-15-1-86-91

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ

РУБЦОВА Александрина Сергеевна*

✉ denisova@asdenisova.ru

Ул. Садовая-Кудринская, 9, Москва, 125993, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные проблемы квалификации повторного управления автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ). Предлагаются пути решения указанных проблем. Обозначаются проблемы установления административной преюдиции в уголовном законодательстве с учетом положений постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 10 февраля 2017 г. № 2-П. Исследуются проблемы квалификации повторного управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. Обосновывается, что ст. 264.1 УК РФ является нормой с двойной превенцией. Сделан вывод о необходимости принять постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации, где будет дано толкование о применении норм с административной преюдицией для выработки единого подхода к пониманию криминализации таких деяний и оснований привлечения к ответственности лиц, их совершивших.

Ключевые слова: административная преюдиция, нарушение правил дорожного движения, лицо, находящееся в состоянии опьянения, уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Legal Liability for the Violation of Traffic Rules by a Person Subjected to an Administrative Penalty

Rubtsova Aleksandrina S.**

✉ denisova@asdenisova.ru

9 Sadovaya-Kudrinskaya st., Moscow, 125993, Russia

Abstract. In the article actual problems of qualification of repeated driving of a car, a tram or other mechanical vehicle by a person in the state of intoxication are considered (Article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation). Ways to solve these problems are suggested. The problems of establishing administrative prejudice in criminal legislation are identified, taking into account the provisions of the decision of the Constitutional Court of the Russian Federation of February 10, 2017 no. 2-P. The problems of qualification of repeated driving of a vehicle by a person in the state of intoxication are investigated. It is substantiated that Art. 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation is a norm with double prevention. The conclusion is made that it is necessary to adopt a resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation where an interpretation will be given of the application of norms with administrative prejudice to develop a unified approach to understanding the criminalization of such acts and the grounds for prosecuting those who committed them.

Keywords: administrative prejudice, violation of traffic rules, a person who is in a state of intoxication, criminal responsibility for re-driving a vehicle in a state of intoxication.

Возрождение института административной преюдиции в уголовном праве породило множество дискуссионных вопросов среди теоретиков и практиков. Нужен этот институт современному

* Доцент кафедры уголовного права Московского университета им. О. Е. Кутафина (МГЮА), кандидат юридических наук, доцент.

** Docent of the Department of Criminal Law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Candidate of Legal Sciences.

уголовному праву или нет? Нет единства мнений о целесообразности возвращения данного института в уголовное законодательство России [2, с. 39–40]. Не затрагивая данных вопросов, остановимся на проблемах, которые порождает необходимость устанавливать первоначально признаки правонарушения. Опасность заключается в том, что это может приводить к размыванию границ между уголовной и административной ответственностью [3, с. 180].

Федеральным законом 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»¹ в действующее законодательство введена ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». В УК РСФСР существовала аналогичная норма: в соответствии со ст. 211.1 лица, управляющие транспортными средствами в состоянии опьянения, подлежали уголовной ответственности в случае лишения их водительских прав (или применения мер административного взыскания к лицам, не имевшим этих прав) за управление транспортом в состоянии опьянения. В 1992 г. законодатель отказался от установления уголовной ответственности за данное деяние, но спустя чуть более двадцати лет снова вернулся к этой идее.

Название статьи звучит как «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Возникает вопрос: возможно ли привлечение к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ, если лицо находится в состоянии опьянения, управляет транспортным средством вне дороги?

В постановлении 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»² ранее было сказано, что действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорож-

ного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ. Исходя из вышесказанного, можно констатировать, что одним из признаков данного состава также является и место совершения преступления.

Пленум Верховного Суда Российской Федерации постановлением от 24 мая 2016 г. № 23 «О внесении изменений в отдельные постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации по уголовным делам»³ внес изменения в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25, и из п. 4 исчезли слова «а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги». Можно сделать вывод, что в настоящее время нарушения правил дорожного движения вне дороги все равно следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ. С одной стороны, действительно, движение транспортного средства может осуществляться не только по дорогам с «официальным статусом», но и по территориям автозаправок, замерзшим озерам, полям и территориям предприятий.

Судебная практика и до этого не отличалась однообразием по этому вопросу. Возникали сложности с квалификацией деяний в полях, при наличии колеи от движения других автомобилей или движения по территории дворов и т. д. [1, с. 31]. Считаем, в данном случае это решение верное, так как отсутствует запрет управлять транспортными средствами вне дороги. Многие правила дорожного движения носят универсальный характер, не связаны именно с местом движения [5, с. 62–65]. Думается, водитель осознает, что он нарушает именно правила безопасности движения, осознание же того, что он ставит под угрозу жизнь и здоровье людей, вторично, а чаще вообще отсутствует, хотя лицо могло и должно было это предвидеть. Следовательно,

¹ Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

² Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

³ Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

привлечение к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ возможно независимо от места нахождения транспортного средства. Внесенные изменения в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 подтверждают данный вывод.

Уголовная ответственность наступает за управление 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 чч. 2, 4 или 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ.

В соответствии со ст. 4.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. Имеющими судимость за преступление, предусмотренное чч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ, считаются лица, имеющие со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу непогашенную или не снятую в установленном порядке судимость за любое из указанных преступлений или их совокупность. Важным является то, что обстоятельства, послужившие основанием для привлечения лица к административной ответственности по ч. 1 или 3 ст. 12.8 либо по ст. 12.26 КоАП РФ, не предопределяют выводы о наличии в деянии всех признаков состава, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Несколько странным, на наш взгляд, является то, что суд уравнивал в значении такие обстоятельства, как наличие судимости и факта употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, которое должно быть установлено по результатам освидетельствования, с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Практически мы переходим к ситуации объективного вменения, считая, что водитель, который не выполнил законного требования уполномоченного должностного лица о прохож-

дении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, в соответствии с п. 2 примечания к ст. 264 УК РФ признается находящимся в состоянии опьянения.

В то же время водитель, скрывшийся с места происшествия, будет признан совершившим преступление, предусмотренное ст.ст. 264 или 264.1 УК РФ, в состоянии опьянения, только если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы сохраняется возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. То есть лицо, которое фактически находилось в состоянии опьянения, уклонялось от задержания, но напрямую не заявило о том, что оно отказывается проходить освидетельствование, находится в лучших условиях, чем лицо, которое не пытается скрыться и, возможно, даже не находится в состоянии опьянения. На наш взгляд, законодатель избрал явно несоразмерные критерии и решение приравнять отказ от освидетельствования к состоянию опьянения совершенно не решает проблемы, связанной с попыткой виновного уйти от ответственности, просто покинув место происшествия до приезда сотрудников правоохранительных органов.

Для уяснения признаков ст. 264.1 УК РФ представляет интерес разъяснение Конституционного Суда Российской Федерации относительно норм с административной преюдицией, которое дано в постановлении 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». В нем сказано, что «возможность такого – дуалистического – подхода к использованию административной и уголовной ответственности для борьбы с теми или иными правонарушениями обусловлена тем, что, будучи разновидностями юридической ответственности за совершение деяний, представляющих общественную опасность, они имеют схожие задачи, базируются на рядоположенных принципах, преследуют общую цель защиты прав и свобод человека и гражданина, обеспечения законности и правопорядка и, по сути, во многом дополняют друг друга. Именно этим объясняется наличие в правовом регулировании смежных составов административных правонарушений и преступ-

лений, что, принимая во внимание возможность изменения степени общественной опасности некоторых деяний, не исключает законодательной корректировки их противоправности, предполагающей допустимость преобразования составов отдельных административных правонарушений в составы преступлений и наоборот»⁴.

В нем также сказано, что криминализация тех или иных правонарушений, неразрывно связанная с конструированием состава преступления, системообразующими элементами которого являются объект, объективная сторона, субъект и субъективная сторона, не предполагает обязательного наличия признаков преступной общественной опасности у каждого из них – такие признаки могут отражать не все, а лишь отдельные элементы состава преступления. В частности, общественная опасность деяния может быть обусловлена кумулятивным эффектом противоправного посягательства на охраняемые общественные отношения (объект преступления), временем, местом, способом его совершения и наступившими последствиями, в том числе их масштабом (объективная сторона преступления), формой вины, мотивами и целями противоправных действий, бездействия (субъективная сторона преступления).

Исходя из данной трактовки, можно предположить, что криминализация нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, связана только с одним элементом состава – это субъект преступления. При повторном управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения общественная опасность относительно остальных элементов остается неизменной и соответствует уровню административного правонарушения. Повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения свидетельствует о недостаточности имеющихся административно-правовых средств для эффективного противодействия этим деяниям, что в совокупности с иными факторами может рассматриваться в качестве значимой причины для криминализации соответствующих действий, которые, оставаясь в своей нормативной первооснове административными правонарушениями, по характеру и степени общественной

опасности приближаются к уголовно наказуемым деяниям и при определенных условиях способны причинить серьезный вред общественным отношениям, поставленным под охрану уголовного закона.

Казалось бы, вопрос обоснованности криминализации этого деяния нашел подтверждение, но, давая разъяснение к ст. 212.1 УК РФ, Конституционный Суд Российской Федерации высказал еще одну мысль: «привлечение лица к уголовной ответственности за преступление, предусмотренное данной статьей, возможно только в случае, если нарушение им установленного порядка организации либо проведения собрания, митинга, демонстрации, шествия или пикетирования повлекло за собой причинение или реальную угрозу причинения вреда здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, окружающей среде, общественному порядку, общественной безопасности или иным конституционно охраняемым ценностям»⁵.

Следовательно, самого факта нарушения недостаточно, должна быть как минимум реальная возможность наступления неблагоприятных последствий. Если мы будем исходить из того, что данное толкование должно распространяться на все нормы с административной преюдицией, то получаем весьма забавную ситуацию. Лицо, повторно привлеченное к уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, будет ссылаться на то, что состав преступления отсутствует, а привлечение к ответственности возможно только при реальной угрозе жизни и здоровью граждан. Несомненно, потенциально такая угроза существует при любом управлении транспортом в состоянии опьянения [4, с. 61], но это совершенно не дает нам объяснения, почему тогда сам факт управления в состоянии опьянения – это административное правонарушение, а преступлением становится только после повторного его совершения.

На наш взгляд, если законодатель считал, что необходимо создать норму с двойной превенцией, то была бы логичной криминализация и единичного управления транспортным средством в состоянии опьянения. Однако законодатель не пошел по данному пути по вполне понятным

⁴ Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

⁵ По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И. И. Дадина : постановление Конституц. Суда Рос. Федерации от 10 февр. 2017 г. № 2-П. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

причинам, так как избегает излишней криминализации, да и понимает, что превентивное значение такой нормы невелико, но породит массу проблем при ее реализации. Думается, погрешность тут в самом институте административной преюдиции, на самом деле объективно общественная опасность данного деяния неизменна, она не сосредоточена в каком-то одном элементе состава, учитывается только факт повторного совершения аналогичного деяния.

В то же время наступление тяжких последствий предполагает квалификацию по ст. 264 УК РФ, в которой квалифицирующим признаком является нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, находящимся в состоянии опьянения, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. В пункте 10.8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации дана рекомендация квалифицировать по совокупности соответствующих частей ст. 264 и по ст. 264.1 УК РФ, хотя нам думается, что такой подход ошибочен. Если только не предположить, как ранее было сказано, что привлечение по ст. 264.1 УК РФ возможно только при наличии дополнительных обстоятельств, увеличивающих общественную опасность содеянного.

На наш взгляд, в данной ситуации квалификация по совокупности не требуется, иначе происходит двойное вменение, так как за одно и то же деяние лицо дважды несет ответственность. Статья 264.1 УК РФ задумывалась законодателем именно как норма с двойной превенцией. Вовре-

мя остановленный преступник не только будет наказан, но и не сможет совершить более тяжкое преступление. Если же более тяжкое преступление уже свершилось, то это уже не имеет смысла, и то, что лицо находится в состоянии алкогольного опьянения, будет учтено при квалификации (ч. 2. или ч. 6. ст. 264 УК РФ). Более того, с учетом сложившейся практики управление в состоянии опьянения может быть тем самым нарушением правил, за которое лицо и было привлечено к уголовной ответственности, в этом случае факт опьянения получает тройную оценку, что, несомненно, нарушает принцип справедливости.

По нашему мнению, вменение ст. 264.1 УК РФ по совокупности будет обоснованным, когда действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия в результате управления автотранспортным средством при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, когда они будут квалифицированы по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против личности.

В заключение хотелось бы сказать, что в современных условиях желательно разработать и принять постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации, разъясняющее вопросы применения норм с административной преюдицией, чтобы данные вопросы решались не точно, а был единый подход к пониманию криминализации таких деяний и оснований привлечения к ответственности лиц, их совершивших.

Список литературы

1. Баранчикова М. В. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения по месту их совершения // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2015. № 4 (22). С. 29–32.
2. Безверхов Г. А. Административная преюдициальность в уголовном законодательстве России: истоки, реалии, перспективы // Вестник Самарской гуманитарной академии. Сер.: Право. 2011. № 2. С. 39–51.
3. Герасимова Е. И. Проблемы использования института административной преюдиции в уголовном праве // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2014. № 6. С. 178–182.
4. Маслов И. И. Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность // Юридическая наука. 2011. № 3. С. 57–62.
5. Пикуров Н. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов // Уголовное право. 2009. № 5. С. 61–66.

References

1. Baranchikova M. V. Kvalifikatsiya prestupnykh narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya po mestu ikh soversheniya [Qualification of Criminal Violations of Traffic Rules on the Place of the Perpetration]. *Vestnik Kazanskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii – Bulletin of the Kazan Law Institute of MIA Russia*, 2015, no. 4 (22), pp. 29–32.
2. Bezverkhov G. A. Administrativnaya preyuditsial'nost' v уголовном zakonodatel'stve Rossii: istoki, realii, perspektivy [Administrative Issue Preclusion in the Penal Legislation of Russia: Sources, Realities and Perspectives]. *Vestnik Samarskoi gumanitarnoi akademii. Ser.: Pravo – Bulletin of the Samara Academy for the Humanities. Series: Law*, 2011, no. 2, pp. 39–51.

3. Gerasimova E. I. Problemy ispol'zovaniya instituta administrativnoi preysuditsii v ugovnom prave [The Problems of Operation of the Institute of Administrative Prejurisdiction in Criminal Law]. *Vestnik Saratovskoi gosudarstvennoi yuridicheskoi akademii – Bulletin of the Saratov State Law Academy*, 2014, no. 6, pp. 178–182.
4. Maslov I. I. Sostoyanie op'yaneniya kak priznak, differentsiruyushchii ugovnuyu otvetstvennost' [The State of Intoxication as a Sign that Differentiates Criminal Responsibility]. *Yuridicheskaya nauka – Juridical Science*, 2011, no. 3, pp. 57–62.
5. Pikurov N. Otgranichenie sostava dorozhno-transportnogo prestupleniya ot smezhnykh sostavov [Delimitation of the Traffic Corpus Delicti from the Adjoining Offences]. *Ugolovnoe pravo – Ugolovnoye Pravo Journal*, 2009, no. 5, pp. 61–66.