

Аюпова Гульназ Шамиловна

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  
ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ,  
ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ**

Специальность 12.00.08 – уголовное право и криминология;  
уголовно-исполнительное право

Автореферат диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Екатеринбург – 2018

Работа выполнена на кафедре уголовного права  
федерального государственного казенного образовательного учреждения  
высшего образования «Уральский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

**Научный руководитель:** **Нудель Станислав Львович**  
доктор юридических наук, доцент

**Официальные оппоненты:** **Чучаев Александр Иванович**  
доктор юридических наук, профессор  
ФГБОУ ВО «Московский государственный  
юридический университет имени О.Е. Кутафина  
(МГЮА)», профессор кафедры уголовного права

**Яковлева Елена Олеговна**  
кандидат юридических наук  
ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный  
университет», доцент кафедры уголовного права

**Ведущая организация:** **ФГКОУ ВО «Орловский юридический  
институт Министерства внутренних дел  
Российской Федерации имени В.В. Лукьянова»**

Защита диссертации состоится 16 апреля 2019 года в 13 часов на заседании диссертационного совета Д 203.005.03, созданного на базе федерального государственного казенного учреждения «Всероссийский научно-исследовательский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации» по адресу: 121069, г. Москва, ул. Поварская, д. 25, стр. 1.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке ФГКУ «ВНИИ МВД России» и на сайте: <https://внии.мвд.рф>.

Автореферат разослан «14» февраля 2019 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
кандидат юридических наук

В.А. Рязанцев

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы диссертационного исследования.** Противодействие социогенным угрозам объективно является одним из основных приоритетов и перспектив научно-технологического развития России<sup>1</sup>. Нормальное социальное развитие страны зависит от эффективного решения задач, направленных, в частности, на повышение безопасности дорожного движения, а также снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий<sup>2</sup>. Исходя из этого утверждены федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»<sup>3</sup>, а также Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы<sup>4</sup>.

Согласно данным официальной статистики в последние годы на фоне снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий наметилась негативная тенденция роста числа погибших по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения, а также отказавшихся от прохождения медосвидетельствования на состояние опьянения. Так, за 2017 год на территории России в результате нарушения правил дорожного движения водителями указанной категории произошло 18 743 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибло 4 336 человек, что составило 22,7 % от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях<sup>5</sup>. При этом за последние 5 лет отмечается рост числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, произошедших по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения, а

---

<sup>1</sup> Указ Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации (далее – СЗ РФ). 2016. № 49. Ст. 6887.

<sup>2</sup> Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // СЗ РФ. 2018. № 20. Ст. 2817.

<sup>3</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 (в ред. от 13 декабря 2017 г.) «Об утверждении федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах"» // СЗ РФ. 2013. № 41. Ст. 5183.

<sup>4</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии национальной безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» // СЗ РФ. 2018. № 5. Ст. 774.

<sup>5</sup> Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. ГИБДД России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.09.2018).

также отказавшихся от прохождения медосвидетельствования на состояние опьянения, в 2 раза<sup>6</sup>.

Самостоятельной проблемой является совершенствование системы правового регулирования общественных отношений, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Так, 31 декабря 2014 г. Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ) был дополнен ст. 264<sup>1</sup>, предусматривающей ответственность за управление 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 (ч. 1, 3 ст. 12.8 или 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ<sup>7</sup>.

Аналогичный уголовно-правовой запрет был предусмотрен ст. 211<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Советской Федеративной Социалистической Республики (далее – УК РСФСР) 1960 г. Указанное деяние было декриминализовано в 1992 году<sup>8</sup>. В действующее законодательство рассматриваемая норма вернулась в адаптированном к современным условиям виде, однако, несмотря на это, учеными и правоприменителями она воспринимается неоднозначно.

Оживленные споры вызывают как конструкция ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, так и содержание признаков данного состава преступления, что обусловлено, в частно-

---

<sup>6</sup> Так, за 2012 г. на территории России в результате нарушения правил дорожного движения водителями, находящимися в состоянии опьянения, произошло 12843 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибло 2103 человека, что составило 7,5 % от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях // Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. ГИБДД России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.09.2018).

<sup>7</sup> Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2015. № 1.

<sup>8</sup> Закон Российской Федерации от 24 декабря 1992 г. № 4217-1 (в ред. от 13 июня 1996 г.) «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» // Российская газета. 1993. № 11.

сти, наличием пробелов законодательного регулирования, отсутствием четкой корреляции между нормами уголовного и административного законодательства, несовершенством законодательных формулировок и понятийного аппарата. Помимо этого, 10 ноября 2016 г. Министр внутренних дел Российской Федерации генерал полиции В.А. Колокольцев подчеркнул целесообразность ужесточения санкции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ<sup>9</sup>.

Проблемы следственной и судебной практики в решении вопросов применения уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, также вызывают необходимость проведения научных исследований в целях повышения эффективности противодействия данным преступлениям. Таким образом, указанные обстоятельства убедительно свидетельствуют об актуальности выбранной темы.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Проблеме противодействия транспортным преступлениям в целом посвящены научные труды таких ученых, как П.В. Замосковцев, А.И. Коробеев, Б.А. Куринов, Л.В. Любимов, С.Н. Мешалкин, Н.И. Пикуров, А.И. Чучаев и др. Кроме того, в значительном числе исследований нашли отражение проблемы квалификации и правовой регламентации отдельных видов транспортных преступлений, среди которых следует выделить научные работы И.В. Божко, Ю.В. Грачевой, В.Д. Иванова, И.В. Ильина, Н.Ю. Исаева, С.В. Проценко, А.Г. Рублева, И.М. Тяжковой и других ученых.

Отдельные проблемы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, отчасти были рассмотрены в трудах А.Ю. Пожарского на тему: «Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие)» (Москва, 2016) и М.В. Афанасьева на тему: «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения» (Москва, 2018).

---

<sup>9</sup> Колокольцев: МВД планирует увеличить срок наказания за пьяную езду [Электронный ресурс]. URL: <http://www.zr.ru> (дата обращения: 23.12.2017).

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, находясь на стыке уголовного и административного права, носят комплексный, межотраслевой характер. Проблемы административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения рассмотрены в трудах В.В. Головки, А.А. Гуничева, А.К. Костылева, В.И. Майорова, О.А. Шевченко, О.В. Шкеля, А.Ю. Якимова и др.

Вместе с тем, несмотря на наличие обширного материала по различным аспектам уголовной ответственности за транспортные преступления, научные исследования в области противодействия нарушению правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, не исчерпали круг существующих теоретических и практических проблем, а отдельные их положения продолжают носить дискуссионный характер и нуждаются в дальнейшей разработке.

**Объектом** диссертационного исследования является совокупность общественных отношений, возникающих в связи с применением уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

**Предметом** исследования выступают: нормы уголовного права, включая норму ст. 264<sup>1</sup> УК РФ; нормы административного и иных отраслей российского права, регулирующие общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; нормы законодательства зарубежных государств по вопросам уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения; материалы судебной практики по делам о преступлениях и административных правонарушениях в области дорожного движения, статистические данные, результаты экспертных опросов и опросов общественного мнения, а также научная литература по теме исследования.

**Целью исследования** является выработка концептуальных положений теории уголовно-правового обеспечения безопасности дорожного движения и подготовка научно обоснованных предложений и рекомендаций по совершенствованию и повышению эффективности применения уголовно-правовых норм, регламентирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Достижение указанной цели обусловило постановку и решение следующих задач:

дана характеристика общественной опасности нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;

сформулированы основные критерии криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;

административная преюдиция определена как форма криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;

установлен объект состава преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ;

определены и охарактеризованы особенности объективной и субъективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ;

выработаны предложения по совершенствованию ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

**Методология и методика исследования.** Методологическую основу исследования составил всеобщий диалектический метод, предполагающий изучение правовых понятий, явлений и процессов в их развитии и взаимообусловленности. Помимо этого использовались такие общенаучные методы исследования, как анализ и синтез, индукция и дедукция.

В ходе исследования были задействованы специальные методы научного познания, в частности, формально-юридический, сравнительно-правовой, конкретно-социологический, статистический. Так, формально-юридический метод использовался при характеристике и толковании элементов и признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

Сравнительно-правовой анализ позволил, с одной стороны, исследовать процесс развития отечественного уголовного законодательства по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, с другой – установить взаимосвязи с нормами уголовного законодательства зарубежных стран, а также смежными нормами УК РФ и КоАП РФ.

Конкретно-социологический метод был использован в целях получения фактических данных об изучаемом объекте посредством специальных приемов

(анализ уголовных дел и дел об административных правонарушениях, анкетирование граждан, опросы и экспертная оценка).

**Теоретическая основа** работы представлена исследованиями, в которых были заложены и развиты основы современного уголовного права и уголовной политики; научными разработками, отражающими отдельные теоретические и прикладные аспекты уголовной ответственности за транспортные преступления; научными трудами в области философии, социологии, теории права и государства, истории права, конституционного права, административного права, криминологии, криминалистики и др.

**Нормативную базу** исследования составляют: международные правовые акты, Конституция Российской Федерации, действующее и ранее действовавшее отечественное законодательство: уголовное, административное, уголовно-процессуальное, о безопасности дорожного движения, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, нормативные правовые акты МВД России и других федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения, относящиеся к теме исследования, уголовное законодательство отдельных зарубежных стран.

**Эмпирическую основу** исследования составляют статистические данные Главного информационно-аналитического центра МВД России, Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации; материалы опубликованной судебной практики; данные, полученные в результате изучения 214 приговоров о преступлениях, предусмотренных ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, вынесенных судами Республики Башкортостан, Республики Калмыкия, Пермского края, Архангельской, Владимирской, Свердловской, Челябинской областей и других субъектов Российской Федерации в период с 2015 г. по 2018 г.; результаты экспертных опросов 130 сотрудников правоохранительных органов и научно-педагогических работников из числа специалистов в области уголовного права; данные анализа общественного мнения 136 автолюбителей.

**Обоснованность и достоверность полученных результатов** обеспечена анализом основных научных позиций по проблемам уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию; внутренней непротиворечивостью, строгостью и корректностью применения комплекса методов научных исследований, адекватных цели и задачам диссертации; полнотой анализа правовой и эмпирической базы, отвечающей требованиям репрезентативности.

**Научная новизна диссертационного исследования** определяется тем, что в нем на основе всестороннего системного исследования получены новые результаты и сформулированы теоретические положения по совершенствованию и применению уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

В частности, по результатам проведенного исследования предложена типология лиц, совершающих преступление, предусмотренное ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, разработано авторское определение понятия административной преюдиции, представлен широкий анализ содержания такого признака объективной стороны, как управление транспортным средством.

На основе системного анализа уголовного законодательства, законодательства о безопасности дорожного движения, рекомендаций Пленума Верховного Суда Российской Федерации и материалов судебной практики определены сроки, в течение которых лицо признается подвергнутым административному наказанию, раскрыты особенности установления данного признака при истечении сроков исполнения административного наказания, выявлены особенности применения принципа действия уголовного и административного закона во времени при квалификации деяния по ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

Кроме того, предложены научно обоснованные рекомендации по отдельным вопросам квалификации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Разработаны предложения по совершенствованию уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному

наказанию, в частности, предложены новые редакции наименования, диспозиции и санкции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

С учетом содержания проекта федерального закона № 575472-7 «О внесении изменений в статьи 264 и 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации»<sup>10</sup>, обосновано авторское предложение, направленное на устранение выявленного Конституционным Судом Российской Федерации пробела в уголовно-правовом регулировании деяния, выраженного в нарушении правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, сопряженном с последующим оставлением места происшествия<sup>11</sup>.

Обоснована целесообразность применения иной меры уголовной ответственности – конфискации имущества к лицам, совершившим указанное преступление.

В более конкретной форме научную новизну исследования отражают следующие **основные положения, выносимые на защиту**.

1. Аргументировано, что нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, обладает характером и степенью общественной опасности, достаточными для криминализации деяния. Повышенная общественная опасность обусловлена:

ценностью общественных отношений, складывающихся по поводу обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе наличием опосредованного негативного влияния на духовную, социальную и экономическую сферы, а также высоким уровнем смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

наличием опасного состояния личности виновного – лицо, совершившее преступление, предусмотренное ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, как правило, демонстрирует устойчивость противоправного поведения, характеризуется преобладанием

---

<sup>10</sup> Проект федерального закона № 575472-7 «О внесении изменений в статьи 264 и 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации» (внесен Правительством Российской Федерации 30 октября 2018 года) // [Электронный ресурс]. URL: <http://sozd.parliament.gov.ru/bill/575472-7> (дата обращения: 04.12.2018).

<sup>11</sup> Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2018 г. № 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда» // Российская газета. 2018. № 100.

негативных социальных установок, циничным отношением к моральным и нравственным нормам гражданского общества, а также неуважением к власти, проявляющимся в игнорировании мер юридической ответственности. Усредненный портрет виновного в совершении преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, представлен следующим образом: мужчина среднего возраста с образованием не выше среднего профессионального, не имеющий постоянного источника доходов, находящийся в состоянии алкогольного опьянения, ранее привлекавшийся к административной ответственности, зачастую не признающий свою вину в содеянном, характеризующийся преобладанием эгоистических установок, неуважением к власти.

2. Сделан вывод о том, что основными критериями криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, с учетом специфики охраняемых уголовным законом общественных отношений, следует признать:

достаточные степень и характер общественной опасности, свидетельствующие о том, что возможные положительные социальные результаты применения уголовно-правовых мер воздействия на лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, объективно выше отрицательных последствий реализации уголовной ответственности. Это связано с тем, что совершение исследуемого общественно опасного деяния оказывает негативное влияние на различные сферы общественной жизни, в частности, ущерб наносится экономической, социальной и духовной сферам жизни;

достаточную массовость нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, связанную с относительно высокой степенью повторности управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, а также невыполнения требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;

наличие возможности закрепления составообразующих признаков нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, и принципиальной осуществимости уголовного преследования виновных лиц в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством;

готовность подавляющей части современного российского общества к ужесточению законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на фоне преимущественно отрицательного, негативного отношения граждан к фактам управления транспортным средством лицами, находящимися в состоянии опьянения;

невозможность предотвратить нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, с помощью иных правовых средств.

3. Определено, что основной непосредственный объект состава преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, – общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения, отражающие степень защищенности личности от действий лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, а также общественные отношения, обеспечивающие законно установленный и регламентированный государством порядок направления водителей на медицинское освидетельствование на состояние опьянения и его прохождения.

Помимо этого, учитывая наличие признаков преюдиции в конструкции диспозиции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, следует сделать вывод, что дополнительным объектом данного преступления могут являться интересы государственной власти, а также установленный порядок осуществления правосудия.

4. На основании анализа законодательства о безопасности дорожного движения, рекомендаций Пленума Верховного Суда Российской Федерации и материалов судебной практики в целях совершенствования правоприменительной деятельности разработаны критерии транспортного средства применительно к ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, к числу которых отнесены:

осуществление перевозок людей, грузов или оборудования, установленного на нем, как преимущественное назначение либо вспомогательное при наличии основной функции – выполнение специальных работ (дорожно-строительных, сельскохозяйственных и прочее);

наличие двигателя (двигателя внутреннего сгорания, электродвигателя и т. п.) максимальной мощностью не менее 0,34 л/с;

способность развивать максимальную конструктивную скорость, превышающую 25 км/ч.

5. Обосновано, что по конструкции состав преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, является сложным составом, в котором объективная сторона выражается в двух альтернативно-предусмотренных деяниях: 1) управление транспортным средством; 2) управление транспортным средством, сопряженное с последующим невыполнением требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. При этом признак специального субъекта «лицо, находящееся в состоянии опьянения» является конститутивным признаком исключительно первого деяния.

6. Аргументировано, что для квалификации совершаемого с прямым умыслом преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, не имеет значения внутреннее психическое отношение лица к самому факту потребления веществ, вызывающих состояние опьянения. Случаи, когда лицо делает ошибочный вывод об отсутствии либо наличии у него состояния опьянения, подлежат квалификации по правилам фактической ошибки. Так, надлежащий субъект, находящийся в момент управления транспортным средством в состоянии опьянения, ошибочно считающий себя трезвым, подлежит уголовной ответственности по ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

7. В целях обеспечения полноты правового регулирования и устранения пробела в праве предложено расширить диспозицию ст. 264<sup>1</sup> УК РФ и изложить ее в следующей редакции:

«Статья 264<sup>1</sup>. Управление движением транспортного средства лицом, подвергнутым административному наказанию либо имеющим судимость

Управление движением транспортного средства лицом, подвергнутым административному наказанию за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью первой, третьей или четвертой статьи 12.8, статьей 12.26 либо частью второй, третьей статьи 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частью второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей, совершенное в состоянии опьянения, сопряженное с последующим невыполнением требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения,

сопряженное с последующим оставлением водителем места дорожно-транспортного происшествия или сопряженное с последующим невыполнением требования о запрещении водителю употреблять вещества, вызывающие опьянение, после дорожно-транспортного происшествия либо после того, как транспортное средство было остановлено, –

наказывается ...».

8. На основании данных сравнительно-правового анализа отечественного и зарубежного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения, материалов судебной практики, учитывая повышенную общественную опасность рассматриваемого деяния, в целях достижения высокой результативности наказания предложено увеличить срок дополнительного наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами, установив его размер в санкции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ до 5 лет.

**Теоретическая значимость** исследования заключается в том, что полученные результаты исследования представляют определенный вклад в отечественную науку уголовного права. Предложения по оптимизации деятельности по квалификации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию, а также по совершенствованию нормативно-правового регулирования формируют научно-методическую и информационную базу для разработки комплекса мер, направленных на повышение эффективности обеспечения безопасности дорожного движения. Они также расширяют теоретическую научную базу в части решения комплекса проблем борьбы с транспортными преступлениями.

**Практическая значимость** диссертационного исследования заключается в том, что результаты исследования, его основные положения, выводы могут быть использованы при проведении научных исследований по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, в учебном процессе при подготовке учебно-методических работ, проведении лекционных, семинарских и практических занятий по уголовному праву, а также в системе служебной подготовки и повышения квалификации сотрудников правоохранительных органов. Материалы исследования могут быть востребованы в процессе законотворческой

деятельности, в следственной и судебной практике при применении норм уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

**Апробация результатов исследования** осуществлялась в виде его рецензирования и обсуждения на кафедре уголовного права Уральского юридического института МВД России, в докладах автора на научно-практических конференциях, среди которых особо следует отметить следующие международные научно-практические конференции: «Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований» (Санкт-Петербург, 2015); «Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия преступлений» (Воронеж, 2016); «Уголовная политика и культура противодействия преступности» (Новороссийск, 2016); «Актуальные вопросы современной науки» (Республика Казахстан, Актюбинск, 2017); «Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики» (Красноярск, 2017); «Актуальные проблемы правоохранительной деятельности органов внутренних дел» (Екатеринбург, 2018) и др.

Результаты диссертационного исследования изложены в 15 научных публикациях общим объемом 4,8 п. л., в том числе в 5 статьях в научных журналах, включенных в перечень российских рецензируемых научных журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.

Результаты диссертационного исследования внедрены в учебный процесс ФГКОУ ВО «Уфимский юридический институт МВД России», ФГКОУ ВО «Уральский юридический институт МВД России», научную деятельность ФГКУ «Всероссийский научно-исследовательский институт МВД России», а также в практическую деятельность ГУ МВД России по Свердловской области, УМВД России по Курганской области, УМВД России по Тюменской области, Невьянской городской прокуратуры Свердловской области.

## СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается выбор и актуальность темы диссертационного исследования, формулируются его цель и задачи, анализируется степень научной разработанности, определяются объект и предмет, раскрываются методологическая и теоретическая основы работы, теоретическая, практическая значимость и научная новизна, выделяются основные положения, выносимые на защиту, приводятся данные об апробации полученных результатов.

Первая глава *«Криминализация нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»* состоит из 3 параграфов.

В первом параграфе *«Общественная опасность нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»* определены основные факторы, обуславливающие повышенную степень общественной опасности рассматриваемого деяния; составлен усредненный портрет личности виновного.

Отмечается, что проблема противодействия нарушению правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, тесно связана с уровнем дорожно-транспортной аварийности, который негативно отражается на социально-экономическом и демографическом развитии страны. При совершении рассматриваемого деяния повышается риск возникновения аварийной обстановки, как результат неспособности лица, находящегося в состоянии опьянения, контролировать источник повышенной опасности, что свидетельствует о наличии реальной угрозы причинения вреда жизни и здоровью человека.

Аргументировано, что общественную опасность деяния, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, в том числе обусловлена и наличием опасного состояния личности виновного, которое характеризуется, в частности, искажением ценностно-ориентационной сферы, что зачастую приводит к аксиологической маргинальности; преобладанием личных интересов на фоне пренебрежения безопасностью дорожного движения; наличием дефектов правового сознания, неуважением к власти в совокупности с отсутствием внутренних рычагов самоконтроля, что выливается в правовой нигилизм и проявляется в устойчивости противоправного

поведения. Предшествующее поведение, как правило, свидетельствует о стойкой антиобщественной установке личности, то есть о готовности лица действовать в соответствии с искаженными ценностно-нормативными ориентирами.

Сделан вывод, что опасное состояние не является перманентным свойством личности виновного; применительно к ст. 264<sup>1</sup> УК РФ оно ограничивается периодом, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию либо имеющим судимость.

Во втором параграфе *«Основные критерии криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»* сформулированы критерии, обуславливающие необходимость противодействия нарушению правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, уголовно-правовыми средствами. В их числе, помимо общественной опасности деяния, выделяется его распространенность, о чем свидетельствуют объем, динамика и структура транспортных преступлений. Вместе с тем преступление, предусмотренное ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, обладает высокой латентностью, что связано, в том числе с распространением практики применения средств автоматического контроля за дорожным движением наряду с поэтапным сокращением штатной численности сотрудников ГИБДД МВД России, что отражается на снижении профилактического эффекта.

Обосновано, что условиями, способствующими реализации уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, являются, в частности, наличие современных методов исследования, позволяющих с высокой точностью установить не только факт наличия у лица состояния опьянения, но и количественное содержание вызывающих опьянение веществ в организме; нарабатанная практика привлечения виновных лиц, к установленной законом ответственности. Помимо этого отмечается преимущественно негативное отношение общества к фактам управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Вместе с тем данные официальной статистики о количестве и динамике дорожно-транспортных происшествий, результаты анализа статистических данных об исполнении постановлений о назначении наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также за невыполнение во-

дителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения свидетельствуют о низкой эффективности применения административно-правовых мер.

В третьем параграфе *«Административная преюдиция, как форма криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»* исследуются понятие и содержание административной преюдиции, а также критерии, свидетельствующие о целесообразности ее применения при конструировании нормы, предусмотренной ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

На основании проведенного теоретического анализа сделан вывод, что административная преюдиция – это средство юридической техники, заключающееся в криминализации повторного деяния в связи с трансформацией общественной опасности административного правонарушения в «криминальную» общественную опасность, обусловленную наличием опасного состояния личности виновного.

Обосновано, что административная преюдиция в конструкции нормы, предусмотренной ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, способствует профилактике как административных правонарушений, так и преступлений, что обуславливает ее усиленное превентивное воздействие. В связи с этим отмечается целесообразность нормативного закрепления обязанности соответствующего должностного лица предупреждать правонарушителя о последствиях совершения повторного деяния в пределах сроков административной наказанности и судимости.

Анализ теоретических разработок позволил выявить критерии допустимости преюдиционной криминализации рассматриваемого деяния, среди которых отмечается, в частности, его повышенная общественная опасность; общность отдельных объективных и субъективных признаков преступления и связанного с ним правонарушения; судебный порядок рассмотрения дела об административном правонарушении, являющегося основанием уголовной ответственности, как гарантия соблюдения принципа презумпции невиновности.

Преюдициональная криминализация нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, позволяет адекватно оценивать общественную опасность как самого деяния, так и совершив-

шего его лица, способствует дифференциации юридической ответственности в зависимости от обстоятельств, характеризующих личность виновного.

Вторая глава *«Проблемы законодательной регламентации и квалификации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»* состоит из 4 параграфов.

В первом параграфе *«Понятие объекта преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ»* определены основной непосредственный и дополнительный объекты нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Кроме того, сделан вывод, что транспортное средство в системе признаков преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, является средством совершения преступления.

В целях достижения лексической чистоты и точности закона предложено в диспозиции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ уйти от перечисления «автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство» в пользу словосочетания «транспортное средство», под которым следует понимать транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, и самоходные машины.

При этом стремительное развитие технологий и появление новых видов транспорта обусловили практическую значимость выявления критериев транспортного средства для целей ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, которые определены на основании исследования технических характеристик отдельных транспортных средств.

На основании анализа нормативных правовых актов и материалов судебной практики аргументировано, что транспортными средствами применительно к ст. 264<sup>1</sup> УК РФ не могут быть признаны, в частности, такие инновационные средства передвижения, как гироскутер и сегвей. Также гоночные автомобили, мотоциклы и карты, являясь специальным спортивным оборудованием, инвентарем, эксплуатация которых на дорогах общего пользования запрещена, не относятся к транспортным средствам для целей ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

Во втором параграфе *«Объективная сторона нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»* на основании анализа нормативных правовых актов обосновано, что объективная

сторона преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, выражается в управлении движением транспортного средства. Под управлением движением транспортного средства следует понимать изменение его пространственного положения путем осознанного волевого воздействия хотя бы на один узел транспортного средства, от функционирования которого зависит такое движение.

Отмечается, что к управлению движением транспортного средства следует относить, в частности, перемещение транспортного средства путем использования мускульной силы человека и воздействия на узлы транспортного средства, от функционирования которых зависит такое движение (например, лицо, находясь снаружи транспортного средства, приводит его в движение посредством мускульной силы, при этом осуществляет воздействие на рулевое колесо).

Сформулировано правило квалификации деяний, связанных с перемещением транспортного средства в режиме автоматического управления «автопилот», согласно которому оснащённость транспортного средства технологией автоматического управления не исключает обязанности водителя осуществлять постоянный и полный контроль за окружающей обстановкой и быть готовым принять меры, направленные на предотвращение аварийной ситуации.

Также определено, что моментом окончания преступления является начало движения транспортного средства. В связи с чем аргументируется, что невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, осуществляемое после остановки транспортного средства, выходит за рамки деяния. Таким образом, рассматриваемое деяние является составным и заключается в управлении движением транспортного средства, сопряженном с последующим невыполнением требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Учитывая потребность в межотраслевой унификации правовых норм и устранении расширительного толкования термина «состояние опьянения», предложено исключить из примечания 2 к ст. 264 УК РФ формулировку «лицо, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения». Вместе с тем отмечается, что декриминализация невыполнения указанного тре-

бования нивелирует факт криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

В связи с возникновением пробела в праве, выраженного в наличии преимущественного положения отдельных категорий водителей перед лицами, добровольно прошедшими процедуру медицинского освидетельствования на состояние опьянения, аргументируется целесообразность криминализации деяний, выраженных в управлении движением транспортного средства, сопряженном с последующим невыполнением требования о запрещении водителю употреблять вызывающие опьянение вещества, после дорожно-транспортного происшествия либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции; а также сопряженном с последующим оставлением места дорожно-транспортного происшествия. В связи с этим выработаны разъяснения по вопросам определения периода, на который распространяется запрет употреблять вещества, вызывающие опьянение, а также определены законные основания оставления места дорожно-транспортного происшествия.

Криминализация предлагаемых деяний потребует корреспондирующее расширение содержания специального субъекта состава преступления – лицо, подвергнутое административному наказанию. На основе сложившейся в последние годы в УК РФ практики конструирования диспозиции норм с административной преюдицией, а также с учетом технико-юридических требований к их разработке предложена редакция диспозиции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, которая, не называя конкретные признаки административного правонарушения, отсылает к соответствующей статье КоАП РФ.

Наряду с этим, предлагается внести корреспондирующие изменения в ч. 2 и 3 ст. 12.27 КоАП РФ. Учитывая вышеизложенное, а также позицию Конституционного Суда Российской Федерации, согласно которой примечание 2 к ст. 264 УК РФ признано не соответствующим Конституции Российской Федерации, предлагается внести изменения как в примечание, так и в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. Рассматриваемые положения отражены в разработанном проекте федерального закона «О внесении изменений в статьи 264 и 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации».

Третий параграф «*Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию*» посвящен исследованию признаков субъекта и субъективной стороны рассматриваемого преступления, а также выявлению основных проблем квалификации противоправных деяний, обусловленных особенностями субъективных признаков преступления, и путей их устранения.

Определено, что законодательное закрепление минимального допустимого значения содержания спирта в выдыхаемом воздухе и в крови водителя обеспечивает законность и справедливость привлечения лиц к уголовной ответственности, позволяет исключить случаи неправомерного уголовного преследования, в частности, ввиду возможного эндогенного содержания этанола в крови, наличия незначительного количества этанола в организме виновного при потреблении ряда лекарственных средств, а также ввиду возможной погрешности специального технического средства измерения. Также обоснована целесообразность расширения оснований производства исследования крови, в частности, в целях установления состояния опьянения не только при констатации наличия беспомощного состояния водителя, но и в иных случаях, исключающих возможность исследования выдыхаемого воздуха.

Установлено, что основание для привлечения лица к ответственности за оконченное преступление по смыслу ч. 1 ст. 29 УК РФ связано с юридическим моментом окончания – с моментом начала движения транспортного средства. Однако рассматриваемое общественно опасное деяние, по сути, образует преступное состояние, в течение которого деяние осуществляется на стадии оконченного преступления, что свидетельствует о наличии фактического момента окончания – момента прекращения преступного состояния, определение которого позволяет разрешить некоторые уголовно-правовые вопросы (момент истечения сроков давности, выбор применимого уголовного закона и т. п.).

Применение административной преюдиции при конструировании нормы позволяет сделать вывод, что установление общего умысла лица на неоднократность совершения описанных в диспозиции уголовно-правовой нормы правонарушений не требуется. Исходя из специфики состояния опьянения не име-

ет значения внутреннее психическое отношение лица к самому факту потребления веществ, вызывающих состояние опьянения. Случаи, когда лицо делает ошибочный вывод об отсутствии либо наличии у него состояния опьянения, подлежат квалификации по правилам фактической ошибки.

Четвертый параграф *«Совершенствование санкции уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 264<sup>1</sup> УК РФ»* посвящен исследованию сроков и размеров наказания, назначаемых за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, практике их назначения, а также анализу иной меры уголовно-правового характера – конфискации имущества.

Анализ практики применения показал, что судами чаще всего назначается основное наказание в виде обязательных работ. Наказание в виде лишения свободы избирается примерно в 16 % случаев и чаще всего установленный размер не превышает 1 года. К более чем 50 % осужденных к лишению свободы данный вид наказания применяется условно. Следовательно, репрессивный потенциал санкции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ реализуется не в полном объеме.

Специфика нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, предопределяет необходимость учета поведения виновного, связанного с исполнением административного наказания, как обстоятельства, характеризующего его личность, при решении вопроса о назначении наказания за преступление, предусмотренное ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

Установлено, что дополнительный вид наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью применительно к ст. 264<sup>1</sup> УК РФ предполагает лишение права заниматься деятельностью по управлению всей совокупностью транспортных средств, указанных в диспозиции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ. Данный вид наказания не может распространяться на железнодорожный, воздушный, морской, внутренний водный транспорт и метрополитен.

На основании анализа судебной практики обосновывается позиция, согласно которой предлагается увеличить срок дополнительного наказания и установить его размер до 5 лет в санкции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ. Так, примерно в 90 % слу-

чаев дополнительное наказание в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами назначается на срок 2 года и выше.

Сформулирован вывод о наличии реальной потребности в применении специального вида конфискации – конфискации транспортного средства в отношении виновного лица, являющегося собственником имущества, для целей как ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, так и ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. Предлагаемая мера обладает высоким превентивным потенциалом.

В заключении подведены итоги диссертационного исследования, кратко излагаются его основные выводы.

**Основные научные результаты диссертации  
опубликованы в следующих работах автора:**

*Статьи, опубликованные в российских рецензируемых научных журналах, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук*

1. Аюпова Г.Ш. О понятии механического транспортного средства применительно к преступным нарушениям правил дорожного движения по законодательству Российской Федерации и Республики Казахстан // Полицейская и следственная деятельность. – 2016. – №3. – С. 1–6. – 0,4 п.л.

2. Аюпова Г.Ш. Состояние опьянения как обстоятельство, характеризующее повышенную общественную опасность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Вестник Московского университета МВД России. – 2017. – № 1. – С. 55–59. – 0,4 п.л.

3. Аюпова Г.Ш. К вопросу о понятии лица, находящегося в состоянии опьянения, применительно к статьям 264 и 264<sup>1</sup> УК РФ // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2017. – № 1. – С. 137–141. – 0,4 п.л.

4. Аюпова Г.Ш. О расширении границ применения административной преюдиции применительно к ст. 264<sup>1</sup> УК РФ // Российский следователь. – 2017. – № 3. – С. 34–36. – 0,4 п.л.

5. Аюпова Г.Ш. Проблема установления состояния алкогольного опьянения при квалификации деяния по статье 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2018. – № 3. – С. 57–61. – 0,4 п.л.

*Научные статьи, опубликованные в иных изданиях:*

6. Аюпова Г.Ш. К вопросу о законодательных новациях в ст. 264 УК РФ / Актуальные вопросы государственно-правового развития на современном этапе: сборник научных трудов. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2016. – С. 40–43. – 0,3 п.л.

7. Аюпова Г.Ш. К вопросу об уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 264<sup>1</sup> УК РФ) / Актуальные проблемы права глазами молодежи: сборник научных трудов. – Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. – С. 18–23. – 0,3 п.л.

8. Аюпова Г.Ш. О толковании понятия транспортного средства, используемого в ст. 264 УК РФ // Правоохранительные органы: теория и практика. – 2016. – №1. – С. 49–51. – 0,2 п.л.

9. Аюпова Г.Ш. Административная преюдиция как средство криминализации деяний в сфере безопасности дорожного движения / Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы Международной научно-практической конференции, 30 сент. 2016 г.: в 2 т. – Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2016. – Т 2. – С. 3–6. – 0,3 п.л.

10. Аюпова Г.Ш. Состояние опьянения как признак преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ / Материалы Уральской школы аспирантов юридических вузов. Тезисы выступлений. Ч. 2. Отраслевые аспекты изучения государственно-правовых процессов и институтов. – Екатеринбург, 2016. – С. 7–9. – 0,3 п.л.

11. Аюпова Г.Ш. К вопросу о взаимодействии правоохранительных органов с органами местного самоуправления при обеспечении безопасности дорожного движения / Конституционно-правовые основы взаимодействия правоохранительных органов с органами местного самоуправления по вопросам безопасности: сборник научных трудов. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2017. – С. 35–38. – 0,3 п.л.

12. Аюпова Г.Ш. Сравнительно-правовой анализ уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения по законодательству России и зарубежных стран / Актуальные вопросы противодействия преступности в России и за рубежом: сборник научных трудов. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2017. – С. 96–99. – 0,3 п.л.

13. Аюпова Г.Ш. Компаративистский анализ ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения по уголовному законодательству России и Казахстана / Актуальные вопросы современной науки: материалы международной научно-теоретической конференции, посвященной Посланию Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» (7 апреля 2017 г.) – Актобе: Актюбинский юридический институт МВД Республики Казахстан имени М. Букенбаева. – С. 46–49. – 0,3 п.л.

14. Аюпова Г.Ш. Общественно опасные последствия в составе преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ / Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики: материалы XX международной научно-практической конференции (20-21 апреля 2017 г.): в 2 ч. – Красноярск: СибЮИ МВД России, 2017. – ч. 2. – С. 148–150. – 0,2 п.л.

15. Аюпова Г.Ш. О некоторых вопросах становления уголовной ответственности за нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины применительно к ст. 59.3 в УК РСФСР 1926 г. / Актуальные проблемы истории, политики и права: сборник научных трудов. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2017. – Выпуск 17. – С. 95–99. – 0,3 п.л.