

*На правах рукописи*



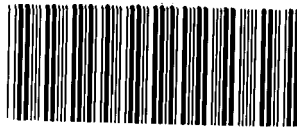
**АФАНАСЬЕВ Максим Владимирович**

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ ЛИЦОМ, НАХОДЯЩИМСЯ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ**

12.00.08 – уголовное право и криминология;  
уголовно-исполнительное право

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

**28 ФЕВ 2018**



**008705330**

**28 ФЕВ 2018**

**Москва, 2018**

Работа выполнена на кафедре уголовного права, процесса и криминалистики Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов».

**Научный руководитель:** Букалерева Людмила Александровна, заведующий кафедрой уголовного права, уголовного процесса и криминалистики ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», доктор юридических наук, профессор.

**Официальные оппоненты:** Пикуров Николай Иванович, профессор кафедры уголовно-правовых дисциплин ФГКОУ ВО «Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации», доктор юридических наук, профессор

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

**Ведущая организация:** Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный университет правосудия».

Защита диссертации состоится «12» апреля 2018 г. в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.203.24 при Российском университете дружбы народов по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке и на официальном сайте Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российского государственного университета дружбы народов» по адресу <http://dissovnet.rudn.ru/>

Автореферат разослан «17» *февраля* 2018 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
кандидат юридических наук, доцент



О.А. Кузнецова

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Жизнь современного общества сложно представить без автотранспорта и специфической сферы общественных отношений, складывающихся в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автомобилизация способствует росту экономической деятельности и социальной активности. Однако, к сожалению, прирост транспорта и частота его использования сопряжены с увеличением негативных последствий его эксплуатации – ростом количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Статистика свидетельствует, что около трети всех смертей от несчастных случаев в мире связано с ДТП.

Россия находится в числе лидеров среди стран по количеству ДТП и показателям тяжести последствий от них. Так, только за последние десять лет в стране в результате дорожно-транспортных происшествий погибло около 350 тыс. человек<sup>1</sup>.

Российские власти уделяют повышенное внимание вопросам автотранспортной безопасности, а ее повышение является одним из приоритетов государственной политики. На необходимость снижения показателей аварийности и уменьшения остроты социальной проблемы – дорожно-транспортного травматизма и смертности в результате ДТП – ориентированы меры, содержащиеся в ряде программных документов<sup>2</sup>.

Значительная роль в деле достижения целевых показателей по снижению дорожно-транспортного травматизма и смертности в результате ДТП принадлежит уголовно-правовым средствам. Уголовный кодекс Российской Федерации<sup>3</sup> (далее – УК РФ), вкупе с другими отраслями законодательства, призван обеспечить автотранспортную безопасность. Глава 27 УК РФ предусматривает 11 составов преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств предусмотрена прежде всего ст. 264 УК РФ, конструкция и применение положений которой вызывают немало вопросов среди специалистов. Многократные изменения содержания этой уголовно-правовой нормы (в 1998, 2003, 2009, 2011, 2014,

<sup>1</sup> Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт ГУОБДД МВД России: [Электронный ресурс]: URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 28.03.2017).

<sup>2</sup> См., например: Указ Президента Российской Федерации от 16 июня 1998 г. № 711 (в ред. от 01.04.2015 г.) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Собрание законодательства РФ. – № 25. – Ст. 2897; Целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 года № 864) // Собрание законодательства РФ. – № 41. – Ст. 5183; Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации 5 декабря 2001 г. № 848) // Собрание законодательства РФ. – 17.12.2001. – № 51. – Ст. 4895 и др.

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (в ред. от 29.07.2017 г.) // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.

2016 г.), которые были ориентированы на повышение эффективности противодействия автотранспортным преступлениям, как показывает практика применения ст. 264 УК РФ, не привели к существенному сокращению дорожно-транспортной преступности и её негативных последствий.

Количество регистрируемых автотранспортных преступлений<sup>4</sup> в последнее десятилетие (после исключения уголовной ответственности за причинение средней тяжести вреда здоровью в результате ДТП) остается практически неизменным, что свидетельствует об относительной стабильности этого вида преступности.

Специфической чертой дорожно-транспортных преступлений выступает то, что определенная часть водителей в момент их совершения находились в состоянии опьянения. Общей тенденцией последних лет стал рост числа фактов управления транспортным средством нетрезвыми водителями. Учитывая это обстоятельство, законодатель скорректировал ряд уголовно-правовых предписаний, дополнив в 2009 г. ст. 264 УК РФ квалифицированными составами (ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ) и включив в конце 2014 г. в гл. 11 УК РФ новую норму – ст. 264<sup>1</sup>, которой была установлена ответственность для лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, если раньше они привлекались к административной ответственности за вождение в нетрезвом виде или отказались проходить медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Дополнение уголовного закона новыми положениями, касающимися состояния опьянения водителей, произошедшее на фоне корректировки иных нормативных предписаний об опьянении (ст. 23, 63 УК РФ), вызвало ряд вопросов с точки зрения соблюдения идей системности уголовного закона. Неясность используемых в УК РФ формулировок, слабый учет в процессе криминализации реальных показателей девиантного и преступного поведения лиц, находящихся в состоянии опьянения, отсутствие серьезных уголовно-правовых разработок о влиянии этого состояния на вероятность и опасность наступления общественно опасных последствий, избирательный подход к криминализации действий лишь водителей транспортных средств, в своей совокупности привели к разбалансированности уголовного закона в

<sup>4</sup> Здесь и далее понятия «автотранспортные преступления», «преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», «преступные нарушения правил безопасности движения», «транспортные преступления», «дорожно-транспортные преступления» в основном будут употребляться как синонимичные и, с учетом различий в уголовно-правовых подходах к систематизации преступлений, включенных в главу 27 УК РФ, означающие в узком смысле преступные деяния, связанные с совершением дорожно-транспортного происшествия ввиду эксплуатации механических транспортных средств (ст.ст. 264, 264<sup>1</sup> УК РФ). – См.: Жулев В.И. Транспортные преступления. – М., 2001. – С. 29 – 180; Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность. – М., 2015. – С. 46 – 49; Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. – М., 1976. – С. 15 – 19; Чучаев А.И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1990, и др.

обозначенном ракурсе, что вызывает вопросы с позиции учета идей справедливости и в практическом отношении выразилось в противоречивых судебных решениях.

В связи с чем исследовательский интерес представляют уголовно-правовые предписания об ответственности лиц, совершающих преступления и находящихся в состоянии опьянения, в целом и применительно к дорожно-транспортным преступлениям, в частности. Нуждается в осмыслении идея исторической и социально-правовой обусловленности уголовно-правовых норм, дифференцирующих ответственность водителей в зависимости от их состояния. Требуется изучения положительный опыт стран ближнего и дальнего зарубежья в вопросах борьбы с автотранспортными преступлениями, совершаемыми нетрезвыми водителями. Ощутима потребность в анализе содержания уголовно-правовых новелл в изучаемой сфере (включая исследование уголовно-правового содержания понятия опьянения), формулировке теоретических предложений, направленных на совершенствование уголовно-правового регулирования и правоприменения в сфере противодействия транспортным преступлениям, совершаемым лицами, находящимися в состоянии опьянения. Не менее значимо проведение сопоставительного анализа нарушения правил дорожного движения, совершаемого нетрезвыми лицами, управляющими транспортными средствами, в тех случаях, когда необходимо отличать неосторожное причинение вреда от умышленного, совершенного с косвенным умыслом. Необходимость изучения этих и ряда других теоретических и прикладных проблем в условиях новой правовой и социальной действительности предопределила актуальность настоящего исследования.

**Степень разработанности темы.** Проблемы уголовно-правового противодействия транспортным преступлениям в отечественной юридической литературе освещались в работах В.И. Жулева, А.В. Галаховой, Л.В. Гридасовой, В.В. Лукьянова, Н.И. Исаева, А.И. Коробеева, А.И. Кравцова, Б.А. Куринова, Д.А. Никитаса, Н.И. Пикурова, З.Б. Соктоева, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаева и др. Интерес многих исследователей к обозначенной тематике служит одним из безусловных подтверждений актуальности, теоретической и прикладной значимости проблемы. Результаты трудов названных авторов внесли значительный вклад в решение уголовно-правовых проблем борьбы с автотранспортными преступлениями. Вместе с тем большая часть работ указанных авторов, будучи выполненной в иных социально-правовых реалиях, не позволяет в полной мере решить новые для отечественной науки и практики проблемы противодействия автотранспортным преступлениям, субъектом совершения которых выступает нетрезвое лицо. Во многом именно это обстоятельство и обусловило необходимость проведения такого исследования.

**Объект диссертационного исследования** составляют общественные отношения, связанные с регламентацией уголовной ответственности за преступления в сфере дорожно-транспортной безопасности.

**Предметом исследования** являются действующие российские и зарубежные юридические нормы об ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений, а также утратившие силу положения отечественного законодательства об ответственности за совершение общественно опасных деяний, совершаемых лицами, находящимися в состоянии опьянения; закономерности установления ответственности и тенденции развития уголовно-правовой мысли об ответственности за преступления, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения; статистическая информация и судебная практика по делам об автотранспортных преступлениях.

**Цель работы** состоит в аргументации новых научных положений, раскрывающих содержание уголовно-правовых признаков преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения, и разработке предложений по совершенствованию уголовно-правового регулирования.

Поставленная цель может быть достигнута путем решения конкретных задач:

- определения содержания и уголовно-правового значения состояния опьянения;
- выявления основных тенденций становления и развития норм отечественного уголовного законодательства и правовой мысли об ответственности за преступления, совершаемые в состоянии опьянения;
- установления исторических и социально-правовых предпосылок криминализации деяний, совершаемых лицами, находящимися в состоянии опьянения;
- изучения зарубежного опыта противодействия преступлениям в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, совершаемым по вине нетрезвых водителей, и выявления на этой основе положительных для отечественной правовой реальности юридических практик;
- исследования уголовно-правового содержания объективных и субъективных признаков преступлений, ответственность за совершение которых предусмотрена ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и ст. 264<sup>1</sup> УК РФ;
- выявления проблем правоприменения по делам об автотранспортных преступлениях, совершаемых лицами в состоянии опьянения;
- определения направлений совершенствования законодательства в исследуемом ракурсе.

**Теоретическая основа исследования.** Транспортная преступность – явление не новое и постоянно находящееся в поле внимания со стороны научной общественности. Изучение ее сущности, уголовно-правовых характеристик и проблем противодействия нашло подробное изложение в работах многих выдающихся ученых. Среди них можно особо выделить имена российских ученых: А.В. Бриллиантова, В.И. Жулева, А.В. Галаховой, В.В. Лукьянова, А.И. Коробеева, Б.А. Куринова, В.Е. Квашиса, Ю.И. Ляпунова,

Н.И. Пикурова, А.И. Рарога, З.Б. Соктоева, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаева и др., а также зарубежных специалистов: Дж.Е. Аарона, А.Н. Агыбаева, Ф. Антолисеи, А.И. Баркова, И.Ш. Борчишвили, Дж. Бентама, У. Блэкстоуна, А. Горгани, Э. Дженкса, А.Р. Кросса, Ф. Кауфмана, Т. Кребса, И.И. Рогова, А.И. Сахарчука, Т.В. Смита, Д.Ф. Стифена, Г.Л. Уильямса, Г.Л. Харта, Р. Ван Хатгена и др.

Не менее значима, но при этом имеет более долгую историю, проблема регламентации уголовной ответственности за деяния, совершаемые в состоянии опьянения. Её изложение получило свое начало в научных сочинениях дореволюционного периода (С.И. Баршева, А.Ф. Бернера, Л.С. Белогриц-Котляревского, С.М. Будзинского, М.Ф. Владимирского-Буданова, Н.А. Неклюдова, Г.И. Солнцева, Н.С. Таганцева и др.) и было представлено в трудах советских ученых и российских специалистов (Б.С. Бейсенов, Б.В. Волженкин, А.А. Габани, И.И. Горелик, Ю.А. Грачева, А.А. Гребеньков, Ю.И. Козаренко, Н.С. Лейкина, Д.Р. Луин, М.А. Любавина, В.Г. Павлов, Т.Г. Понятовская, Ю.Е. Пудовочкин, Б.А. Спасенников, И.Н. Твердая, В.Д. Филимонов и др.).

Идеи названных авторов предопределили общие подходы к теме исследования и легли в основу творческого поиска в рамках избранной проблематики. Значимость накопленного теоретического материала и неоченимый вклад ученых в разработку обозначенных проблем позволили уточнить ряд доктринальных позиций и найти новые подходы к проблеме регламентации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения.

**Методологическую основу исследования** составил всеобщий (диалектический) метод научного познания, а также ряд научно-научных способов изучения объективной действительности: догматический, историко-правовой, сравнительно-правовой, статистический, метод анкетирования и др.

**Нормативную правовую основу исследования** составили положения международных и национальных правовых актов: Международной конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.), Бразильской декларации, принятой по итогам Второй всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения (Бразилиа, 18 – 19 ноября 2015 г.), Московской декларации, принятой по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (Москва, 20 ноября 2009 г.), Конституции Российской Федерации, Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовного кодекса РФ и др.; предписания постановлений Правительства РФ, Пленума Верховного Суда РФ (РСФСР, СССР), а также ряд нормативных актов дореволюционного и советского периода, имеющих отношение к теме исследования.

**Эмпирическую базу диссертации** составили результаты обобщения опубликованных материалов судебной практики Верховного Суда Российской Федерации (РСФСР, СССР) за период с 1961 по 2017 годы, итоги экспертного

опроса 78 представителей правоохранительных органов (судей, прокуроров, следователей и дознавателей системы МВД России и Следственного комитета РФ), результаты анкетирования 92 граждан, не обладающих юридическим образованием, данные анализа 77 уголовных дел об автотранспортных преступлениях, рассмотренных судами г. Москвы, Пермского края, Ленинградской, Московской, Ростовской и Свердловской областей за 2010 – 2016 годы, результаты статистического анализа данных ГИАЦ МВД России и Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации.

**Научная новизна исследования** состоит в самой постановке ранее системно не оцениваемого вопроса о роли состояния опьянения лица, совершающего автотранспортное преступление, и полученных в ходе изучения этой проблемы выводах. В частности, выполненное в новых социальных и уголовно-правовых реалиях исследование позволило установить историко-правовые и социально-правовые предпосылки криминализации действий лица по управлению (эксплуатации) транспортным средством, находящегося при этом в состоянии опьянения; представить авторскую периодизацию развития уголовного законодательства об ответственности за общественно опасные деяния, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения; определить содержание, значение и недостатки правового регулирования уголовно-правового понятия опьянения; выявить основные тенденции и специфические черты зарубежного законодательства и практики противодействия транспортным преступлениям, совершаемым нетрезвыми водителями; сформулировать предложения по совершенствованию уголовно-правового регулирования в сфере борьбы с автотранспортными преступлениями.

Новация работы заключается и в том, что оно выполнено в условиях нового для отечественной уголовной политики вектора ужесточения уголовной ответственности за деяния, совершаемые лицами, находящимися в этот момент в состоянии опьянения, а также в процессе формирования судебной практики по делам о новых автотранспортных преступлениях (ст. 264<sup>1</sup> УК РФ).

#### **Основные положения, выносимые на защиту:**

1. В истории развития русского права вопрос регламентации ответственности за деяния, совершаемые в состоянии опьянения, решался неоднозначно. Состоянию опьянения лица придавалось различное уголовно-правовое значение. В связи с чем предложено выделить основные эволюционные этапы, характеризующиеся общими чертами применительно к тому, как значение этого состояния было обозначено в законодательстве:

- допетровский период (X в. – начало XVIII в.). Во всех древнерусских уголовно-правовых памятниках состоянию опьянения, как правило, придавалось привилегированное значение;

- период заимствования западных образцов (XVIII в. – начало XIX в.). С начала петровского реформирования получает нормативное оформление идея дифференцированного подхода к состоянию опьянения (опьянение отягчает или смягчает наказание);



- догматический период (XIX в. – начало XX в.). Развитие естественных и общественных наук приводит к коррекции представлений о юридическом значении состояния опьянения. Уделяется внимание причинам и степени опьянения, а также вопросу о свободе воли. Опьянение (полное) впервые стало учитываться как причина невменяемости. Кроме того, состояние опьянения может влиять на меру ответственности лица;

- советский период (1917 – 1997 г.). Общим вектором развития права становится идея усиления уголовной ответственности за общественно опасные деяния, совершенные лицом, находящимся в состоянии опьянения (включая транспортные преступления);

- российский период (1997 г. – н.в.) включает два подэтапа: а) 1997 – 2009 г. В этот период опьянение лица обозначено в законе в качестве нейтрального обстоятельства; б) 2009 г. – н.в. Опьянение возвращается в закон в качестве вариативно (ч. 1<sup>1</sup> ст. 63 УК РФ) или обязательно учитываемого обстоятельства, отягчающего наказание (ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ), и наравне с этим в качестве криминообразующего признака состава преступления (ст. 264<sup>1</sup> УК РФ).

2. Точное уголовно-правовое значение состояния опьянения на современном этапе развития научной мысли по-прежнему окончательно не определено. Закон и доктрина придают ему различное юридическое значение (нейтрального, исключаяющего уголовную ответственность или отягчающего наказание обстоятельства, а также обязательного признака состава преступления). Подобная ситуация видится не вполне приемлемой. В связи с чем предлагается унифицировать нормативную оценку и зафиксировать в тексте уголовного закона четкие предписания, раскрывающие уголовно-правовое значение состояния опьянения. На современном этапе наиболее оптимальным следует признать подход, согласно которому состояние опьянения по общему правилу следует признавать нейтральным обстоятельством, однако в Общей части УК РФ следует указать на возможность влияния этого обстоятельства на дифференциацию уголовной ответственности и наказания в специально установленных в законе случаях.

3. Общими тенденциями развития отечественного уголовного законодательства на современном этапе являются: ужесточение ответственности за преступления, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения, и придание опасному состоянию лица (состоянию опьянения) при совершении отдельных не уголовно-правовых деяний самостоятельного юридического значения.

4. При установлении (дифференциации) ответственности за действия по управлению (эксплуатации) транспортным средством лицами, находящимися в состоянии опьянения, были учтены все типичные критерии криминализации. Однако, прежде всего, в расчет был принят критерий высокой распространенности подобных действий. Это предопределяет повышенную общественную опасность «пьяного вождения» и высокую вероятность наступления вредных последствий в виде причинения вреда здоровью или

смерти людей в результате управления (эксплуатации) транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения.

5. Социальная потребность в установлении более строгого наказания за совершение преступлений, предусмотренных ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, лицом, находящимся в состоянии опьянения, по сравнению с аналогичным деянием, совершаемым трезвым водителем, объясняется идеями общей превенции.

Дифференциация уголовной ответственности в рамках ст. 264 УК РФ нацелена на детализацию предписаний ст. 23 УК РФ и преследует задачу повышения эффективности общего предупреждения преступлений на транспорте посредством установления более строгого наказания.

6. Уголовно-правовые нормы об ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, находящихся в состоянии опьянения (ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и ст. 264<sup>1</sup> УК РФ), дополняют формирующуюся систему противодействия транспортной преступности и выступают наиболее строгими мерами государственного воздействия на лиц, для которых оказалось недостаточно иных средств коррекции их асоциального поведения.

7. Изучение зарубежного опыта противодействия автотранспортным преступлениям, совершаемым нетрезвыми водителями, позволило выявить следующие заслуживающие внимания отечественного правотворца положительные практики: наличие уголовной ответственности за передачу управления транспортным средством лицу, заведомо для виновного находящемуся в состоянии опьянения; единообразный подход к установлению уголовной ответственности за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, вне зависимости от вида такого средства; более строгие требования (в том числе и в уголовно-правовом смысле) к нетрезвым лицам, осуществляющим профессиональную деятельность, связанную с управлением транспортными средствами (водители общественного транспорта, водители-дальнобойщики, водители такси и др.); юридически закрепленные параметры конфискации транспортного средства злостного нарушителя; закрепление в законодательстве положений о негативном влиянии на управление транспортными средствами незапрещенных лекарственных препаратов (подобно алкоголю, наркотикам и иным психоактивным веществам); пониженные критерии уровня допустимого алкоголя для начинающих водителей.

Общей тенденцией на общемировой арене является признание преступными и требующими мер превентивного воздействия действий по управлению транспортным средством лицами, находящимися в состоянии опьянения, поскольку подобные действия сопряжены с потенциальной опасностью для жизни и здоровья многих лиц и для самого водителя.

8. Уточнено содержание объектов преступлений, предусмотренных ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и ст. 264<sup>1</sup> УК РФ. Основным непосредственным объектом по ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Дополнительным непосредственным объектом этого преступления выступают естественные права человека на жизнь и здоровье.

Основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

9. Сформулировано понятие механического транспортного средства и уточнено его место в структуре состава преступления.

Под механическим транспортным средством следует понимать транспортное средство, приводимое в движение двигателем и имеющее определенное функциональное предназначение.

В неосторожных преступлениях, предусмотренных ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, механическое транспортное средство выступает предметом преступления (характеризует объект посягательства).

В умышленном преступлении, предусмотренном ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, механическое транспортное средство является орудием совершения преступления и характеризует объективную сторону посягательства. В связи с чем видится возможным применение конфискационных и иных реститутивных уголовно-правовых и процессуальных механизмов в отношении этого орудия преступления.

10. В целях разгрузки текста УК РФ и, соответственно, улучшения качества его применения теоретически обоснована возможность внесения следующих изменений: устранение расхождений в объеме понятий «состояние опьянения» применительно к различным преступлениям; корректировка наименования статьи 264<sup>1</sup> УК РФ («Неоднократное управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, и (или) отказ водителя от прохождения медицинского освидетельствования на предмет опьянения»); дополнение пункта 2 примечания к ст. 264 УК РФ указанием на одурманивающие вещества как источник опьянения лица.

**Теоретическая значимость исследования** состоит в развитии учений о субъекте преступления и теории квалификации преступлений.

Сформулированы теоретические положения, вносящие определенный вклад в систему научных представлений об уголовно-правовом противодействии транспортным преступлениям, совершаемым лицами, находящимися в состоянии опьянения.

Содержащиеся в диссертационной работе выводы и положения, касающиеся историко-правовых и социально-правовых предпосылок криминализации действий лица по управлению (эксплуатации) транспортным средством, находящегося при этом в состоянии опьянения; представленной периодизации развития уголовного законодательства об ответственности за общественно опасные деяния, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения; выявленных тенденций и специфических черт зарубежного законодательства и практики противодействия транспортным преступлениям, совершаемым нетрезвыми водителями; предложенных решений в части совершенствования уголовно-правового регулирования в

сфере борьбы с автотранспортными преступлениями, могут составить теоретико-методологическую базу дальнейших исследований проблемы уголовно-правового противодействия транспортным преступлениям, совершаемым лицами, находящимися в состоянии опьянения, регламентации ответственности лиц с учетом их уголовно-релевантных состояний.

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что содержащиеся в диссертации положения и выводы могут быть использованы при совершенствовании норм уголовного и превентивного законодательства, при разработке методических рекомендаций по квалификации транспортных преступлений и разъяснений Пленумом Верховного Суда РФ, а также в учебном процессе и при проведении научных исследований по проблемам уголовного права и квалификации преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения.

**Апробация результатов исследования.** Основные теоретические положения и отдельные выводы автора докладывались на заседании кафедры уголовного права, уголовного процесса и криминалистики РУДН, межвузовском научно-методическом семинаре «Научно-методическое обеспечение подготовки сотрудников внутренних дел в целях противодействия преступности», посвященном 20-летию принятия Уголовного кодекса Российской Федерации (МосУ МВД России, г. Руза, 2016 г.); круглых столов «Квалификация преступлений: общие и частные проблемы» (Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации, г. Москва, 2016, 2017 гг.); международной научно-практической конференции «Уголовное наказание в России и за рубежом: проблемы назначения и исполнения», посвященной 10-летию принятия Европейских пенитенциарных правил (Вологодский институт права и экономики ФСИН, Вологда, 2017 г.) и отражены в 7 опубликованных работах автора (5 из которых представлены в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ).

**Структурно** диссертация состоит из введения, трех глав, включающих шесть параграфов, заключения и списка использованных источников.

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении диссертации обосновывается актуальность темы исследования, определяются его цель и задачи, теоретическая, нормативная, правовая, эмпирическая и методологическая основы, научная новизна; практическая значимость, сформулированы положения, выносимые на защиту.

**Первая глава** диссертации – *«Исторические и социально-правовые основания уголовной ответственности за совершение автотранспортных преступлений в состоянии опьянения»* – состоит из двух параграфов.

**Первый параграф** главы посвящен изучению российского законодательства об ответственности за деяния, совершаемые в состоянии опьянения, с целью установления исторической природы понятия опьянения и его уголовно-правового значения.

Установлено, что в историческом ракурсе имеет место неоднозначность уголовно-правовой оценки состояния опьянения. Во всех древнерусских уголовно-правовых памятниках, вплоть до начала XVIII века, состоянию опьянения, как правило, придавалось привилегированное значение.

Существенное изменение взгляда законодателя в отношении состояния опьянения связано с принятием Устава воинского 1715 г. Преступление, совершенное в состоянии опьянения, согласно этому историческому памятнику, влечет ужесточение наказания. Отмечается, что это положение закона было чуждо научным и общественным представлениям о пьянстве и явилось результатом заимствования положений из западноевропейского законодательства.

Подчеркивается, что с начала XVIII в. идея дифференцированного подхода к состоянию опьянения получает свое отображение в законодательстве и становится предопределяющей для дальнейшей эволюции уголовно-правовых взглядов. При этом вплоть до начала XX в. состояние опьянения в теории и практике оценивается преимущественно как извинительное обстоятельство, уменьшающее вину лица.

В работе показано, что бурное развитие общественных и естественных наук в XIX столетии привело к коррекции научных представлений и законодательной практики о юридическом значении состояния опьянения. Существенное значение придается причинам и степени опьянения, а также вопросу о свободе воли. Опьянение, в зависимости от его причин и степени, стало рассматриваться как невменяемость (в случае полного опьянения) и влияющее на меру ответственности обстоятельство (как смягчающее обстоятельство либо отягчающее вину и наказание при совершении некоторых преступлений).

Советский период развития государства и права внес существенные коррективы в систему уголовно-правовых представлений о противодействии преступлениям, совершаемым в состоянии опьянения. Уголовно-политические тенденции ознаменовались усилением уголовно-правового воздействия на лиц, совершающих преступления в состоянии опьянения. Общей тенденцией становится усиление мер карательного воздействия на таких преступников. Опьянение признается обстоятельством, увеличивающим вину лица. Появляются отдельные составы преступлений, квалифицирующим признаком которых выступает состояние опьянения.

Возвращение в уголовно-правовое поле ряда дореволюционных идей, касающихся влияния опьянения на меру ответственности лица, происходит с принятием УК 1996 г. Первые двенадцать лет действия закона опьянение лица обозначено в законе в качестве нейтрального обстоятельства. Судебная практика в эти годы идет по пути признания опьянения преступника (как правило, в случаях, если опьянение явилось одним из фактов в общей поведенческой картине злоупотребления алкогольными напитками или наркотическими средствами этим лицом) при назначении наказания в качестве

одной из характеристик личности виновного (в соответствии с ч. 3 ст. 60 УК РФ).

Откат к советским идеям происходит в начале XXI столетия. Опынение возвращается в закон в качестве вариативно (ч. 1<sup>1</sup> ст. 63 УК РФ) или обязательно учитываемого обстоятельства, отягчающего наказание (ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ), и наравне с этим в качестве криминообразующего признака состава преступления (ст. 264<sup>1</sup> УК РФ). Автор полагает, что состояние опьянения в современном изложении норм об автотранспортных преступлениях выступает в качестве обстоятельства, прямо не связанного с субъективным отношением лица к совершаемому им деянию. В УК РФ формулируется ограниченно применяемое понятие опьянения (примечание 2 к ст. 264<sup>1</sup> УК РФ). Расширяется перечень источников, вызывающих состояние опьянения (ст. 23 УК РФ).

В работе констатируется, что в современных условиях точное юридическое значение состояния опьянения еще окончательно не определено. Закон и доктрина придают ему различное уголовно-правовое значение (нейтрального, исключаяющего уголовную ответственность или отягчающего наказание обстоятельства, а также обязательного признака состава преступления).

*Второй параграф* первой главы диссертации посвящен исследованию социально-правовых оснований установления уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения.

Исследование в этом разделе работы проведено с учетом разработанных уголовно-правовой наукой критериев криминализации деяний. Подчеркивается, что положения Концепции общественной безопасности в Российской Федерации диктуют необходимость разработки и принятия мер по повышению эффективности функционирования системы обеспечения безопасности населения на транспорте. Одной из таких мер стала криминализация деяний, предусмотренных ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

На основании результатов изучения данных официальной статистики сделан вывод о том, что в ходе осуществления криминализации деяний в сфере транспортной безопасности, совершаемых лицами, находящимися в состоянии опьянения, законодателем в первую очередь был учтен критерий относительной распространённости подобного рода деяний.

В работе проведена дифференцированная оценка вредоносности как критерия криминализации деяний применительно к преступлениям, предусмотренным ст. 264 и ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, ввиду различий в их объективной стороне и неодинакового субъективного наполнения этих преступлений.

В ходе исследования этого вопроса отмечается, что из содержания ст. 264 УК РФ следует, что в качестве дифференцирующего признака состава этого неосторожного преступления законодатель выделяет лишь состояние опьянения. По мнению автора, резкий перепад опасности, которая в неосторожных преступлениях традиционно определяется последствиями

преступления и/или характеристиками вины лица, в использованном законодателем подходе к дифференциации уголовной ответственности за одно и то же деяние нецелесообразен. Вопреки положениям ст. 4, 5, 8 УК РФ, уголовно-правовой акцент переносится с характеристик деяния на характеристики личности преступника.

В связи с чем социальная потребность в установлении более строгого наказания за совершение преступлений, предусмотренных ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, лицом, находящимся в состоянии опьянения, по сравнению с аналогичным деянием, совершаемым трезвым водителем, объясняется идеями общей превенции.

Общественная опасность деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, совершаемого лицом, находящимся в состоянии опьянения, объясняется повышенной вероятностью наступления тяжких последствий, что, по идее, должно было повлечь установление уголовной ответственности за умышленное деяние по созданию опасности (это отчасти и было сделано для наиболее «опасных нарушителей» в 2014 г. путем дополнения закона ст. 264<sup>1</sup> УК РФ). Дифференциация уголовной ответственности в данном случае, как представляется, нацелена на детализацию положений ст. 23 УК РФ и преследует задачу повышения эффективности общего предупреждения преступлений на транспорте посредством установления более строгого наказания. Вместе с тем на первый план выходит идея опасного состояния личности преступника, что не в полной мере соотносится с принятыми в уголовно-правовой науке канонами криминализации деяний и дифференциации уголовной ответственности, ибо из содержания ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ не следует, что последствия этого неосторожного преступления более опасны, а характеристики вины свидетельствуют о повышенной опасности.

Общественная опасность деяния, запрещенного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, вполне очевидна, поскольку оно относится к числу умышленных, ввиду чего лицо, ранее подвергнутое административной ответственности за совершение подобного деяния, осознает повышенную степень общественной опасности своего поведения и вероятность неблагоприятных последствий, могущих наступить в результате управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Сформулирован вывод о том, что криминализация деяний (ст. 264<sup>1</sup> УК РФ) и дифференциация уголовной ответственности (ст. 264 УК РФ) за дорожно-транспортные преступления, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения, была преимущественно нацелена на повышение эффективности общепрофилактической функции уголовного закона.

В исследовании доказывается, что принятые правотворческие решения в уголовно-правовой сфере были подкреплены социологической составляющей, а установленные в ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и в ст. 264<sup>1</sup> УК РФ наказания оцениваются населением как справедливые. В процессе криминализации учтены реальные возможности системы уголовной юстиции. Сами же

уголовно-правовые нормы дополнили формирующуюся систему норм, ориентированных на противодействия транспортной преступности.

Вместе с тем сформировавшийся в результате уголовно-правового реформирования арсенал юридических норм об ответственности за деяния, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения (ст. 23, 63, 264, 264<sup>1</sup> УК РФ), не в полной мере совершенен. В частности, не ясно, насколько соответствуют критериям дифференциации уголовной ответственности положения ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ о том, что в качестве отягчающего наказания обстоятельства выступают признаки субъекта преступления. В современных условиях идея общей превенции может быть достигнута и без этих положений. Для этого достаточно иных обозначенных уголовно-правовых предписаний и усиления профилактической работы в административно-правовой сфере.

**Вторая глава** диссертации – *«Зарубежный опыт борьбы с автотранспортными преступлениями, совершаемыми в состоянии опьянения»* – включает два параграфа.

**В первом параграфе** с учетом предмета работы представлены результаты исследования законодательства стран дальнего зарубежья (Австрия, Англия, Бельгия, Германия, Голландия, Греция, Канада, Китай, Ирландия, Италия, Испания, Латвия, Литва, Люксембург, Норвегия, Португалия, Польша, Словения, США, Тайвань, Финляндия, Франция, Хорватия, Швеция, Швейцария, Южная Корея, Япония и др.).

Особенности уголовно-правового регулирования дорожно-транспортной безопасности в различных странах обусловлены множеством исторических, правовых и социально-культурных особенностей. Вместе с тем международное сотрудничество в сфере безопасности дорожного движения предусматривает определённую унификацию законодательных подходов к одним и тем же явлениям. Поэтому особое внимание в работе уделено анализу программных документов международного и регионального уровней, в которых обозначена проблема повышения контроля за поведением водителей, управляющих транспортными средствами в нетрезвом виде. Подчеркивается, что одним из приоритетов в деле обеспечения транспортной безопасности для каждой из стран, включая Россию, должно стать создание комплексного законодательства в соответствующей сфере.

Анализ законодательных и правоприменительных практик зарубежных государств в исследуемом ракурсе свидетельствует о схожести применяемых к нарушителям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств мер. Так, например, практически во всех странах опьянение водителя признается уголовно-значимым обстоятельством и зачастую влечет ужесточение наказания (Германия, Голландия, Дания, Канада, Польша, Испания, США, Франция, Швеция и др.).

Особое внимание в большинстве стран Еврозоны (Австрия, Бельгия, Германия, Греция, Ирландия, Италия, Литва, Люксембург, Португалия, Словения, Испания, Хорватия, Швейцария) уделено проблеме употребления алкоголя или наркотиков водителями-профессионалами.



Общей тенденцией формирования комплексного законодательства о противодействии дорожно-транспортной преступности, смертности и травматизму в зарубежных странах является установление пониженных границ в части определения уровня алкоголя для молодых и начинающих водителей. Законодательство большинства стран Европы (Австрии, Бельгии, Греции, Ирландии, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Голландии, Португалии, Словении, США, Франции, Хорватии и Швейцарии) устанавливает повышенные требования для водителей-новичков.

Установлено, что общемировой неблагоприятной тенденцией является увеличение числа фактов управления автомобилем под воздействием наркотических средств и иных психоактивных веществ, происходящее на фоне расширения самого перечня подобных веществ. В этом отношении подходы к юридической оценке содеянного в различных странах не отличаются единообразием.

Для большинства государств характерна политика «нулевой терпимости» по отношению к наркотическому опьянению водителей.

Законодательство ряда азиатских стран (Китая, Южной Кореи, Тайваня, Японии) устанавливает более низкие, по сравнению с европейскими и американскими, пороговые значения концентрации алкоголя в крови водителей. При этом уголовно-значимыми нарушениями являются такие факты управления транспортным средством пьяными водителями, которые влекут летальные последствия или вред здоровью.

Общей тенденцией на общемировой арене является признание преступными и требующими мер превентивного воздействия действий по управлению транспортным средством лицами, находящимися в состоянии опьянения, поскольку подобные действия сопряжены с потенциальной опасностью для жизни и здоровья многих лиц и для самого водителя.

Компаративный анализ законодательства стран дальнего зарубежья позволил выявить заслуживающие внимания российского правотворца особенности уголовно-правового регулирования и профилактики правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершаемых лицами в состоянии опьянения. Среди них:

- единообразный подход к установлению уголовной ответственности за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, вне зависимости от вида такого средства;

- более строгие требования (в том числе и в уголовно-правовом смысле) к нетрезвым лицам, осуществляющим профессиональную деятельность, связанную с управлением транспортными средствами (водители общественного транспорта, водители-дальнобойщики, водители такси и др.);

- юридически закреплённые параметры конфискации транспортного средства злостного нарушителя;

- закрепление в законодательстве положений о негативном влиянии на управление транспортными средствами запрещённых лекарственных

препаратов (подобно алкоголю, наркотикам и иным психоактивным веществам);

- пониженные критерии уровня допустимого алкоголя для начинающих водителей.

*Второй параграф* второй главы диссертации отражает результаты изучения уголовного законодательства стран СНГ. Особое внимание по причине схожих нормотворческих подходов и наиболее прогрессивных по сравнению с другими странами Содружества решений при проведении сравнительного исследования уделено уголовным законам Беларуси, Казахстана и Украины.

Законодательство Республики Беларусь содержит ряд заслуживающих внимания в контексте предмета исследования положений. Среди них: нормы об уголовной ответственности за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу либо за отказ от прохождения проверки (освидетельствования) (ст. 317<sup>1</sup> УК Республики Беларусь); заведомый допуск к управлению транспортным средством лиц, находящихся в состоянии опьянения (ст. 318 УК Беларуси); квалифицированные составы нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, влекущего по неосторожности тяжкие телесные повреждения, смерть одного или нескольких лиц, если такое нарушение было совершено лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ (ч. 4, 5 ст. 317 УК Республики Беларусь); специальная конфискация транспортного средства, которым управляло лицо, совершившее преступление, предусмотренное статьей 317<sup>1</sup> УК Республики Беларусь (ч. 6 ст. 61 УК Республики Беларусь).

В числе многих заслуживающих внимания положений УК Казахстана особо выделяются нормы о дифференциации уголовной ответственности за управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии опьянения, или за передачу управления указанными транспортными средствами другому лицу, находящемуся в таком состоянии (ст. 358). Подчеркивается, что казахский законодатель подошел к вопросу уголовной ответственности за преступные нарушения в сфере транспорта, совершаемые в состоянии опьянения, системно, отразив опьянение в том числе и внутри главы о воинских преступлениях, связанных с эксплуатацией транспорта.

Подобно белорусскому законодательству, УК Казахстана признает состояние опьянения отягчающим ответственность и наказание обстоятельством.

Среди уголовно-правовых достижений уголовного законодательства Украины в контексте предмета исследования выделяются положения ст. 129 УК Украины, в которой обозначены не только алкоголь и наркотические средства, но и незапрещенные лекарственные препараты, использование

которых может оказывать негативное влияние на управление транспортным средством.

Изучение положений уголовных законодательств других государств СНГ позволило выявить ряд иных особенностей в части регламентации ответственности за транспортные нарушения, совершаемые нетрезвыми лицами. Одна из таковых – уголовная ответственность за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения (Армения, Беларусь, Молдова, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан). При этом в некоторых странах Содружества специально криминализованы действия по передаче управления транспортным средством пьяным лицам, которые не обладают таким правом (ст. 243 УК Республики Армения, ст. 284 УК Кыргызской Республики, ст. 212<sup>2</sup> УК Республики Таджикистан).

*Третья глава исследования – «Автотранспортные преступления, совершаемые в состоянии опьянения: уголовно-правовая характеристика и вопросы совершенствования уголовного законодательства» – состоит из двух параграфов.*

*В первом параграфе* представлена юридическая природа преступления, предусмотренного ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, выявлены недочеты уголовно-правового регулирования и представлены предложения в части совершенствования положений законодательства.

Включение в широкую научную дискуссию относительного объекта и предмета преступления, предусмотренного ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, позволило уточнить некоторые теоретические постулаты и представить собственное понимание по этому вопросу. Так, под основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, предлагается понимать общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным непосредственным объектом являются такие естественные блага, как жизнь и здоровье человека.

Предметом преступлений, предусмотренных ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ и ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, является механическое транспортное средство, т.е. транспортное средство, приводимое в движение двигателем и имеющее определенное функциональное предназначение.

В целях разгрузки текста УК РФ и, соответственно, улучшения качества его применения предложено исключить из диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ слова «...автомобилем, трамваем либо другим...», а также п. 1 примечания к этой статье.

Особое внимание уделено признакам объективной стороны преступления, определена конструкция состава, специфика деяния. Отдельно оговорён вопрос о не вполне удачном решении законодателя называть опьянением в том числе те действия, которые по своей природе не являются таковыми (отказ от медицинского освидетельствования). Аргументирована авторская позиция, согласно которой к отказу от медицинского

освидетельствования приравниваются фальсификации выдоха и (или) пробы биологического объекта.

По мнению автора исследования, субъект преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, является специальным, т.к. наряду с общими признаками он обладает двумя дополнительными, а именно: должен управлять транспортным средством, а также находиться в состоянии опьянения.

С учетом анализа бланкетного законодательства установлено, что состояние опьянения (для целей ст. 264, 264<sup>1</sup> УК РФ), в зависимости от характера потребляемых веществ, может быть трех видов: 1) алкогольное опьянение; 2) опьянение, вызванное употреблением наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов; 3) опьянение, вызванное употреблением новых потенциально опасных психоактивных веществ.

Подчеркивается, что привлечение лица к уголовной ответственности за совершение деяний, предусмотренных ч. 2, 4 или 6 ст. 264, а также ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, совершенных в состоянии опьянения, вызванного употреблением новых потенциально опасных психоактивных веществ, невозможно, т.к. до настоящего времени отсутствует Реестр этих веществ.

В работе отмечено, что название статьи 264<sup>1</sup> УК РФ – «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию» – не в полной мере соответствует описанию деяния, содержащемуся в ее диспозиции. Поэтому оно нуждается в текстуальной корректировке. Новая редакция наименования этой статьи могла бы иметь следующее название: «Неоднократное управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения и (или) отказ водителя от прохождения медицинского освидетельствования на предмет опьянения».

В целях единообразного понимания используемых в законе понятий нуждается в корректировке и содержание пункта 2 примечания к ст. 264 УК РФ. Этот пункт, подобно тому, как это указано в ст. 23, 63 УК РФ, необходимо дополнить указанием на одурманивающие вещества как источник опьянения лица.

*Во втором параграфе* главы дана уголовно-правовая характеристика преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, выявлены недостатки уголовно-правового регулирования, особенности квалификации, а также обозначены перспективы совершенствования соответствующих уголовно-правовых предписаний.

Основной непосредственный объект преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, предлагается трактовать более узко в сравнении с объектом преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. Это объясняется тем, что в результате совершения преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, общественным отношениям, обеспечивающим безопасность эксплуатации транспортных средств, вред не причиняется. «Страдают» исключительно общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения. Управление транспортным средством лицом, находящимся в

состоянии опьянения, создает потенциальную опасность наступления вредных последствий для других участников дорожного движения. Исходя из этого, состав преступления, предусмотренный ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, с некоторой долей допущения следует отнести к так называемым составам создания опасности.

Предмет преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, не обладает спецификой, его следует понимать, как и в ст. 264 УК РФ.

Деяние в исследуемом составе заключается в управлении транспортным средством. Под управлением транспортным средством следует понимать осуществление непосредственного контроля над ним в процессе движения. Факт нахождения лица в состоянии опьянения на водительском месте в салоне (кабине) транспортного средства, не осуществляющего движение, нельзя расценивать как управление. При этом отмечается, что для квалификации деяния по ст. 264<sup>1</sup> УК РФ не имеет значения, был ли заведен двигатель или транспортное средство двигалось без включенного двигателя.

По вопросу о квалификации случаев, когда в результате управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, причиняются последствия, предусмотренные ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, автор придерживается позиции, доминировавшей еще в советской судебной практике и отраженной в действующей редакции постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 8 декабря 2008 г.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, является специальным, так как наряду с общими признаками субъекта он обладает следующими дополнительными характеристиками, а именно: 1) лицо должно управлять транспортным средством; 2) лицо находится в состоянии опьянения; 3) у лица имеются неустранимые правовые последствия совершения им административных правонарушений или преступлений.

Применительно к последней характеристике в исследовании указывается, что к лицу, обладающему актуальными юридически значимыми характеристиками совершения им административных правонарушений или преступлений, относятся:

а) лицо, которое было подвергнуто административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ч. 1, 3 ст. 12.8 КоАП РФ) или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ);

б) и (или) лицо, которое имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, или преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, выражена исключительно в форме прямого умысла, т.к. по юридической конструкции его состав является формальным. Мотив и цель совершенного деяния на квалификацию не влияют, однако должны учитываться судом при назначении наказания.

В заключении диссертации представлены основные выводы проведенного исследования и предложения по совершенствованию уголовного законодательства.

**Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах:**

*Научные статьи, опубликованные в изданиях, включенных в «Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук»:*

1. Афанасьев М.В. Состояние опьянения как конструктивный признак субъекта преступлений, предусмотренных частями 2, 4 или 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ // Образование и право. 2016. № 8. С. 126 – 132. (0,5 п.л.).

2. Букалерева Л.А., Афанасьев М.В. Установление признаков опьянения при квалификации автотранспортных преступлений // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2016. № 5. С. 57 – 60. (0,5 п.л.).

3. Афанасьев М.В. Предмет преступлений, предусмотренных частями 2, 4 или 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ // Евразийская адвокатура. 2016. № 5. С. 25 – 29. (0,4 п.л.).

4. Афанасьев М.В. Противодействие транспортным правонарушениям и преступлениям, совершаемым лицами, находящимися в состоянии опьянения, по уголовному законодательству Германии и Франции // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. 2017. № 1. С. 117 – 122. (0,4 п.л.).

5. Букалерева Л.А., Афанасьев М.В. Квалификация нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, по субъективным признакам // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2017. № 5. С. 75 – 79. (0,5 п.л.).

*Научные статьи, опубликованные в иных изданиях:*

1. Афанасьев М.В. Дорожно-транспортные преступления: вопросы детерминации и профилактики // Значение уголовного закона для подготовки сотрудников органов внутренних дел, осуществляющих противодействие преступности: сб. науч. тр. по итогам межвузовского научно-методического семинара «Научно-методическое обеспечение подготовки сотрудников органов внутренних дел в целях противодействия преступности (посвященного 20-летию принятия Уголовного кодекса Российской Федерации)» / Под ред. Н.Г. Кадникова, И.М. Мацкевича. М.: Юриспруденция, 2017. С. 252 – 263. (0,5 п.л.).

2. Афанасьев М.В., Букалерева Л.А. Субъект преступления, предусмотренного статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Уголовное наказание в России и за рубежом: проблемы назначения и исполнения (к 10-летию принятия Европейских пенитенциарных правил). Сборник материалов международной научно-практической конференции. В 2-х частях / Под общ. ред. П.В. Голодова. Вологда, 2017. С. 6 – 11. (0,4 п.л.).

Аннотация**Афанасьев Максим Владимирович****Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения**

В диссертации проведено комплексное исследование уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения. Раскрывается и обосновывается содержание уголовно-правовых признаков преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения.

На основе анализа проблем уголовно-правового противодействия транспортным преступлениям, положений международных и национальных правовых актов, обобщения опубликованных материалов судебной практики Верховного Суда Российской Федерации, экспертного опроса, статистических данных установлены историко-правовые и социально-правовые предпосылки криминализации действий лица по управлению (эксплуатации) транспортным средством и находящегося в состоянии опьянения; представлена периодизация развития уголовного законодательства об ответственности за общественно опасные деяния, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения; определены содержание, значение и недостатки правового регулирования уголовно-правового понятия опьянения; выявлены основные тенденции и специфические черты зарубежного законодательства и практики противодействия транспортным преступлениям, совершаемым нетрезвыми водителями.

Обосновываются конкретные предложения по совершенствованию уголовно-правового регулирования в сфере борьбы с автотранспортными преступлениями.

Annotation**Afanasyev Maxim Vladimirovich****Criminal liability for violation of traffic rules and the operation of vehicles by a person in a state of intoxication**

In the dissertation, a comprehensive study of criminal liability for violation of traffic rules and the operation of vehicles by a person who is intoxicated. The content of criminal-legal signs of crimes connected with violation of traffic rules and operation of vehicles by a person in a state of intoxication is disclosed and justified.

Based on the analysis of the problems of criminal legal counteraction to transport crimes, the provisions of international and national legal acts, the generalization of published materials of the judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation, expert survey, statistical data, historical and legal grounds for criminalization of the person's actions in the management (operation) a vehicle and in a state of intoxication; the periodization of the development of criminal legislation on liability for socially dangerous acts committed by persons in a state of intoxication is presented; the content, significance and shortcomings of the legal regulation of the criminal legal concept of intoxication are defined; the main trends and specific features of foreign legislation and practice of counteracting transport crimes committed by drunk drivers are revealed.

Specific proposals on improving criminal law regulation in the sphere of fighting motor transport crimes are substantiated.









Подписано в печать: 8.02.2018  
Тираж 130 экз. Заказ № 1039  
Отпечатано в типографии «Реглет»  
119526, г.Москва, Рязанский пр-т, д.77  
(495) 363-78-90; [www.reglet.ru](http://www.reglet.ru)

