

Оригинальная статья / Original article

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2022-12-2-75-86>

**Проблемы конструирования состава преступления,
устанавливающего уголовную ответственность за нарушение
правил дорожного движения лицом, подвергнутым
административному наказанию и лишенным права управления
транспортными средствами (статья 264² Уголовного кодекса
Российской Федерации)**

В. В. Ровнейко¹ ✉

¹Удмуртский государственный университет
ул. Университетская 1, г. Ижевск 1426034, Российская Федерация

✉ e-mail: veravr2012@mail.ru

Резюме

Актуальность. Необходимость соблюдения правил законодательной техники (в широком ее понимании), соблюдения требований социальной обусловленности, системности и научной обоснованности при внесении изменений в уголовный закон и конструировании признаков состава преступления признается учеными, практиками и актуализируются в связи с введением статьи 264² Уголовного кодекса Российской Федерации.

Цель исследования состоит в выявлении проблем, связанных с конструированием состава преступления, устанавливающего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (статья 264² Уголовного кодекса Российской Федерации).

Задачами исследования являются: определение спорных аспектов, связанных с правилами законодательной техники, требованиями социальной обусловленности уголовно-правовой нормы, а также необходимостью соблюдения требования системности и научной обоснованности внесенных изменений в уголовный закон.

Методология исследования базируется на использовании общенаучных методов, таких как анализ и синтез, индукция и дедукция, формальная логика и диалектический подход, компаративистика, а также метод системного подхода для достижения поставленных целей и задач.

Результаты. В результате проведенного исследования определены проблемы, связанные с конструированием состава преступления, предусмотренного статьей 264² Уголовного кодекса Российской Федерации, и правилами законодательной техники, а также с отсутствием социально-правовых предпосылок (оснований и условий) криминализации в качестве самостоятельного состава преступления.

Выводы. Использование административной преюдиции для расширения сферы применения уголовного права на отношения, не являющиеся по своей природе уголовно-правовыми, неоправданно. Большой позитивный эффект от введения статьи 264² Уголовного кодекса Российской Федерации маловероятен, так как существующий опыт подобных дополнений и изменений в Уголовном кодексе Российской Федерации не позволяет на это надеяться. Полагаем, что юридико-технические правила при конструировании уголовно-правовых запретов нуждаются в глубоком и тщательном изучении.

Ключевые слова: правила дорожного движения; административное наказание; транспортное средство; административная преюдиция; уголовная ответственность, законодательная техника.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Ровнейко В. В. Проблемы конструирования состава преступления, устанавливающего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (статья 264² Уголовного кодекса Российской Федерации) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. Т. 12, № 2. С. 75–86. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2022-12-2-75-86>.

Поступила в редакцию 10.02.2022

Принята к публикации 09.03.2022

Опубликована 04.04.2022

Problems of Constructing the Corpus Delicti Establishing Criminal Liability for Violation of Traffic Rules by a Person Subjected to Administrative Punishment and Deprived of the Right to Drive Vehicles (article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation)

Vera V. Rovneiko¹ ✉

¹Udmurt State University

Universitetskaya str. 1/4, Izhevsk 426034, Russian Federation

✉ e-mail: veravr2012@mail.ru

Abstract

Relevance. The need to comply with the legislative technique rules, in its broad sense, to comply with the social conditionality requirements, consistency and scientific validity when making changes to the Criminal Law and constructing the corpus delicti is recognized by scientists, practitioners and updated in connection with the introduction of Article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation.

The purpose of the study is to identify problems related to the construction of the corpus delicti establishing criminal liability for violation of traffic rules by a person subjected to administrative punishment and deprived of the right to drive vehicles (article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation).

The objectives of the study are to identify controversial aspects related to the legislative technique rules, the social conditionality requirements of the criminal law norm, as well as the need to comply with the requirements of consistency and scientific validity of the Criminal Law amendments.

The research methodology is based on the use of general scientific methods such as analysis and synthesis, induction and deduction, formal logic and dialectical approach, comparative studies, as well as the method of a systematic approach to achieve goals and objectives.

Results. As a result of the conducted research, the problems associated with the construction of the corpus delicti provided for in Article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation and the legislative technique rules, as well as with the absence of socio-legal prerequisites (grounds and conditions) for criminalization as an independent corpus delicti, were identified.

Conclusions. The using administrative prejudice for expand the scope of criminal law to relations that are not by their nature criminal law is unjustified. A large positive effect from the introduction of Article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation is unlikely, because the existing experience of such additions and changes in the Criminal Code of the Russian Federation does not allow us to hope for this. We believe that the legal and technical rules in the construction of criminal law prohibitions need a deep and thorough study.

Keywords: traffic rules; administrative punishment; vehicle; administrative prejudice; criminal liability, legislative technique.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Rovneiko V. V. Problems of Constructing the Corpus Delicti Establishing Criminal Liability for Violation of Traffic Rules by a Person Subjected to Administrative Punishment and Deprived of the Right to Drive Vehicles (article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2022; 12(2): 75–86. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2022-12-2-75-86>.

Received 10.02.2022

Accepted 09.03.2022

Published 04.04.2022

Введение

Необходимость соблюдения правил законодательной техники при конструировании составов преступлений очевидна. Нормативного определения содержания правил законодательной техники не существует, хотя такие попытки предпринимались (например, в проект закона Свердловской области «законодательный кодекс Свердловской области» включена глава «Законодательная техника»). Существуют различные подходы к определению содержания законодательной техники. Не вдаваясь в дискуссию о содержании законодательной техники, будем исходить из ее широкого понимания. При узком понимании – «исключение содержательно-правового аспекта вообще является главным в подходе к определению законодательной техники» [1, с. 59]. В этом случае «законодательная техника не участвует в выработке сути правовой нормы» [1, с. 59].

В связи с нестабильностью уголовного законодательства, а также «качеством» изменений многие авторы обращаются к вопросам о необходимости соблюдения правил законодательной техники, требований социальной обусловленности, системности и научной обоснованности при внесении изменений в уголовный закон [2; 3, с. 43]. На практическую значимость соблюдения вышеуказанных требований обращается внимание и в судебной практике. Согласно правовой позиции, выраженной, например, в Постановлении Конституционного Суда РФ от 27 мая г. 2008 № 8-П, «точность и ясность законодательных предписаний выступают как в законотворческой, так и в правоприменительной деятельности в качестве необходимой гарантии обеспечения эффективной защиты от произвольного преследования, осуждения и наказания». В действующий Уголовный кодекс РФ внесено огромное количество изменений и дополнений, которые, к сожалению, в большинстве случаев не соответствуют ни правилам законо-

дательной техники, ни системности, ни требованиям социальной и научной обоснованности таких изменений. Такая ситуация имеет место и в отношении норм, устанавливающих уголовную ответственность преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Недостатки юридико-технического характера, содержащиеся в ст. 2642 УК РФ, связанные с наличием административной преюдиции, казуистичностью, включением в материально-правовую норму положений процессуального характера, отсутствием логичности и последовательности уголовно-правового запрета, делают необходимым их подробное рассмотрение.

Методология

Методология исследования базируется на использовании общенаучных методов, таких как анализ и синтез, индукция и дедукция, формальная логика и диалектический подход, компаративистика, а также метод системного подхода для достижения поставленных целей и задач.

Результаты и их обсуждение

При конструировании состава преступления, предусмотренного ст. 2642 УК РФ, не учтены правила законодательной техники в широком смысле. В первую очередь это связано с отсутствием основания для криминализации такого правонарушения. Наличие одной только распространенности случаев повторного совершения указанных в ст. 2642 УК РФ нарушений, при отсутствии общественной опасности деяния, не позволяет рассматривать данное деяние как преступление, и ожидания превентивного эффекта могут не оправдаться. Данный вывод сделан на основании анализа результатов применения ст. 2641 УК РФ и их оценки практиками и теоретиками. Наличие формальных составов с административной преюдицией, к которым относится и ст. 2642 УК РФ, основано на доктрине «опасного состояния личности». Повтор-

ность проступка не в состоянии превратить его в качественно новое явление, которое требует уже не административно-правового, а другого, более строгого регулирования. Структура уже существующей ст. 264 УК РФ и содержащиеся в ней признаки бланкетного состава преступления позволяют установить уголовную ответственность за нарушение любых правил дорожного движения при наступлении общественно опасных последствий. Установление самостоятельной уголовной ответственности за каждое отдельное нарушение правил дорожного движения нецелесообразно.

В целом за время существования в УК РФ ст. 264 нормы, устанавливающие ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств, изменялись, отменялись и дополнялись более 10 раз. Федеральным законом от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ внесены очередные изменения в Уголовный кодекс. Содержание УК РФ дополнено ст. 264², содержащей признаки состава, сконструированного как формальный состав с административной преюдицией.

Необходимость введения указанной статьи в УК РФ, согласно Пояснительной записке к законопроекту №41607-8, обусловлена исключительно тем, что «более 40% водителей не останавливает факт привлечения к административной ответственности за превышение скорости, и они повторно нарушают правила дорожного движения. Грубо нарушают правила, повторно выезжая на полосу для встречного движения, почти 10% водителей»¹. По мнению авторов законопроек-

та, «предлагаемые изменения позволяют более эффективно достигать цели общей превенции». Следует отметить, что согласно информации, размещенной на сайте «Система обеспечения законодательной деятельности», указанный законопроект был принят Государственной Думой РФ менее чем за неделю (17.12.2021 г. законопроект внесен в ГД РФ, а 22.12.2021 г. принят ГД в первом чтении)².

С доводами авторов законопроекта трудно согласиться, т. к. наличие одной только распространенности случаев повторного совершения указанных в ней нарушений, при отсутствии общественной опасности в уголовно-правовом значении этого понятия, не позволяет рассматривать данное деяние как преступление, и ожидания превентивного эффекта могут не оправдаться.

В юридической литературе отмечается, что «предупредительный потенциал наказания весьма ограничен – наказание априори не может воздействовать на весь комплекс детерминант, которые приводят к совершению преступления. Само по себе наличие санкций за те или иные опасные деяния, безусловно, оказывает определенный “сдерживающий” эффект путем реализации цели общего предупреждения в наказаниях, ею предусматриваемых, но не более того» [4, с. 8–9]. Как справедливо утверждал по этому поводу В. В. Лунеев, «уголовно-правовыми мерами нельзя решить экономических и по-

средством). URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/41607-8> (дата обращения: 09.02.2022).

² Законопроект № 41607-8 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (в части установления ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым наказанию и лишенным права управления транспортным средством)». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/41607-8> (дата обращения: 09.02.2022)

¹ Пояснительная записка к проекту федерального закона № 41607-8 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» (в части установления ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым наказанию и лишенным права управления транспортным

литических проблем, хотя иллюзий на этот счет предостаточно» [5, с. 934].

Достижение цели общей превенции, на обеспечение которой направлено введение в действие ст. 264² УК РФ, маловероятно, т. к. уже существующий опыт подобных дополнений и изменений в УК РФ не позволяет надеяться на это. Так, Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ в УК РФ была введена ст. 264¹ с аналогичной законодательной конструкцией, предусматривающая ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, в целях общей превенции. Но предусмотренное ею наказание оказалось недостаточным. «В конце 2017 года МВД потребовало ужесточения санкций по рассматриваемой статье и перевода этого преступления из категории легких в деяния средней тяжести» [6, с. 174].

В 2021 г. санкция ст. 264¹ УК РФ была ужесточена. Согласно Пояснительной записке к законопроекту №1142948-7, «принятые законодателем в 2014 году меры возымели некоторый положительный эффект, однако очевидно, что их недостаточно. Приведенные статистические данные, а также анализ правоприменительной практики наглядно свидетельствуют об устойчивой тенденции роста повторных преступлений по статье 264¹ УК и неэффективности действующих санкций»¹.

Нельзя сказать, что наказание было ужесточено существенно. Необходимо отметить, что увеличение максимального наказания в ст. 264¹ УК РФ с двух лет до трех лет лишения свободы не повлекло за

собой изменение категории преступления. Но следует отметить, что законопроект №1142948-7 рассматривался более тщательно, чем законопроект о включении в УК РФ ст. 264² (05.04.2021 г. законопроект поступил в ГД РФ, 09.06.2021 г. принят ГД РФ во втором чтении).

Логично будет предположить, что наказание, предусмотренное ст. 264² УК РФ, которая, как и ст. 264² УК РФ в первоначальной редакции, в качестве максимального наказания предусматривает лишение свободы на срок до двух лет, будет неэффективным. В случае со ст. 264² УК РФ история может повториться: появится очередной законопроект с Пояснительной запиской, в которой отмечается, например, что «принятые законодателем меры (дополнение УК ст. 264²) возымели некоторый положительный эффект, однако очевидно, что их недостаточно» и необходимо ужесточение наказания. Полагаем, что в данном случае проблема заключается не в санкции, ее наличии или содержании, а в самой конструкции состава преступления, предусмотренного ст. 264² УК РФ, и отсутствии основания для криминализации.

Единственным основанием криминализации является общественная опасность, а не только распространенность деяния. Такой же позиции придерживается большинство авторов. Так, П. С. Тоболкин считает, что «не существует иных оснований криминализации, кроме общественной опасности деяний» [7, с. 58], Г. Ю. Лесников и Н. А. Лопашенко, а также Л. М. Прокументов полагают, что единственным основанием для криминализации является существование общественно опасного поведения, требующего уголовно-правового запрета [8, с. 75; 9, с. 81–91].

Наличие административной преюдиции в данном, сконструированном как формальный, составе (как и во многих других) определяет не столько общественную опасность повторно совершенного тождественного правонарушения

¹ Законопроект № 1142948-7 «О внесении изменения в статью 264-1 Уголовного кодекса Российской Федерации» (в части усиления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения в состоянии опьянения). URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1142948-7> (дата обращения: 19.02.2022)

как преступного деяния, сколько говорит о повышенной асоциальности конкретного лица и общественной опасности личности. Общественная опасность личности, которая может нанести вред социально значимым ценностям или себе, не может и не должна рассматриваться ни как основание криминализации, ни как проявление общественной опасности совершенного деяния, ни как основание уголовной ответственности. Как правило, «опасное состояние личности» служит основанием для применения мер безопасности, которые носят предупредительный характер и не являются уголовным наказанием.

«Идея “опасного состояния личности”, положенная в основу уголовно-социологической доктрины, предполагала, что принимаемые к преступнику меры безопасности и социальной защиты должны преследовать цель преодоления состояния опасности личности для общества, а в случае невозможности такового – локализацию социально опасных наклонностей человека» [10, с. 51–53]. В этом случае допустимым было применение мер социальной защиты, а не уголовной ответственности. Целью применения мер социальной защиты является только специальная превенция. Вина лица, в отличие от применения наказания, при применении мер защиты не имеет значения. «Меры социальной защиты обращены не к прошлому, а к будущему, то есть возможны и для “непреступников”» [10, с. 51–53]. Исходя из содержания пояснительной записки к законопроекту № 41607-8, необходимость введения ст. 264² УК РФ обоснована именно тем, что лицо, уже нарушившее определенные правила, в будущем может их нарушить снова и причинить существенный вред. Само же совершенное деяние никаких общественно опасных последствий еще не повлекло. Применение уголовной ответственности в данном случае связано с ожидаемым от лица поведением и опасностью, которая исходит от лица.

Вывод о том, что основанием криминализации преступления, предусмотренного ст. 264² УК РФ, стало именно опасное состояние личности, которое положено в основу составов с административной преюдицией, а не ее общественно опасное поведение, можно сделать исходя из содержания одной из пояснительных записок (№1142948-7): «Во многих субъектах Российской Федерации выявляются факты совершения лицами, ранее судимыми по статье 264¹ УК, более тяжких преступлений по частям второй, четвертой и шестой статьи 264 (Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) УК, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью людей или их смерть»¹. Таким образом, опасность представляет не само по себе управление автомобилем в нетрезвом состоянии, а то, что такое лицо, которое неоднократно управляло автомобилем в нетрезвом состоянии, может совершить преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ с наступлением общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человеку. Можно предположить, что эти основания имели место и в случае с введением в УК РФ ст. 264².

Сложно считать обоснованным мнение, что «общественная опасность уголовно-правовой нормы с административной преюдицией выражается через характер и степень общественной опасности деяния, а также через антисоциальные свойства личности, являющейся источником преступного поведения» [11, с. 203], т. к. в этом случае имеют значение только свойства личности.

¹ Законопроект № 1142948-7 «О внесении изменения в статью 264-1 Уголовного кодекса Российской Федерации» (в части усиления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения в состоянии опьянения). URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1142948-7> (дата обращения: 09.02.2022).

Почти все составы с административной преюдицией имеют общие признаки и общие недостатки. Использование административной преюдиции для расширения сферы применения уголовного права на отношения, не являющиеся по своей природе уголовно-правовыми, не оправданно. Трудно согласиться с тем, что хотя «административная преюдиция» сама по себе играет незначительную роль в карательной практике уголовного судопроизводства, а ее применение в качестве криминализующего способа опасных деяний не вносит в уголовную политику страны сколько-нибудь значимых изменений. Но ее использование в отдельных конкретных случаях может обладать достаточным потенциалом для предотвращения новых административных правонарушений со стороны устойчивых правонарушителей» [12, с. 27]. Эти выводы не подтверждаются, в первую очередь, практикой применения преюдициальных норм, превентивный потенциал которых никак не проявляется.

М. И. Ковалев справедливо полагал, что повторность проступка не в состоянии превратить его в качественно новое явление, которое требует уже не административно-правового, а другого, более строгого регулирования. По его мнению, иное противоречило бы органическому принципу нашей правовой системы, согласно которому разграничение различных правонарушений производится по предмету регулирования, а не по его субъекту [13, с. 11]. Он считал, что повторность не может изменить внутреннюю сущность поступка как события объективной действительности, следовательно, не может изменить и предмет правового регулирования [13, с. 12]. Принципиальным противником административной преюдиции является Н. А. Лопашенко, поскольку все административные правонарушения, совокупность которых на определенном этапе законодатель объявляет преступной, абсолютно по механическому признаку, повторяемости и накопле-

нию самостоятельных административных правонарушений, никоим образом не связаны между собой [14, с. 71].

Другой проблемой конструирования ст. 264² УК РФ является загромождение текста необязательными подробностями, указаниями на признаки, которые не имеют смысловой нагрузки и не влияют на сферу применения уголовно-правовой нормы. При определении признаков субъекта преступления, предусмотренного ст. 264² УК РФ, указаны два признака, но наличие второго не оправдано необходимостью, т. к. «лицо, подвергнутое административному наказанию за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ» не может не быть «лицом, лишенным права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ». Лишение права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, установлено сроком на один год и является безальтернативным и определенным. Оснований для назначения более мягкого наказания, чем предусмотрено в законе, КоАП РФ не предусматривает.

Также излишним является и наличие примечания к ст. 264² УК РФ о том, что «действие настоящей статьи не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи», т. к. оно дублирует содержание санкций в ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ и в ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, которые исключают в таких случаях применение административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами.

Кроме того, включение в УК РФ положений, которые по своей природе являются процессуальными нормами, также нарушает логику и системность пра-

вового регулирования. Наличие в примечании к ст. 264² УК РФ указания на то, что «фиксация административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами» исключает применения данной статьи, является процессуальной нормой, т. к. определяет средства и способы доказывания по данной категории дел.

Обращает на себя внимание и казуистичность уголовно-правового запрета, установленного ст. 264² УК РФ. За повторное нарушение правил дорожного движения законодатель установил ответственность только в отношении превышения скорости более 60 км/ч и 80 км/ч, а также за выезд на полосу встречного движения. С опасностью таких нарушений сопоставимы многие другие: нарушение правил переезда через железнодорожные пути, нарушение правил движения по автомагистрали, проезд на запрещающий сигнал светофора и т. п. Значит ли это, что нас ожидает появление новых статей со значками в УК РФ? Представляется, что структура уже существующей ст. 264 УК РФ и содержащиеся в ней признаки бланкетного состава преступления, сконструированного как материальный, вполне справляются с определением основания уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения при наступлении общественно опасных последствий. Установление самостоятельной уголовной ответственности за каждое отдельное нарушение правил дорожного движения нецелесообразно.

С определением содержания самого уголовно-правового запрета, содержащегося в ст. 264² УК РФ, возникают некоторые затруднения, т. к. сначала необходимо дважды обратиться к содержанию КоАП РФ, а затем определить, в чем заключается нарушение, предусмотренное в УК РФ. При конструировании уголовно-правовой нормы «важно не только определить элементный (внутриэлемент-

ный) состав нормы, но и соединить элементы нормы в единое целое через установление между ними разнообразных связей... в качестве межэлементных можно рассматривать формально-юридические, смысловые, целевые и функциональные связи» [15, с. 28]. Соединить элементы данной нормы в единое целое проблематично. Диспозиция ч. 1 ст. 264² УК РФ предусматривает: «Нарушение правил дорожного движения, предусмотренное ч. 4 или ч. 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». Другими словами, лицо, совершившее правонарушение, запрещенное одной нормой, было наказано за правонарушение, предусмотренное другой нормой. При этом в ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ установлена ответственность за повторное нарушение, предусмотренное чч. 4 и 5 этой же статьи. Сколько раз лицо должно превысить скорость, чтобы наступила уголовная ответственность? Если лицо повторно превысило скорость, оно уже не может совершить деяние, предусмотренное чч. 4 и 5 ст. 12.9 КоАП РФ. При повторном нарушении этого запрета применяется ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ. Аналогичная ситуация складывается со ст. 12.15 КоАП РФ (чч. 4 и 5 – это разные нарушения (одно повторное, другое нет)). Следует согласиться с тем, что «неоднозначность и усложненная формулировка некоторых терминов и юридических понятий, используемых в законодательных, подзаконных и ведомственных актах, регламентирующих сферу дорожного движения, делает недоступным для понимания текст норм для большинства субъектов» [16, с. 15].

Проблемы конструирования, связанные с нарушением законодательной тех-

ники при формулировании уголовно-правового запрета, предусмотренного в ст. 264² УК РФ, носят юридико-технический характер. Загромождение текста необязательными подробностями, указание на признаки, которые не имеют смысловой нагрузки и не влияют на сферу применения уголовно-правовой нормы, включение в УК РФ положений, которые по своей природе являются процессуальными нормами, казуистичность уголовно-правового запрета и другие недостатки, которые нарушают логику и системность правового регулирования, в виде неоднозначности и усложненности формулировок, используемых в статье, затрудняют понимание ее содержания. Но эти недостатки не являются основными. Само по себе включение в УК РФ такой нормы не оправдывает ожиданий и не даст желаемого эффекта в виде общей превенции.

Большой позитивный эффект от введения ст. 264² УК РФ маловероятен, т. к. существующий опыт подобных дополнений и изменений в УК РФ не позволяет на это надеяться. Механическое перенесение повторного административного правонарушения в разряд преступлений нарушает не только системность уголовного закона, но и системность права. Российская правовая система включает в качестве самостоятельных отраслей уголовное и административное право, каждая из которых содержит нормы, устанавливающие юридическую ответственность за правонарушения, уголовные и административные. Преступные деяния по российскому законодательству не делятся на преступления и проступки. Такая классификация имеет место в большинстве европейских государств.

Трудно согласиться с мнением тех авторов, которые предлагают перенять законодательный опыт зарубежных стран без учета особенностей правовых систем и юридической техники, свойственной каждому конкретному государству. Например, А. Д. Майле и С. А. Старостин

считают, что по образцу германского уголовного права «необходимо все составы, подведомственные суду, перенести из КоАП в УК РФ» [17, с. 165].

Некоторые ученые, первоначально придерживающиеся такой позиции, впоследствии ее изменили. Например, К. А. Бакишев в 2019 г. отмечал как положительный момент появление в новом УК Республики Казахстан 2014 г. в главе «Транспортные уголовные правонарушения» новых статей, «которые были перенесены из Кодекса РК об административных правонарушениях» и которые «отличаются принципиально иным подходом к систематизации и конструированию уголовно-правовых норм об ответственности за транспортные преступления» [18, с. 142], а также то, что «статьи об ответственности за транспортные уголовные правонарушения... отвечают современным направлениям юридической техники и потребностям следственной и судебной практики Казахстана» [18, с. 144]. В 2021 г. К. А. Бакишев сделал вывод на основании анализа правоприменительной деятельности, что следует «отказаться от практики криминализации формально-материальных составов в виде управления транспортным средством в состоянии опьянения, затрудняющих судебную практику; такие деликты предпочтительно вернуть в КоАП РК, возможности которого в отношении таких правонарушений, на наш взгляд, далеко не исчерпаны» [19, с. 725].

Выводы

Использование административной преюдиции для расширения сферы применения уголовного права на отношения, не являющиеся по своей природе уголовно-правовыми, неоправданно. Большой позитивный эффект от введения ст. 264² УК РФ маловероятен, т. к. существующий опыт подобных дополнений и изменений в УК РФ не позволяет на это надеяться. Полагаем, что законодательная техника (в широком и узком смысле) и

негативные последствия нарушения юридико-технических правил при конструировании уголовно-правовых норм, соблюдение которых необходимо при совершенствовании действующего уголовного законодательства, нуждаются в глубоком и тщательном изучении для выработки эффективных мер по исправлению

существующей ситуации. Такие меры должны быть тщательно продуманы, чтобы поспешное исправление действительных и мнимых нарушений законодательной техники не привело к еще большим нарушениям системности и научной обоснованности уголовно-правовых норм.

Список литературы

1. Кочубей А. Г., Болдырев С. Н. Законодательная техника в юридической науке: теоретико-правовые особенности // *Философия права*. 2015. № 1 (68). С. 56–60.
2. Рарог А. И. Законодательные атаки на устои уголовного права // *Государство и право*. 2013. № 1. С. 23–32.
3. Кауфман М. А. О злоупотреблении уголовным правом (к постановке вопроса) // *Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы XV Международной научно-практической конференции*. М.: РГ-Пресс, 2018. С. 40–43.
4. Валеев М. Т. Криминологическое обоснование санкций уголовно-правовых норм Особенной части УК РФ // *Уголовная юстиция*. 2019. № 13. С. 5–13. <https://doi.org/10.17223/23088451/13/1>
5. Лунеев В. В. Курс мировой и российской криминологии: в 2 т. Т. 1: Общая часть. М.: Юрайт, 2011. 1003 с.
6. Жмуров Д. В. Криминальная алкоголизация за рулем: взгляд правоприменителя и перспективы профилактики // *Вестник Томского государственного университета*. 2018. Т. 430. С. 174–179. <https://doi.org/10.17223/15617793/430/24>
7. Тоболкин П. С. Социальная обусловленность уголовно-правовых норм. Свердловск: Средне-Урал. кн. изд-во, 1983. 177 с.
8. Энциклопедия уголовного права: Понятие уголовного права. Т. 1 / Б. В. Волженкин, Г. Ю. Лесников, Н. А. Лопашенко [и др.]. СПб.: Изд. проф. Малинина, 2005. 689 с.
9. Прокументов Л. М. Основание криминализации (декриминализации) деяний // *Вестник Томского государственного университета. Право*. 2014. № 4(14). С. 81–91.
10. Сыч К. А., Родина Л. В. Дуалистическая система уголовно-правового воздействия: опыт зарубежного уголовного законодательства // *Вестник института: преступление, наказание, исправление*. 2008. № 2. С. 51–53.
11. Анисимов В. Ф., Акинина Н. Ю. Обоснованность уголовно-правовых норм с административной преюдицией // *Вестник Томского государственного университета*. 2018. Т. 435. С. 202–207. <https://doi.org/10.17223/15617793/435/26>
12. Титаренко А. П. О практической необходимости развития института «административной преюдиции» в уголовном законодательстве России // *Уголовная юстиция*. 2019. № 14. С. 25–29.
13. Ковалев М. И. Преступление и проступок // *Проблемы совершенствования законодательства по укреплению правопорядка и усиление борьбы с правонарушениями: межвузовский сборник научных трудов*. Свердловск: Изд-во Свердл. юрид. ин-та, 1982. С. 3–14.
14. Лопашенко Н. А. Административной преюдиции в уголовном праве – нет! // *Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации*. 2011. № 3. С. 64–71.
15. Илалутдинов А. И. Конструирование нормы права // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Право*. 2015. № 1. С. 23–30.

16. Олейник В. И. Анализ нормативной правовой регламентации дорожного движения: отечественный и зарубежный опыт // Вестник Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан. 2016. № 2. С. 12–16.
17. Майле А. Д., Старостин С. А. Особенности Германского административно-деликтного законодательства // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2018. № 1 (41). С. 158–166.
18. Бакишев К. А. История законодательства о транспортных правонарушениях в Уголовном кодексе Казахстана // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 3(148). С. 134–145. <https://doi.org/10.17803.1729-5920.2019.148.3.134-145>.
19. Бакишев К. А., Нургалиев Б. М. Уголовная практика Казахстана в сфере противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. 2021. Т. 12, № 3. С. 712–727. <https://doi.org/10.21638/spbu14.2021.314>

References

1. Kochubej A. G., Boldyrev S. N. Zakonodatel'naya tekhnika v yuridicheskoy nauke: teoretiko-pravovye osobennosti [Legislative technique in legal science: theoretical and legal features]. *Filosofiya prava = Philosophy of Law*, 2015, no. 1 (68), pp. 56–60.
2. Rarog A. I. Zakonodatel'nye ataki na ustoi ugolovnogo prava [Legislative attacks on the foundations of criminal law]. *Gosudarstvo i pravo = State and Law*, 2013, no. 1, pp. 23–32.
3. Kaufman M. A. O zloupotreblenii ugolovnym pravom (k postanovke voprosa) [On the abuse of criminal law (to raise a question)]. *Ugolovnoe pravo: strategiya razvitiya v XXI veke. Materialy XV Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii* [Criminal law: development strategy in the XXI century. Materials of the XV International Scientific and Practical Conference]. Moscow, RG-Press, 2018, pp. 40–43.
4. Valeev M. T. Kriminologicheskoe obosnovanie sankcij ugolovno-pravovyh norm osobennoj chasti UK RF [Criminological justification of sanctions of criminal law norms of the special part of the Criminal Code of the Russian Federation]. *Ugolovnaya yusticiya = Criminal justice*, 2019, no. 13, pp. 5–13. <https://doi.org/10.17223/23088451/13/1>
5. Lunev V. V. Kurs mirovoj i rossijskoj kriminologii. T. 1: Obshchaya chast' [Course of world and Russian criminology. Vol. 1: General part]. Moscow, Yurajt Publ., 2011. 1003 p.
6. Zhmurov D. V. Kriminal'naya alkogolizatsiya za rulem: vzglyad pravoprimenitelya i perspektivy profilaktiki [Criminal drink-driving: a look of law enforcement agent and perspectives of prevention]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta = Tomsk State University Journal*, 2018, vol. 430, pp. 174–179. <https://doi.org/10.17223/15617793/430/24>
7. Tobolkin P. S. Social'naya obuslovlennost' ugolovno-pravovyh norm [Social conditionality of criminal law norms]. Sverdlovsk, Sredne-Ural. kn. izd-vo, 1983. 177 p.
8. Volzhenkin B. V., Lesnikov G. Yu., Lopashenko N. A., eds. Entsiklopediya ugolovnogo prava: Ponyatie ugolovnogo prava [Encyclopedia of Criminal Law: The concept of criminal law.]. St. Petersburg, Izd. prof. Malinina, 2005. Vol. 1. 689 p.
9. Prozumentov L. M. Osnovanie kriminalizatsii (dekriminalizatsii) deyanii [The basis of criminalization (decriminalization) of acts]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Pravo = Bulletin of Tomsk State University. Right*, 2014, no. 4(14), pp. 81–91.
10. Sych K. A., Rodina L. V. Dualisticheskaya sistema ugolovno-pravovogo vozdeistviya: opyt zarubezhnogo ugolovnogo zakonodatel'stva [Dualistic system of criminal legal impact: experience of foreign criminal legislation]. *Vestnik instituta: prestuplenie, nakazanie, ispravlenie = Bulletin: crime, punishment, correction*, 2008, no. 2, pp. 51–53.

11. Anisimov V. F., Akinina N. Yu. Obosnovannost' ugovolno-pravovykh norm s administrativnoi preyarditsiei [Validity of criminal law norms with administrative prejudice]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta* = *Bulletin of Tomsk State University*, 2018, vol. 435, pp. 202–207. <https://doi.org/10.17223/15617793/435/26>.

12. Titarenko A. P. O prakticheskoi neobkhodimosti razvitiya instituta "administrativnoi preyarditsii" v ugovolnom zakonodatel'stve Rossii [On the practical necessity of developing the institute of "administrative prejudice" in the criminal legislation of Russia]. *Ugovlnaya yustitsiya* = *Criminal Justice*, 2019, no. 14, pp. 25–29.

13. Kovalev M. I. [Crime and misconduct]. *Problemy sovershenstvovaniya zakonodatel'stva po ukrepleniyu pravoporyadka i usilenie bor'by s pravonarusheniyami. Mezhevuzovskii sbornik nauchnykh trudov* [Problems of improving legislation on strengthening law and order and strengthening the fight against offenses. Interuniversity collection of scientific papers]. Sverdlovsk, Sverdlovsk yurid. in-t Publ., 1982, pp. 3–14. (In Russ.)

14. Lopashenko N. A. Administrativnoi preyarditsii v ugovolnom prave – net! [Administrative prejudice in criminal law – no!]. *Vestnik Akademii General'noi prokuratury Rossiiskoi Federatsii* = *Bulletin of the Academy of the Prosecutor General's Office of the Russian Federation*, 2011, no. 3, pp. 64–71.

15. Ilalutdinov A. I. Konstruirovaniye normy prava [Construction of the rule of law]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Pravo* = *Bulletin of St. Petersburg University. Right*, 2015, no. 1, pp. 23–30.

16. Oleinik V. I. Analiz normativnoi pravovoi reglamentatsii dorozhnogo dvizheniya: otechestvennyi i zarubezhnyi opyt [Analysis of regulatory legal regulation of traffic: domestic and foreign experience]. *Vestnik Akademii pravookhranitel'nykh organov pri General'noi prokurature Respubliki Kazakhstan* *Bulletin of the Academy of Law Enforcement Agencies under the Prosecutor General's Office of the Republic of Kazakhstan*, 2016, no. 2, pp. 12–16.

17. Maile A. D., Starostin S. A. Osobennosti Germanskogo administrativno-deliktnogo zakonodatel'stva [Features of German administrative and tort legislation]. *Vestnik Universiteta imeni O. E. Kutafina (MGYuA)* = *Bulletin of the O. E. Kutafin University (MSLA)*, 2018, no. 1 (41), pp. 158–166.

18. Bakishev K. A. Istoriya zakonodatel'stva o transportnykh pravonarusheniyakh v Ugolovnom kodekse Kazakhstana [History of legislation on transport offenses in the Criminal Code of Kazakhstan]. *Lex Russica*, 2019, no. 3(148), pp. 134–145. <https://doi.org/10.17803.1729-5920.2019.148.3.134-145>.

19. Bakishev K. A., Nurgaliev B. M. Ugolvnaya praktika Kazakhstana v sfere protivodeistviya upravleniyu transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaneniya [Criminal practice of Kazakhstan in the field of countering the driving of a vehicle in a state of intoxication]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Pravo* = *Bulletin of St. Petersburg University. Right*, 2021, vol. 12, no. 3, pp. 712–727. <https://doi.org/10.21638/spbu14.2021.314>

Информация об авторе / Information about the Author

Ровнейко Вера Владимировна, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры уголовного права и криминологии, Удмуртский государственный университет, г. Ижевск, Российская Федерация,
e-mail: veravr2012@mail.ru

Aleksandr A. Mokhov, Cand. of Sci. (Juridical), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Criminal Law and Criminology, Udmurt State University, Izhevsk, Russian Federation,
e-mail: med-farm-law@mail.ru,
ORCID: 0000-0001-8139-7932