

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования

«Уфимский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации»

Кафедра уголовного права и криминологии

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

**на тему «УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ
ЛИЦОМ, ПОДВЕРНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ
ИЛИ ИМЕЮЩИМ СУДИМОСТЬ (СТ. 264.1 УК РФ) (ПО МАТЕРИАЛАМ
СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ)»**

Выполнил
Банний Дмитрий Анатольевич,
обучающийся по специальности
40.05.02 Правоохранительная деятельность
2021 года набора, 123 учебного взвода

Руководитель
преподаватель кафедры Сибгатуллин Финат
Фаязович

К защите рекомендуется
рекомендуется / не рекомендуется

Начальник кафедры _____ И.Р. Диваева
подпись

Дата защиты «___» _____ 2026 г. Оценка _____

ПЛАН

Введение.....	3
Глава 1. Объективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.....	6
§ 1. Историко-правовой анализ становления и развития законодательства о уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ.....	6
§ 2. Объект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ	11
§ 3. Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.....	18
Глава 2. Субъективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.....	27
§ 1. Субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ	27
§ 2. Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.....	32
Глава 3. Проблемы квалификации и практика применения ст. 264.1 УК РФ	39
§ 1. Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, от смежных составов преступлений	39
§ 2. Судебная практика по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ	44
Заключение	52
Список использованной литературы:.....	55

ВВЕДЕНИЕ

Анализ динамики правоприменения показывает, что даже последовательная криминализация и ужесточение санкций за управление транспортным средством в состоянии опьянения не дают ожидаемого профилактического эффекта. Статистические показатели за 2024–2025 годы демонстрируют лишь незначительную волатильность: если в 2024 году было возбуждено 46 569 уголовных дел по ст. 264.1 УК РФ, то в 2025 году их число составило 41 248. Подобное снижение количественных показателей не позволяет говорить о качественном переломе в криминогенной обстановке. Рассматриваемые деяния по-прежнему несут существенную угрозу общественной безопасности, сохраняя высокий уровень социальной деструктивности.

С уголовно-правовой точки зрения ст. 264.1 УК РФ базируется на принципе административной преюдиции, при этом вторая часть данной нормы вводит элементы специального рецидива, что существенно усложняет процесс правовой квалификации. Основная трудность для правоприменителя состоит в необходимости четкой дифференциации смежных составов. Это требует глубокого анализа правового статуса субъекта, включая корректную оценку сроков и характера предшествующих административных взысканий, а также наличие неснятой или непогашенной судимости, что в совокупности делает процесс квалификации подобных преступлений многофакторным и требующим повышенного внимания к деталям. В данных условиях правоприменитель сталкивается с коллизиями при интерпретации признаков, определяющих переход от административной деликтивности к уголовной наказуемости. Необходимость теоретического осмысления признаков субъекта и объективной стороны данного преступления продиктована противоречивой судебной практикой и изменениями в законодательстве, направленными на усиление карательного воздействия.

Цель исследования заключается в проведении комплексного уголовно-правового анализа состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, выявлении проблем правоприменения и разработке рекомендаций по совершенствованию норм, регулирующих ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

- изучить генезис и эволюцию уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения;
- исследовать элементы объекта и объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ;
- проанализировать специфические признаки субъекта и субъективной стороны состава, включая критерии состояния опьянения;
- рассмотреть отграничение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, от смежных составов преступлений;
- изучить судебную практику по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ.

Объектом исследования являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, нарушаемые лицами, повторно управляющими транспортными средствами в состоянии опьянения

Предметом исследования выступают нормы уголовного и административного законодательства, устанавливающие ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения, материалы судебной практики и теоретические концепции в области квалификации транспортных преступлений.

Структура выпускной квалификационной работы обусловлена ее целью и задачами, что позволило включить в нее введение, три главы основной части,

объединяющие в себе семь параграфов, заключение, список использованной литературы и приложения.

ГЛАВА 1. ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264.1 УК РФ

§ 1. Историко-правовой анализ становления и развития законодательства о уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ

Историко-правовой генезис норм об уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в отечественном законодательстве отражает эволюцию представлений государства о балансе между мерами административного принуждения и уголовной репрессии. Начальный этап формирования правовых основ безопасности дорожного движения в России относится к периоду правления Петра I. Указ от 3 января 1683 года «О невыезде на лошадях со спицами и о небитии прохожих» заложил фундамент регулирования поведения участников движения, хотя вопрос опьянения как квалифицирующего признака тогда не выделялся, а в «Уставе благочиния» 1782 года и в «Уложении о наказаниях уголовных и исправительных» 1845 года ответственность за неосторожную езду связывалась с фактом причинения вреда, а состояние опьянения рассматривалось в контексте общего отягчающего обстоятельства при совершении правонарушений против общественного порядка¹.

Развитие автомобильного транспорта в начале XX века потребовало конкретизации норм. В 1907 году в Санкт-Петербурге были утверждены «Обязательные постановления о порядке езды по городу на автомобилях», где впервые фигурировал запрет на управление транспортным средством в состоянии «нетрезвости». Уголовное уложение 1903 года в ст. 518 предусматривало ответственность за нарушение правил, установленных для

¹ Ванеков И.С. История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // Юридический факт. 2020. № 94. С. 18.

обеспечения безопасности путей сообщения, однако специального состава для нетрезвых водителей без наступления тяжких последствий не существовало. Основной акцент делался на полицейском надзоре и административных штрафах, налагаемых градоначальниками.

Советский период ознаменовался ужесточением подхода к безопасности движения. Уголовный кодекс РСФСР 1922 года в ст. 216 устанавливал ответственность за нарушение правил движения, повлекшее несчастные случаи с людьми¹. Состояние опьянения в этот период начало рассматриваться как фактор, исключающий возможность применения смягчающих обстоятельств. В УК РСФСР 1926 года ответственность за автотранспортные преступления была расширена, однако криминализация самого факта управления в нетрезвом виде как формального состава отсутствовала². Переломным моментом стало принятие УК РСФСР 1960 года³. Изначально ст. 211 предусматривала ответственность за нарушение правил безопасности движения, повлекшее тяжкие последствия.

В 1968 году Указом Президиума Верховного Совета РСФСР «Об усилении ответственности за нарушение правил дорожного движения» была предпринята попытка системного противодействия пьянству за рулем⁴. Важнейшим этапом развития стало введение в 1983 году в УК РСФСР ст. 211.1, которая устанавливала уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, совершенное повторно в течение года после применения мер административного взыскания⁵. Данная норма стала прямым

¹ Уголовный кодекс РСФСР: принят 3-й сессией ВЦИК IX созыва 1 июня 1922 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР. – 1922. – № 15. – Ст. 153.

² Уголовный кодекс РСФСР в ред. 1926 года: принят Постановлением ВЦИК от 22 ноября 1926 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства РСФСР. – 1926. – № 80. – Ст. 600.

³ Уголовный кодекс РСФСР: утв. ВС РСФСР 27 октября 1960 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1960. – № 40. – Ст. 591.

⁴ О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке: указ Президиума ВС РСФСР от 3 марта 1962 г. // Ведомости ВС РСФСР. – 1962. – № 9. – Ст. 121.

⁵ О внесении изменений и дополнений в уголовный и уголовно-процессуальный кодексы РСФСР: указ Президиума ВС РСФСР от 13 сентября 1983 г. // Ведомости ВС РСФСР. – 1983. – № 13. – Ст. 142.

историческим предшественником современной ст. 264.1 УК РФ, реализуя концепцию административной преюдиции. В тот период законодатель исходил из того, что лицо, проигнорировавшее административное наказание, демонстрирует устойчивую антисоциальную установку, требующую уголовного воздействия.

С распадом СССР и принятием УК РФ 1996 года подход к административной преюдиции изменился. Из текста кодекса были исключены нормы, ставящие уголовную ответственность в зависимость от предшествующего административного наказания. В период с 1996 по 2014 год управление транспортным средством в состоянии опьянения без наступления последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти квалифицировалось исключительно как административное правонарушение по ст. 12.8 КоАП РФ. Однако рост числа дорожно-транспортных происшествий, совершаемых лицами, ранее лишенными права управления, выявил неэффективность исключительно административных санкций. Либерализация законодательства в начале 2000-х годов привела к девальвации предупредительного воздействия штрафов и лишения прав.

Необходимость восстановления уголовной ответственности за рецидив нетрезвого вождения стала очевидной к 2010-м годам. Федеральным законом от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ Уголовный кодекс РФ был дополнен ст. 264.1¹. Данное событие ознаменовало возвращение института административной преюдиции в российское уголовное право.

Федеральным законом № 146-ФЗ от 17.06.2019 в ст. 264 УК РФ внесены изменения относительно усиления наказания за состояние опьянения, непосредственно повлияло на ст. 264.2 УК РФ. Анализируя действия лиц, осужденных по ст. 264.1 УК РФ, было выявлено значительное число лиц,

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: федер. закон Рос. Федерации от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 16 дек. 2014 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 25 дек. 2014 г. // Рос. газ. – 2015. – 12 января.

которые продолжили противоправные действия по указанной статье, не смотря на вынесенный приговор, что обусловило необходимость дальнейшей дифференциации уголовной ответственности. Федеральным законом от 1 июля 2021 года № 258-ФЗ ст. 264.1 УК РФ была разделена на две части¹. В ч. 2 ст. 264.1 УК РФ выделен специальный субъект – лицо, имеющее судимость за совершение преступления, предусмотренного данной статьей, что позволило дифференцировать наказание с условием квалифицирующего признака, а именно законодатель увеличил предельный срок лишения свободы до трех лет с включением дополнительного наказания.

Особого внимания требует отношение законодателя к морально-правовому пониманию состояния опьянения. Анализируя уголовный закон советского периода, данное состояние больше наделялось клиническими признаками, что вызывало трудности у правоприменителя, при этом современный уголовный закон в примечании ст. 264 УК РФ установил количественный критерий концентрации этилового спирта в выдыхаемом воздухе и крови, отсылая к примечанию ст. 12.8 КоАП РФ. Федеральным законом от 03.04.2018 г. № 62-ФЗ² законодатель способствовал решению проблемы доказывания состояния опьянения лица, совершившего преступление, при невозможности проведения дыхательного теста (например, водитель находится без сознания, госпитализирован) путем приравнивания наличия абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови. Согласно примечанию ст. 264 УК РФ юридический факт нахождения лица в состоянии опьянения может быть зафиксирован также при отказе данного лица от освидетельствования, при этом указанная юридическая норма прошла путь становления от административного до уголовного закона.

¹ О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 1 июля 2021 г. № 258-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 9 июн. 2021 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 23 июн. 2021 г. // Рос. газ. – 2021. – 5 июля.

² О внесении изменения в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон Рос. Федерации от 3 апреля 2018 г. № 62-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 23 март. 2018 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 23 март. 2018 г. // Рос. газ. – 2018. – 5 апреля.

Анализируя уголовное законодательство России в разрезе его становления и развития, можно отметить, что законодатель последовательно прибегал к расширению предмета преступления. Если в УК РСФСР речь шла преимущественно об автомобилях и тракторах, то действующая редакция через примечания к ст. 264 УК РФ охватывает любые самоходные машины и транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право. Это актуализировалось в связи с массовым распространением мощных средств индивидуальной мобильности, электросамокатов и квадроциклов, эксплуатация которых в нетрезвом виде лицами с преюдицией теперь также подпадает под действие уголовного закона.

Процесс совершенствования ст. 264.1 УК РФ сопровождался развитием обеспечительных мер. В 2022 году Федеральным законом № 258-ФЗ были внесены изменения в ст. 104.1 УК РФ, предусматривающие обязательную конфискацию транспортного средства, принадлежащего обвиняемому и использованного при совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Этот шаг стал радикальным поворотом в уголовной политике, перейдя от воздействия на личность к воздействию на имущественную базу правонарушения. Конфискация как мера уголовно-правового характера в данном контексте рассматривается не как наказание, а как средство изъятия орудия преступления, что имеет глубокие корни в дореволюционном и раннем советском праве, где «орудия промысла» или «средства совершения преступления» подлежали обращению в пользу государства.

В международном контексте развитие ст. 264.1 УК РФ отражает общемировую тенденцию криминализации «опасного состояния» водителя. Опыт стран СНГ, в частности Республики Беларусь, где аналогичные нормы были введены ранее и включают конфискацию независимо от права собственности, послужил определенным ориентиром для российского законодателя. Однако российская модель сохраняет специфику, ограничивая конфискацию только имуществом собственника-правонарушителя, что обусловлено конституционными гарантиями права собственности.

Современный подход законодателя балансирует между репрессией и профилактикой данного вида правонарушений. В рамках реализации Стратегии безопасности дорожного движения¹ обсуждается план по внедрению «алкозамков», как альтернативной меры воздействия со стороны государства с целью обеспечения безопасности граждан². Внесенные в ст. 264.1 УК РФ изменения путем преобразования уголовно-правовой нормы в сложную дифференцированную структуру с обязательными элементами свидетельствует о неэффективности ранее действовавших уголовно-правовых мер. Эволюция законодательства прошла путь от административного реагирования до комплексного уголовно-правового института противодействия дорожно-транспортным преступлениям.

Анализ становления ст. 264.1 УК РФ позволяет выделить основные этапы его развития, а именно административная преюдиция в советский период (отказ в 1996 г), рекриминализация в 2014 г. (ужесточение 2021-2022 гг.). Указанные события стали отражением повышенной общественной опасности в связи с высоким уровнем автомобилизации, а также невозможностью административного воздействия. Основным вектором развития стало усиление ответственности специальных субъектов (рецидивистов) и внедрение мер имущественного характера (конфискации), что подтверждает переход к модели жесткого пресечения условий, способствующих совершению тяжких транспортных преступлений. Дальнейшее развитие законодательства, вероятно, будет связано с уточнением процедурных аспектов применения конфискации и интеграцией технических средств контроля в систему уголовно-правовых мер.

§ 2. Объект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

¹ Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 // Собрание законодательства РФ. – 2025. – № 46. – Ст. 6877

² См.: Правительство РФ утвердило план по «алкозамкам». URL: <https://clck.ru/3TwdRA> (дата обращения 30.05.2026 г.)

Если говорить о том, на что именно посягает водитель, который садится за руль пьяным (по ст. 264.1 УК РФ), то с точки зрения теории права, здесь всё довольно серьезно. Главная ценность, которую закон пытается здесь защитить, — это безопасность на наших дорогах.

По сути, когда человек, уже имеющий проблемы с законом из-за пьяной езды (административную ответственность или судимость), снова садится за руль под градусом, он не просто нарушает ПДД. Он ставит под удар всю систему безопасности движения. В учебниках это часто называют «родовым объектом», относящим преступление к главе о безопасности общества и порядке в стране.

Почему это важно? Потому что такой водитель — это ходячая угроза. Он опасен не только для конкретного встречного авто или пешехода, но и в целом для всех, кто находится на дороге. Своим поведением он подрывает доверие к безопасности транспорта как такового. Получается, что закон рассматривает такое деяние как посягательство на общественный порядок, ведь использование машины в неадекватном состоянии превращает обычное средство передвижения в реальный источник повышенной опасности для любого случайного человека.

Видовой объект ст. 264.1 УК РФ ограничен рамками главы 27 УК РФ и заключается в обеспечении безопасности движения и эксплуатации транспорта. Транспортная безопасность как правовая категория подразумевает состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от актов незаконного вмешательства и угроз, возникающих в процессе функционирования транспортного комплекса. В контексте ст. 264.1 УК РФ видовой объект конкретизируется через призму соблюдения установленного порядка управления механическими транспортными средствами, который исключает допуск к управлению лиц, находящихся под воздействием алкоголя, наркотических средств или иных психотропных веществ.

Непосредственный объект преступления характеризуется спецификой состава, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Им являются общественные отношения по обеспечению безопасности дорожного движения в узком смысле, а именно — порядок соблюдения запрета на управление транспортным средством

в состоянии опьянения лицами, которые уже демонстрировали склонность к подобному противоправному поведению. Особенность непосредственного объекта заключается в его тесной связи с институтом административной преюдиции и рецидива. Законодатель выделяет в качестве объекта не просто безопасность движения, а состояние защищенности этих отношений от лиц, обладающих специальным признаком – предшествующим фактом привлечения к ответственности за аналогичные нарушения. Таким образом, непосредственный объект включает в себя также интересы правосудия и исполнительной власти в части обеспечения действенности ранее примененных мер государственного принуждения.

Дополнительный объект данного преступления носит факультативный характер, однако его наличие подразумевается самой природой нормы. К нему относятся жизнь и здоровье граждан, а также отношения собственности. Несмотря на то, что состав ст. 264.1 УК РФ является формальным и не требует наступления общественно опасных последствий в виде причинения вреда здоровью или смерти, потенциальная угроза этим благам является детерминантой криминализации данного деяния. Общественная опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения заключается в создании абстрактной угрозы, которая при определенных обстоятельствах трансформируется в реальный вред первичным объектам уголовно-правовой охраны.

Предмет преступления в рамках ст. 264.1 УК РФ выступает необходимым элементом для раскрытия содержания объекта. К нему относятся автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство. Согласно примечанию к ст. 264 УК РФ, под другими механическими транспортными средствами понимаются тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации предоставляется специальное право. Определение предмета позволяет отграничить сферу действия объекта: общественные отношения защищаются именно в процессе

использования технических устройств, обладающих высокой кинетической энергией и сложностью управления, что требует от водителя адекватного психофизиологического состояния.

Содержание объекта ст. 264.1 УК РФ претерпело изменения в связи с реформированием уголовного законодательства и введением двух частей в указанную статью. Объект посягательства, предусмотренный ч. 2 ст. 264.1 УК РФ, характеризуется повышенной степенью общественной опасности, так как посягает на отношения, связанные с исполнением приговора суда. В данном случае объект включает в себя не только безопасность дорожного движения, но и стабильность системы уголовного наказания, поскольку виновное лицо игнорирует факт наличия судимости за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ. Это свидетельствует о стойкой противоправной установке личности и неэффективности ранее примененных мер уголовно-правового воздействия, что расширяет границы объекта за счет включения в него основ правопорядка в сфере реализации уголовной ответственности.

Анализ объекта невозможен без учета нормативного регулирования состояния опьянения. Объект защиты в ст. 264.1 УК РФ неразрывно связан с соблюдением требований Правил дорожного движения РФ, в частности пункта 2.7, запрещающего водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения. Юридическая конструкция объекта предполагает, что безопасность движения нарушается в момент начала движения транспортного средства под управлением лица, находящегося в состоянии опьянения. С точки зрения теории объекта преступления, здесь происходит нарушение правового режима пользования источником повышенной опасности. Государство, устанавливая уголовную ответственность за данное деяние, защищает право граждан на безопасную среду обитания, где риск столкновения с нетрезвым водителем минимизирован мерами уголовной превенции.

Объект ст. 264.1 УК РФ также следует рассматривать через призму превентивной функции уголовного права. Криминализация повторного

управления транспортным средством в состоянии опьянения направлена на недопущение совершения более тяжких преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Таким образом, объект включает в себя отношения по предупреждению дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями. Это позволяет классифицировать ст. 264.1 УК РФ как состав с «удаленным» объектом ущерба, где непосредственное воздействие осуществляется на порядок управления, но конечной целью защиты является человеческая жизнь.

Важным аспектом понимания объекта является разграничение его с объектом административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.8 КоАП РФ. Несмотря на то, что фактические действия (управление в состоянии опьянения) идентичны, объект уголовного преступления приобретает новое качество за счет признака повторности. В уголовном праве объект дополняется элементом публичного интереса в пресечении злостного игнорирования правовых запретов. Если административное право охраняет общественный порядок в сфере дорожного движения, то уголовное право в рамках ст. 264.1 УК РФ охраняет безопасность общества от системных угроз, исходящих от лиц, не поддающихся мерам административного воздействия.

Структура объекта включает в себя также субъективные права других участников дорожного движения – пешеходов, пассажиров, водителей иных транспортных средств – на обеспечение их безопасности со стороны государства. Управление автомобилем в состоянии опьянения лицом, ранее лишенным права управления, нарушает монополию государства на выдачу разрешений на эксплуатацию транспортных средств. В этом контексте объект посягательства охватывает установленный порядок государственного контроля за допуском лиц к дорожному движению. Нарушение этого порядка рассматривается как посягательство на управленческую деятельность государственных органов в области обеспечения безопасности транспорта.

При определении объекта следует учитывать позицию Конституционного Суда РФ и Пленума Верховного Суда РФ. Судебная практика исходит из того, что объект ст. 264.1 УК РФ является единым и неделимым, независимо от того,

какое именно вещество вызвало опьянение (алкоголь, наркотики или психотропные вещества). Состояние опьянения как качественная характеристика субъекта преступления напрямую влияет на содержание противоправного воздействия на объект. Снижение скорости реакции, нарушение координации движений и искажение восприятия действительности водителем делают объект (безопасность движения) крайне уязвимым, переводя угрозу из разряда потенциальных в разряд неизбежных.

Объект преступления в ст. 264.1 УК РФ обладает признаком публичности, что означает отказ потерпевшего от претензий или отсутствие материального ущерба не нивелирует вред, причиненный объекту. Преступление признается оконченным с момента начала движения, что подтверждает приоритет охраны именно порядка безопасности, а не материальных благ. Если говорить о том, на что именно посягает преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, то здесь всё не так просто, как кажется на первый взгляд. Мы имеем дело не с физическим объектом, а с понятием «правопорядка». По сути, под этим подразумевается четкая работа всей транспортной системы, которая строится на соблюдении всех правил и норм. Нарушая их, виновный подрывает безопасность на дорогах.

Интересно наблюдать, как меняется этот объект с развитием технологий. Транспортных средств становится всё больше, они становятся сложнее, но уголовный закон довольно консервативен в этом вопросе. Законодатель четко проводит границу, включая в сферу защиты только «механические транспортные средства». Получается, что этот конкретный состав преступления охраняет общественные отношения в очень узком, строго очерченном поле.

Отдельного внимания заслуживает личность нарушителя. Статья 264.1 УК РФ – это «преюдициальный» состав, то есть для её применения важно, что человек уже был подвергнут административному наказанию. Таким образом, объектом защиты здесь становится не только абстрактная безопасность движения, но и требование закона к конкретному человеку, который уже был предупрежден о недопустимости таких действий. В этом заключается уникальность конструкции данной нормы: здесь пересекаются интересы

общества, правила дорожного движения и уже имеющиеся обязательства водителя перед законом. Анализируя объект ст. 264.1 УК РФ, следует выделить важный аспект по охране прав и законных интересов личности от действий лиц с проявлением правового нигилизма. Повторность деяния свидетельствует о том, что лицо сознательно ставит свои интересы выше интересов общественной безопасности. Таким образом, объект преступления включает в себя этико-правовой элемент – уважение к закону и правам других лиц на безопасное передвижение. Социальная значимость объекта подчеркивается строгостью санкций, которые направлены на изоляцию нарушителя от возможности воздействия на объект (путем лишения права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами).

В заключении следует сделать вывод, что объект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, является комплексным образованием, интегрирующим в себе общественные отношения по обеспечению безопасности дорожного движения, эксплуатации механических транспортных средств, а также интересы государства в сфере соблюдения режима законности лицами, ранее подвергнутыми мерам государственного принуждения. Основным непосредственным объектом выступает безопасность дорожного движения, выраженная в строгом соблюдении запрета на управление транспортом в состоянии опьянения. Формальный характер состава указывает на то, что законодатель признает само состояние управления источником повышенной опасности в нетрезвом виде достаточным основанием для констатации вреда общественной безопасности. Эволюция данной нормы подтверждает стремление государства к усилению охраны объекта за счет дифференциации ответственности в зависимости от тяжести предшествующих правонарушений, что делает объект ст. 264.1 УК РФ одним из ключевых элементов в системе мер по снижению транспортного травматизма и укреплению правопорядка на дорогах Российской Федерации.

§ 3. Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, характеризуется сложным набором признаков, включающих деяние в форме активных действий, специфические условия места и времени, а также нормативно закрепленную административную преюдицию. В теории уголовного права данное преступление классифицируется как состав с формальной конструкцией, что означает завершенность деяния в момент совершения самого действия — управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, обладающим определенным правовым статусом. Отсутствие требования о наступлении материальных последствий (причинение вреда здоровью или смерти) переносит акцент исследования на качественные характеристики самого процесса управления и правовые основания отнесения лица к категории субъектов, подвергнутых административному или уголовному наказанию.

Центральным элементом объективной стороны выступает действие — управление транспортным средством. В доктрине под управлением понимается совершение технических манипуляций агрегатами и механизмами транспортного средства, которые приводят к его перемещению в пространстве. Дискуссионным вопросом в данном контексте является определение момента начала управления. Судебная практика, закрепленная в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ № 20, исходит из того, что управление признается состоявшимся с момента начала движения транспортного средства, независимо от дистанции и продолжительности перемещения. Однако в академической среде обсуждается проблема квалификации действий лиц, которые находятся за рулем заведенного автомобиля, совершают попытки тронуться с места, но не осуществляют фактического смещения транспортного средства. Ряд исследователей предлагает рассматривать такие действия как покушение на преступление, однако специфика формального состава и административной преюдиции делает конструкцию покушения трудноприменимой. Оптимальным решением данного вопроса представляется законодательное уточнение понятия

управления, включающее в него любые действия, направленные на пуск двигателя и использование систем управления с целью движения, что позволит исключить разночтения при оценке действий лиц в статичном положении автомобиля.

Вторым обязательным признаком объективной стороны является состояние опьянения. Уголовный закон в примечании к ст. 264 УК РФ устанавливает три критерия признания лица находящимся в состоянии опьянения: наличие этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений (0,16 мг на один литр выдыхаемого воздуха или 0,3 и более грамма на один литр крови); наличие наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов; а также факт отказа от прохождения медицинского освидетельствования. Последний критерий представляет собой юридическую фикцию, где процессуальное действие (отказ) приравнивается к материальному состоянию (опьянению). Дискуссия ведется вокруг справедливости такого приравнивания, поскольку отказ не всегда обусловлен желанием скрыть факт употребления запрещенных веществ. Предлагается решение, заключающееся в дифференциации ответственности: за управление в доказанном состоянии опьянения и за невыполнение законного требования сотрудника полиции, однако текущая редакция ст. 264.1 УК РФ рассматривает эти деяния как равнозначные по степени общественной опасности, что обосновывается необходимостью пресечения уклонения от освидетельствования как способа избежать ответственности.

Административная преюдиция как элемент объективной стороны ст. 264.1 УК РФ формирует специфический контекст совершения деяния. Для квалификации по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ необходимо, чтобы лицо на момент управления находилось в состоянии, когда оно считается подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ) или за невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования (ст. 12.26 КоАП РФ). Согласно ст. 4.6 КоАП РФ, этот срок исчисляется со дня вступления в законную

силу постановления о назначении наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. Сложность возникает в случаях, когда лицо совершает новое деяние в период приостановления срока лишения специального права (например, при несдаче водительского удостоверения). Судебная практика трактует такие ситуации как нахождение в состоянии административной наказанности, что расширяет временные рамки объективной стороны. Решением этой коллизии должно стать более четкое сопряжение норм УК РФ и КоАП РФ в части определения момента прекращения статуса «подвергнутого наказанию» для целей уголовного преследования.

Объективная сторона ч. 2 ст. 264.1 УК РФ включает еще более жесткое условие – наличие судимости за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ. Здесь объективная сторона характеризуется повторностью преступного поведения на фоне непогашенной или неснятой судимости. Дискуссионным является вопрос о квалификации действий лица, если судимость за основное преступление была снята досрочно или погашена в процессе совершения нового деяния. Представляется верным решение, согласно которому фактическое наличие судимости должно определяться на момент начала управления транспортным средством. Если в процессе управления (например, при длительной поездке) срок погашения судимости истек, деяние должно квалифицироваться по той норме, которая действовала в момент инициации преступного действия.

Место совершения преступления в ст. 264.1 УК РФ не ограничено только дорогами общего пользования. В отличие от административных правонарушений, где объект защиты часто привязан к «дорожному движению», уголовно-правовая норма защищает общественную безопасность в целом. Следовательно, управление транспортным средством в состоянии опьянения на лесных массивах, ледовых переправах, закрытых территориях предприятий или в поле образует состав преступления. Спорным остается вопрос о движении по частной территории (например, внутри личного двора). Некоторые юристы полагают, что отсутствие угрозы неопределенному кругу лиц исключает

общественную опасность. Однако системное толкование норм о безопасности эксплуатации источников повышенной опасности позволяет утверждать, что риск причинения вреда сохраняется в любом пространстве, где возможно движение механического транспортного средства, поэтому ограничение места совершения преступления только «дорогами» было бы необоснованным сужением объективной стороны.

Предмет преступления как часть объективной стороны детализирован в примечании к ст. 264 УК РФ. К нему относятся автомобили, трамваи, тракторы и иные самоходные машины, а также иные транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право. В условиях стремительного развития средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) – электросамокатов, моноколес – возникает дискуссия о возможности их признания предметом преступления по ст. 264.1 УК РФ. Текущая позиция судов заключается в оценке мощности двигателя (более 0,25 кВт) и максимальной конструктивной скорости. Если СИМ по техническим характеристикам подпадает под категорию мопеда или иного транспортного средства, требующего прав категории «М» и выше, управление им в нетрезвом виде при наличии преюдиции влечет уголовную ответственность. Решением проблемы неопределенности станет введение в УК РФ прямого перечня технических параметров устройств, эксплуатация которых в состоянии опьянения криминализована, что исключит зависимость квалификации от результатов технических экспертиз в каждом конкретном случае.

Технический аспект управления в контексте объективной стороны включает и случаи буксировки. Если лицо в состоянии опьянения управляет буксируемым транспортным средством, используя рулевое управление и тормозную систему, его действия полностью охватываются составом ст. 264.1 УК РФ, так как он осуществляет контроль над направлением движения и скоростью объекта, представляющего повышенную опасность. Обратная ситуация – нахождение в транспортном средстве, которое перемещается на эвакуаторе или жесткой сцепке без участия водителя в процессе коррекции

траектории – не образует объективной стороны управления. Вариантом решения пограничных ситуаций (например, управление транспортным средством с выключенным двигателем, катящимся под уклон) является признание таких действий управлением, поскольку кинетическая энергия движущегося объекта требует квалифицированного контроля, который невозможен в состоянии опьянения.

Проблема «двойной» преюдиции в объективной стороне также является предметом научных споров. Речь идет о ситуациях, когда лицо одновременно имеет и административное наказание по ст. 12.8 КоАП РФ, и судимость по ст. 264.1 УК РФ. Законодатель в 2021 году выделил ч. 2 ст. 264.1 УК РФ, чтобы ужесточить ответственность для лиц с судимостью. Однако на практике возникают сложности с определением приоритетности норм при наличии нескольких оснований для преюдиции. Логическим решением является применение правила о поглощении менее строгой преюдиции (административной) более строгой (уголовной судимостью), что соответствует принципу справедливости и дифференциации ответственности.

Объективная сторона преступления также тесно связана с понятием «незаконности» управления. Это означает, что лицо не просто управляет транспортным средством в состоянии опьянения, но делает это вопреки установленному запрету, наложенному предыдущим наказанием. Ключевой момент в квалификации преступлений по ст. 264.1 УК РФ – это сам факт управления машиной подшофе. Однако на практике возникают ситуации, когда водитель садится за руль «под градусом» вынужденно, например, чтобы срочно отвезти человека в больницу при отсутствии других вариантов. В юридической среде давно спорят: можно ли в таких случаях ссылаться на крайнюю необходимость?

Верховный Суд РФ формально допускает применение норм об обстоятельствах, исключающих преступность деяния (ст. 37-42 УК РФ), но суды на местах относятся к этому скептически. Позиция судей обычно жесткая: общественный риск от пьяного водителя почти всегда перевешивает любую

потенциальную пользу от его поездки. На мой взгляд, в исключительных ситуациях стоит оценивать содеянное более гибко: если водитель действительно не создал реальной угрозы окружающим, возможно, стоит говорить об отсутствии общественной опасности, а не о безусловном составе преступления.

Большой вопрос в юридической практике вызывает процесс фиксации опьянения. Здесь законодательство очень формально: есть четкий перечень документов (акт медосвидетельствования или протокол с места), без которых обвинение становится несостоятельным. На практике малейшая неточность инспектора при заполнении этих бланков становится «спасательным кругом» для нарушителя – в суде такое дело рассыпается очень быстро.

Еще сложнее ситуация, когда водитель после нарушения просто сбегает, а задерживают его спустя время, когда алкоголь уже выветрился из организма. Сегодня сложилась парадоксальная ситуация: если нет свежего «медицинского заключения» или задокументированного отказа от прохождения проверки, доказать вину почти невозможно. Лично мне кажется, что в УПК РФ давно пора внести изменения. Было бы справедливо, если бы суды могли опираться не только на алкотестер, но и на другие улики: например, записи с уличных камер, показания свидетелей или даже данные с видеорегистраторов. Это позволило бы закрыть многие «дыры» в законе, которыми активно пользуются водители, пытаясь избежать наказания после побега с места происшествия.

Отдельного обсуждения заслуживает трактовка самого понятия «управление транспортным средством». Юридически здесь важно понимать, что вождение – это не какое-то мгновенное действие, а процесс, который длится во времени. Если человек в состоянии опьянения садится за руль и преодолевает большое расстояние – будь то поездка через весь мегаполис или путь между регионами, – закон расценивает это как один продолжающийся эпизод, а не серию отдельных преступлений. Но ситуация меняется, если водитель остановился (например, зашел в магазин или припарковался) и спустя какое-то время снова сел за руль, будучи в том же нетрезвом состоянии. Судебная практика здесь довольно строгая: если поездка была прервана, а затем человек

снова осознанно начал движение, это уже рассматривается как самостоятельные эпизоды. В итоге можно получить не одно, а сразу несколько уголовных дел за вечер.

Теперь разберемся с тем, как ст. 264.1 УК РФ соотносится с ст. 264 УК РФ. Тут важно понимать разницу: ст. 264.1 наказывает за сам факт «опасного» вождения в нетрезвом виде, а ст. 264 – за конкретные последствия, то есть за ДТП с пострадавшими. Возникает закономерный вопрос: что делать, если пьяный водитель попал в аварию? Могут ли его судить по обеим статьям сразу?

На практике действует принцип «нельзя наказывать дважды за одно и то же» (известный как *non bis in idem*). Поэтому, если случилась авария, применяется ст. 264 УК РФ, где опьянение уже идет как отягчающий фактор. В таком случае ст. 264.1 УК РФ «поглощается» и дополнительно не вменяется. Исключение бывает только в том случае, если водитель совершил несколько эпизодов вождения, которые юридически не связаны между собой во времени. В таких ситуациях судам приходится очень четко разграничивать, где закончилось одно правонарушение и началось другое, чтобы не допустить путаницы в квалификации. Решением для стабилизации практики могло бы стать введение критерия временного интервала или целевой направленности поездки для разграничения единого продолжаемого деяния и совокупности преступлений.

В контексте объективной стороны необходимо учитывать и техническую исправность транспортного средства. Управление неисправным автомобилем в состоянии опьянения лицом с преюдицией повышает общественную опасность, но не меняет квалификацию по ст. 264.1 УК РФ. Спорным моментом является управление транспортным средством, которое не может двигаться своим ходом и перемещается под уклон за счет силы тяжести. Если лицо при этом воздействует на органы управления, его действия образуют объективную сторону, так как закон не связывает «управление» исключительно с работой двигателя внутреннего сгорания или электродвигателя. Важно само наличие контроля над движущимся механизмом.

Роль потерпевшего в объективной стороне ст. 264.1 УК РФ отсутствует, так как состав является формальным. Однако общественная опасность деяния заключается в создании угрозы правам неопределенного круга лиц. Дискуссия о том, можно ли считать «потерпевшим» государство в лице органов безопасности дорожного движения, носит скорее теоретический характер. Практическое значение имеет то, что для констатации завершенности объективной стороны не требуется установление факта создания конкретной аварийной ситуации. Достаточно самого факта нахождения нетрезвого лица в статусе водителя движущегося транспортного средства. Это подчеркивает превентивный характер нормы, направленной на удаление опасного субъекта с дороги до момента наступления непоправимых последствий.

Нормативное закрепление признаков объективной стороны в ст. 264.1 УК РФ отражает политику «нулевой толерантности» к повторному управлению в состоянии опьянения. Несмотря на критику административной преюдиции в уголовном праве как «суррогата» криминализации, в данном составе она оправдана неэффективностью административных санкций для определенной категории граждан. Объективная сторона здесь выступает индикатором того, что лицо исчерпало лимит доверия государства и его поведение требует мер уголовно-правового воздействия. Дальнейшее развитие законодательства, вероятно, пойдет по пути уточнения технических параметров предметов преступления и процедурных аспектов фиксации состояния опьянения, что позволит минимизировать следственные и судебные ошибки.

Объективная сторона преступления по ст. 264.1 УК РФ представляет собой сложную юридическую конструкцию, объединяющую физическое действие (управление), техническое состояние субъекта (опьянение) и его правовой статус (административная наказанность или судимость). Основной проблемой выступает отсутствие на законодательном уровне легального определения понятия «управление». Данный пробел порождает вопрос об установлении момента окончания преступления в том случае, если транспортное средство фактически не перемещалось. Дальнейшее совершенствование нормы должно

быть направлено на устранение терминологических неопределенностей и адаптацию к новым видам высокомоощных транспортных средств.

ГЛАВА 2. СУБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264.1 УК РФ

§ 1. Субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

Субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, характеризуется совокупностью общих и специальных признаков, определяющих правовую квалификацию деяния как рецидивного или сопряженного с административной преюдицией. Общие признаки субъекта соответствуют требованиям ст. 19 УК РФ, согласно которым уголовной ответственности подлежит вменяемое физическое лицо, достигшее установленного законом возраста. Возрастной ценз для данного состава составляет 16 лет, что коррелирует с общими правилами привлечения к ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Вменяемость лица на момент совершения инкриминируемого деяния является обязательным условием, при этом состояние опьянения, в котором находится субъект, не исключает вменяемости, а выступает конструктивным признаком состава преступления.

Специальный субъект ст. 264.1 УК РФ выделяется через наличие специфического правового статуса, связанного с предшествующим привлечением к административной или уголовной ответственности. Первая категория субъектов включает лиц, подвергнутых административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения (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). Определение статуса «подвергнутого административному наказанию» регламентируется ст. 4.6 КоАП РФ. Лицо считается обладающим данным статусом со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

Исполнение постановления о назначении административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами начинается с момента сдачи лицом водительского удостоверения или его изъятия, а также с момента уплаты административного штрафа, если он был назначен в качестве основного или дополнительного наказания. Если лицо уклоняется от сдачи удостоверения, срок прерывается и возобновляется только после фактического изъятия документа. Для квалификации лица как субъекта по ст. 264.1 УК РФ необходимо, чтобы повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения имело место именно в рамках указанного преюдициального срока. Истечение срока, предусмотренного ст. 4.6 КоАП РФ, исключает возможность привлечения лица к уголовной ответственности по данному составу, переводя деяние в плоскость административного правонарушения, если отсутствуют иные признаки уголовно наказуемого деяния.

Вторая категория специальных субъектов охватывает лиц, имеющих судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ (в редакции, действовавшей до вступления в силу соответствующих изменений) или ст. 264.1 УК РФ. Наличие судимости определяется положениями ст. 86 УК РФ. Лицо считается судимым со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу до момента погашения или снятия судимости. Для целей ст. 264.1 УК РФ принципиальное значение имеет факт того, что предыдущее преступление было совершено лицом в состоянии опьянения, что подтверждается приговором суда. В случае, если судимость по указанным статьям погашена в установленном законом порядке, лицо утрачивает статус специального субъекта по признаку судимости, однако может сохранять его по признаку административной преюдиции, если сроки по КоАП РФ еще не истекли.

Субъектом данного преступления может выступать не только водитель, обладающий правом управления транспортными средствами, но и лицо, лишенное такого права либо никогда его не имевшее. Для квалификации по ст. 264.1 УК РФ принципиален факт предшествующего наказания именно по ст. 12.8

или ст. 12.26 КоАП РФ. Отсутствие водительского удостоверения не препятствует признанию лица субъектом преступления, так как диспозиция статьи акцентирует внимание на самом акте управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, уже подвергавшимся санкциям за аналогичные действия. Это подчеркивает превентивную направленность нормы, нацеленной на пресечение противоправного поведения лиц, демонстрирующих устойчивое нежелание соблюдать запрет на управление транспортом в нетрезвом виде.

Управление транспортным средством как признак деятельности субъекта подразумевает совершение целенаправленных действий по приведению транспортного средства в движение и перемещению его в пространстве. Субъектом признается лицо, фактически выполняющее функции водителя, независимо от того, запущена ли тяговая сила двигателя или движение осуществляется самотеком. Если лицо находится в неподвижном транспортном средстве, даже при включенном двигателе, оно не может рассматриваться как субъект управления по смыслу ст. 264.1 УК РФ, что подтверждается позицией Верховного Суда РФ. Момент начала движения является точкой возникновения состава преступления в действиях субъекта.

Правовой статус субъекта тесно связан с понятием транспортного средства, указанного в примечании к ст. 264 УК РФ. К ним относятся автомобили, трамваи, троллейбусы, а также тракторы и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства. Лицо, управляющее в состоянии опьянения велосипедом или иным средством передвижения, не подпадающим под категорию механических транспортных средств, не является субъектом преступления по ст. 264.1 УК РФ. Идентификация типа транспортного средства является обязательным этапом установления признаков субъекта, так как это напрямую влияет на применимость норм уголовного закона.

Особое внимание при установлении субъекта уделяется процедуре подтверждения состояния опьянения. Лицо признается субъектом, находящимся

в состоянии опьянения, если установлен факт употребления алкоголя (наличие этилового спирта в концентрации, превышающей 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха), наркотических средств, психотропных или иных вызывающих опьянение веществ. Также субъектом признается лицо, совершившее акт управления и отказавшееся от прохождения медицинского освидетельствования, что в силу примечания 2 к ст. 264 УК РФ приравнивается к нахождению в состоянии опьянения для целей уголовного законодательства. Данная юридическая фикция исключает возможность уклонения от ответственности путем отказа от тестов.

При анализе субъекта необходимо учитывать принцип *non bis in idem* (запрет двойного наказания). Если лицо за один и тот же эпизод управления в состоянии опьянения было привлечено к административной ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ, а затем по этому же факту возбуждается уголовное дело по ст. 264.1 УК РФ, административное производство подлежит прекращению, а вынесенное постановление – отмене. Субъектом уголовного преступления лицо становится в момент совершения повторного деяния, и именно уголовно-правовой механизм должен превалировать в силу более высокой общественной опасности.

Сложности в определении субъекта возникают при совершении преступления лицами, обладающими иммунитетом или особым правовым статусом (судьи, прокуроры, депутаты). Порядок привлечения таких лиц к ответственности по ст. 264.1 УК РФ регулируется нормами УПК РФ и специальным законодательством, однако материально-правовые признаки субъекта остаются идентичными. Наличие специального статуса (например, военнослужащего) влияет на порядок производства и вид назначаемого наказания, но не на квалификацию лица как специального субъекта преступления.

Трансформация статуса субъекта в процессе изменения законодательства также имеет значение. Если декриминализируется деяние, послужившее основанием для признания лица «подвергнутым административному

наказанию», или изменяются критерии состояния опьянения, это может привести к утрате лицом статуса субъекта по ст. 264.1 УК РФ в силу обратной силы уголовного закона. Таким образом, правовое положение субъекта является динамическим и зависит от актуального состояния регулятивных и охранительных норм права.

В контексте системного толкования, субъект ст. 264.1 УК РФ представляет собой лицо, чья противоправная установка в сфере дорожного движения приобрела устойчивый характер. Законодатель выделяет этого субъекта из общей массы водителей на основании признака рецидивности (в широком смысле), что оправдывает применение мер уголовной репрессии за действия, которые в ином случае рассматривались бы как административный проступок. Социально-биологические характеристики субъекта (возраст, пол, состояние здоровья) учитываются при индивидуализации наказания, но не влияют на базовую квалификацию специального субъекта.

Важным элементом является разграничение субъекта ст. 264.1 УК РФ и субъектов смежных составов, таких как ст. 264 УК РФ. Если лицо, будучи подвергнутым административному наказанию, совершает нарушение ПДД в состоянии опьянения, повлекшее тяжкий вред здоровью или смерть, его действия квалифицируются по соответствующим частям ст. 264 УК РФ. В этом случае признаки ст. 264.1 УК РФ поглощаются более тяжким составом, и лицо выступает субъектом транспортного преступления с отягчающими обстоятельствами. Однако, если на момент совершения ДТП с тяжкими последствиями лицо уже имело судимость по ст. 264.1 УК РФ, это учитывается при назначении наказания и определении вида рецидива.

Проблема идентификации субъекта также касается иностранных граждан и лиц без гражданства. В соответствии со ст. 13 УК РФ, они несут ответственность на общих основаниях. Признание их специальными субъектами возможно при условии, что административное наказание было наложено на территории РФ уполномоченными органами. Приговоры иностранных судов или решения иностранных административных органов за аналогичные деяния не

создают статуса специального субъекта для ст. 264.1 УК РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ.

Эволюция судебной практики показывает, что суды строго подходят к проверке всех составляющих статуса субъекта. В частности, проверяется законность предыдущего привлечения к административной ответственности. Если при вынесении постановления по ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ были допущены существенные нарушения процессуальных норм, лишаящие постановление юридической силы, лицо не может быть признано субъектом по ст. 264.1 УК РФ. Это подчеркивает зависимость уголовно-правовой квалификации от качества административной юрисдикции.

В заключении следует констатировать, что субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, является специальным, что обусловлено требованием наличия административной преюдиции или непогашенной судимости за аналогичные преступления. Ключевыми параметрами выступают вменяемость, достижение 16-летнего возраста, факт фактического управления механическим транспортным средством и нахождение в состоянии опьянения (либо отказ от освидетельствования). Правовой статус «подвергнутого наказанию» является временным и строго детерминированным нормами КоАП РФ и УК РФ, что требует от правоприменителя детального анализа временных интервалов и процессуальных оснований предыдущей ответственности. Таким образом, субъект данной нормы – это лицо, повторно нарушающее запрет на нетрезвое вождение, что свидетельствует о повышенной общественной опасности его личности и необходимости применения мер уголовно-правового воздействия для обеспечения безопасности дорожного движения.

§ 2. Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, представляет собой внутреннее психологическое отношение лица к

совершаемому им общественно опасному деянию, выражающееся в форме вины, мотивов и целей. Согласно доктрине уголовного права и положениям ст. 25 УК РФ, данное преступление характеризуется прямым умыслом. Конструкция состава является формальной, что означает окончание преступления в момент начала движения транспортного средства лицом, находящимся в состоянии опьянения и обладающим признаками специального субъекта. Интеллектуальный элемент умысла охватывает осознание лицом трех ключевых обстоятельств: факта управления транспортным средством, нахождения в состоянии опьянения (либо осознание факта отказа от медицинского освидетельствования) и наличия правового статуса лица, подвергнутого административному наказанию или имеющего судимость за аналогичные деяния.

Осознание факта управления предполагает понимание субъектом того, что он приводит транспортное средство в движение и осуществляет перемещение в пространстве, выполняя функции водителя. Лицо понимает технические характеристики средства как механического, подпадающего под действие примечания к ст. 264 УК РФ. Интеллектуальный элемент в части состояния опьянения включает понимание того, что ранее употребленные алкогольные напитки, наркотические средства или психотропные вещества воздействуют на психофизиологические функции организма, снижая реакцию и внимание. В случаях, предусмотренных примечанием 2 к ст. 264 УК РФ, умысел направлен на невыполнение законного требования должностного лица о прохождении освидетельствования, при этом субъект осознает юридическую эквивалентность такого отказа состоянию опьянения для целей уголовной ответственности.

Центральное место в интеллектуальном элементе занимает осознание субъектом своей «наказанности» в рамках административной преюдиции. Лицо должно достоверно знать, что в отношении него вступило в законную силу постановление по ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ и что предусмотренный ст. 4.6 КоАП РФ годичный срок со дня окончания исполнения наказания еще не истек. Аналогично, при наличии судимости, умысел охватывает осознание факта

осуждения по чч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо по ст. 264.1 УК РФ и того, что судимость не погашена и не снята в порядке ст. 86 УК РФ. Отсутствие осознания данных юридических фактов исключает уголовную ответственность по рассматриваемой норме ввиду отсутствия вины в отношении квалифицирующего признака субъекта.

Волевой элемент умысла при совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, заключается в желании лица осуществлять управление транспортным средством, несмотря на осознание всех вышеуказанных обстоятельств. Субъект принимает волевое решение о начале движения, игнорируя установленный государством запрет и факт своего предшествующего негативного опыта привлечения к ответственности. Волевой акт направлен именно на процесс вождения в нетрезвом виде, что подтверждает высокую степень общественной опасности личности правонарушителя, демонстрирующего пренебрежение к требованиям безопасности дорожного движения.

Влияние состояния опьянения на формирование умысла регулируется ст. 23 УК РФ. Лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности. Юридическое значение имеет тот факт, что субъект добровольно привел себя в состояние, исключаящее адекватное восприятие действительности, но не исключаящее вменяемости. Таким образом, само по себе опьянение не рассматривается как фактор, деформирующий волю до степени отсутствия вины; напротив, оно является конструктивным признаком состава, на который направлено сознание виновного.

Разграничение субъективной стороны ст. 264.1 УК РФ и смежных составов, таких как ст. 264 УК РФ, основывается на форме вины по отношению к последствиям. В ст. 264.1 УК РФ последствия (в виде вреда жизни или здоровью) не входят в объективную сторону, и умысел направлен исключительно на само деяние. Если же в результате управления в состоянии

опьянения наступают тяжкие последствия, вина по отношению к ним в рамках ст. 264 УК РФ является неосторожной (легкомыслие или небрежность). В ст. 264.1 УК РФ мы имеем дело с «чистым» умыслом на нарушение запрета, что роднит этот состав с административными правонарушениями, однако наличие преюдиции переводит это психическое отношение в разряд уголовно-релевантных.

Ошибка в праве или факте может влиять на содержание субъективной стороны. Если лицо добросовестно заблуждается относительно срока истечения административного наказания (например, ошибочно полагая, что год с момента возврата водительского удостоверения уже прошел), встает вопрос о наличии состава. Однако судебная практика исходит из того, что лицо обязано знать о своем правовом статусе, и подобное заблуждение, как правило, признается необоснованным, не исключающим умысла. Исключением могут служить случаи, когда лицо не было должным образом уведомлено о вынесении постановления по делу об административном правонарушении, что исключает интеллектуальный элемент осознания преюдиции.

Мотивы совершения преступления по ст. 264.1 УК РФ разнообразны: от необходимости срочной поездки до ложного чувства уверенности в своих водительских навыках в состоянии опьянения. Мотив не является обязательным признаком состава и не влияет на квалификацию, однако он подлежит установлению для оценки степени общественной опасности деяния и личности виновного при назначении наказания. Цель преступления также не зафиксирована в диспозиции статьи, но фактически она заключается в перемещении из одной точки в другую с использованием транспортного средства.

Субъективная сторона при отказе от медицинского освидетельствования характеризуется осознанным нежеланием подчиниться законному требованию сотрудника полиции. Лицо понимает, что отказ влечет за собой признание его находящимся в состоянии опьянения в правовом смысле. Здесь умысел направлен на противодействие процедуре контроля, что законодательно

приравнивается к умыслу на управление в состоянии опьянения. Психологическое отношение виновного в данном случае включает осознание правомерности требований должностного лица и предвидение неизбежности наступления уголовно-правовых последствий такого отказа.

Теоретические дискуссии о возможности совершения данного преступления с косвенным умыслом представляются несостоятельными для формального состава. Субъект не может «допускать» факт управления транспортным средством или «относиться к нему безразлично» — управление всегда является активным, целенаправленным действием. Безвольное нахождение за рулем движущегося транспортного средства (например, в случае потери сознания) исключает субъективную сторону и, как следствие, состав преступления.

Особое значение имеет психическое отношение лица к факту лишения права управления. Хотя лишение права управления является административным наказанием, а не элементом субъективной стороны преступления, осознание лицом того, что оно не имеет права находиться за рулем, усиливает волевой аспект умысла. Лицо сознательно нарушает два запрета: запрет на управление в состоянии опьянения и запрет на управление в период лишения такого права, что свидетельствует о стойкой противоправной установке.

Признание лица виновным по ст. 264.1 УК РФ требует исключения случаев невиновного причинения вреда, предусмотренных ст. 28 УК РФ. Если лицо управляло транспортным средством, находясь в состоянии опьянения, которое было вызвано принудительным введением в его организм соответствующих веществ против его воли или в результате врачебной ошибки, интеллектуальный и волевой элементы умысла в отношении состояния опьянения отсутствуют. В таких ситуациях субъект не осознает факт своего опьянения и не желает управлять транспортом в таком состоянии, что исключает субъективную сторону.

Субъективная сторона также включает осознание общественной опасности деяния. Виновный понимает, что управление источником повышенной

опасности в состоянии, ограничивающем когнитивные и моторные функции, создает угрозу для неопределенного круга лиц и интересов общества в сфере безопасности дорожного движения. Это осознание базируется на общеизвестных правилах и личном опыте привлечения к ответственности, что делает умысел конкретизированным и направленным против основ публичного порядка.

Взаимосвязь субъективной стороны с административной преюдицией подчеркивает специфику вины. В данном случае умысел направлен на повторение деликта. Субъект, уже подвергнутый государственному принуждению за аналогичное деяние, делает осознанный выбор в пользу рецидива. Это свидетельствует не о случайном характере правонарушения, а о сформировавшейся модели поведения, что и обуславливает криминализацию деяния. Психологическая готовность к повторному нарушению закона при наличии неснятых правовых последствий предыдущего нарушения является качественной характеристикой субъективной стороны.

При квалификации деяния по ст. 264.1 УК РФ необходимо учитывать, что умысел должен охватывать все признаки объективной стороны в их совокупности. Если лицо осознает факт управления и нахождения в состоянии опьянения, но по объективным причинам не знает о вступлении в силу постановления о лишении его прав (например, из-за нарушений в процедуре почтового уведомления), то субъективная сторона в части административной преюдиции будет отсутствовать. Доказывание умысла в таких случаях опирается на материалы административного дела и подтверждение факта надлежащего информирования лица о его статусе.

Роль субъективной стороны в индивидуализации наказания проявляется через оценку глубины деформации правосознания виновного. Лицо, совершившее преступление вскоре после наложения административного взыскания, демонстрирует более высокую степень пренебрежения к закону, чем лицо, совершившее деяние в конце срока преюдиции. Хотя квалификация по ст. 264.1 УК РФ в обоих случаях будет одинаковой, содержание волевого элемента

и его интенсивность будут учитываться судом при выборе меры ответственности.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, характеризуется исключительно прямым умыслом, охватывающим осознание лицом факта управления транспортным средством, своего состояния опьянения (или факта отказа от освидетельствования) и наличия правового статуса, связанного с предшествующим административным или уголовным наказанием. Отсутствие любого из этих компонентов в сознании субъекта исключает возможность привлечения к ответственности. Интеллектуальный элемент вины неразрывно связан с административной преюдицией, что делает данное преступление уникальным примером трансформации административного проступка в уголовное деяние через осознанное повторение противоправного поведения. Волевой акт виновного направлен на игнорирование установленных запретов, что подтверждает необходимость применения мер уголовной репрессии для защиты общественной безопасности. Таким образом, точное установление содержания субъективной стороны является обязательным условием законной и обоснованной квалификации действий водителя по ст. 264.1 УК РФ.

ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ И ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ СТ. 264.1 УК РФ

§ 1. Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, от смежных составов преступлений

Квалификация преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, требует четкого разграничения со смежными составами, включенными в главу 27 УК РФ, а также с административными правонарушениями. Основным критерием отграничения ст. 264.1 УК РФ от ст. 264 УК РФ выступает характер наступивших последствий. ст. 264.1 УК РФ характеризуется формальным составом, где преступление считается оконченным в момент начала движения транспортного средства лицом, находящимся в состоянии опьянения, при условии наличия административной наказанности или судимости. Напротив, ст. 264 УК РФ (части 2, 4, 6) представляет собой материальный состав, обязательным признаком которого является причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку. Состояние опьянения в ст. 264 УК РФ выступает квалифицирующим признаком, а не самостоятельным основанием криминализации деяния в отрыве от общественно опасных последствий. При возникновении ситуации, когда лицо, имеющее судимость по ст. 264.1 УК РФ, совершает нарушение правил дорожного движения в состоянии опьянения, повлекшее тяжкие последствия, квалификация осуществляется по соответствующей части ст. 264 УК РФ. При этом дополнительная квалификация по ст. 264.1 УК РФ не требуется, так как признак опьянения и наличие предшествующей судимости за аналогичное деяние поглощаются диспозицией более тяжкого состава, если это прямо предусмотрено конструкцией нормы. Однако в правоприменительной практике сохраняется дискуссия о совокупности преступлений в случаях, когда управление в состоянии опьянения и совершение ДТП разделены во времени или пространстве.

Разграничение ст. 264.1 УК РФ и ст. 264.2 УК РФ проводится по объективной стороне состава. ст. 264.2 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за превышение скорости или выезд на полосу встречного движения. Ключевым отличием является характер первичного правонарушения и специфика действий виновного. В ст. 264.1 УК РФ детерминирующим фактором выступает психофизиологическое состояние водителя (алкогольное, наркотическое или иное опьянение), тогда как в ст. 264.2 УК РФ – конкретные маневры (превышение скорости более чем на 60 км/ч или выезд на встречную полосу). Составы различаются по объекту посягательства в узком смысле: ст. 264.1 УК РФ направлена на пресечение допуска к движению лиц в нетрезвом состоянии, а ст. 264.2 УК РФ – на борьбу с систематическим грубым игнорированием скоростного режима и правил маневрирования. Субъективная сторона обоих составов характеризуется прямым умыслом относительно самого факта нарушения правил, однако интеллектуальный элемент умысла в ст. 264.1 УК РФ охватывает осознание факта своего опьянения и наличия предыдущего наказания за аналогичное состояние.

Сравнение ст. 264.1 УК РФ со ст. 264.3 УК РФ выявляет различия в правовом статусе субъекта и характере преюдиции. ст. 264.3 УК РФ криминализирует управление транспортным средством лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию за деяние, предусмотренное ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ. В отличие от ст. 264.1 УК РФ, где обязательным признаком является опьянение, для состава ст. 264.3 УК РФ состояние водителя значения не имеет; определяющим является сам факт управления вопреки запрету после повторного административного взыскания за аналогичное действие. Если лицо, лишенное прав, управляет транспортным средством в состоянии опьянения, имея при этом судимость по ст. 264.1 УК РФ, возникает конкуренция норм. В данном случае приоритет отдается ст. 264.1 УК РФ как специальной норме, учитывающей повышенную общественную

опасность состояния опьянения. При этом факт отсутствия права управления (лишения) может учитываться судом при назначении наказания в рамках индивидуализации ответственности, но не меняет основную квалификацию деяния.

Важным аспектом является отграничение уголовно наказуемого деяния от административных проступков, предусмотренных ст. 12.8 КоАП РФ и ст. 12.26 КоАП РФ. Разница заключается в наличии признака административной преюдиции. Для квалификации по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ необходимо, чтобы лицо на момент совершения деяния считалось подвергнутым административному наказанию за управление в состоянии опьянения или за отказ от медицинского освидетельствования. Срок, в течение которого лицо считается подвергнутым наказанию, определяется ст. 4.6 КоАП РФ и составляет один год со дня окончания исполнения постановления о назначении наказания. Отсутствие этого временного интервала или факта вступления постановления в законную силу исключает уголовную ответственность и требует квалификации по нормам КоАП РФ. В ч. 2 ст. 264.1 УК РФ преюдицией выступает уже не административное наказание, а наличие судимости за совершение преступления в состоянии опьянения, предусмотренного частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ. Это разграничение позволяет дифференцировать ответственность в зависимости от степени общественной опасности личности правонарушителя.

При анализе ст. 264.1 УК РФ следует учитывать специфику признака «управление транспортным средством». Под управлением понимается совершение технических действий по приведению транспортного средства в движение и перемещению его в пространстве. В отличие от ст. 166 УК РФ (неправомерное завладение автомобилем без цели хищения), где целью является само завладение, в ст. 264.1 УК РФ целью является эксплуатация транспортного средства лицом, находящимся в запрещенном состоянии. Если лицо в состоянии опьянения угоняет автомобиль, его действия квалифицируются по совокупности ст. 166 УК РФ и ст. 264.1 УК РФ. Отграничение от ст. 158 УК РФ (кража)

проводится по направленности умысла: корыстная цель и обращение имущества в свою пользу при ст. 264.1 УК РФ отсутствуют, однако само передвижение на похищенном имуществе в нетрезвом виде формирует самостоятельный состав преступления против безопасности движения.

Субъективная сторона ст. 264.1 УК РФ исключает неосторожную форму вины. Виновный осознает, что управляет транспортным средством, осознает свое состояние опьянения (или факт отказа от освидетельствования, что приравнивается к опьянению в силу закона) и знает о наличии предшествующего наказания или судимости. В этом контексте ст. 264.1 УК РФ отличается от преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, где отношение к наступившим последствиям (смерти, травмам) всегда выражено в форме неосторожности. Если же будет доказано, что лицо использовало транспортное средство как орудие совершения убийства (ст. 105 УК РФ) или умышленного причинения вреда здоровью (ст. 111 УК РФ), находясь в состоянии опьянения и имея преюдицию, то действия квалифицируются по совокупности статей о преступлениях против личности и ст. 264.1 УК РФ, так как объект безопасности дорожного движения нарушается независимо от направленности умысла на лишение жизни другого человека.

Проблема разграничения также касается случаев «мнимой» конкуренции со ст. 314.1 УК РФ (уклонение от административного надзора). Если лицу судом установлен запрет на управление транспортными средствами в рамках административного надзора, и это лицо совершает деяние, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, возникает вопрос о правовой оценке. Поскольку ст. 264.1 УК РФ является специальной нормой, регулирующей безопасность дорожного движения, и предусматривает более строгую ответственность за специфическое нарушение, она обладает приоритетом. Нарушение ограничений административного надзора в данном случае выступает формой реализации преступного умысла на нарушение правил безопасности движения, что исключает двойную ответственность за одно и то же действие, если оно полностью охватывается диспозицией ст. 264.1 УК РФ.

Квалификация по ст. 264.1 УК РФ требует исключения случаев крайней необходимости (ст. 39 УК РФ). Если управление в состоянии опьянения было единственным способом предотвращения более значительного вреда (например, доставка человека в критическом состоянии в больницу при отсутствии иных средств связи и транспорта), состав преступления отсутствует. Это отличает уголовно-правовую оценку от административной, где суды реже признают состояние крайней необходимости при формальных составах. Однако для применения ст. 39 УК РФ в контексте ст. 264.1 УК РФ требуется доказательство того, что опасность была реальной, а не мнимой, и не могла быть устранена иными средствами, не связанными с нарушением запрета на управление в нетрезвом виде.

Объектом преступления по ст. 264.1 УК РФ являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Это отличает его от преступлений против порядка управления. В отличие от ст. 327 УК РФ (подделка документов), которая может сопутствовать управлению в состоянии опьянения (например, использование поддельного водительского удостоверения), ст. 264.1 УК РФ не охватывает действия по легализации права на управление. В таких ситуациях действия виновного подлежат квалификации по совокупности статей, так как посягательство осуществляется на два различных объекта: безопасность движения и установленный порядок документооборота.

Разграничение составов внутри самой ст. 264.1 УК РФ (между частью 1 и частью 2) базируется на характере преюдиции. Ч. 1 ориентирована на лиц, имеющих административное прошлое (по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ), а ч. 2 – на лиц с уголовным прошлым, связанным с совершением ДТП в состоянии опьянения или повторным управлением в таком состоянии. Ошибка в определении статуса судимости ведет к неправильной квалификации. Если судимость за предыдущее преступление погашена или снята в установленном законом порядке, лицо не может быть привлечено по ч. 2 ст. 264.1 УК РФ, но

может нести ответственность по ч. 1, если не истекли сроки административной наказанности.

Отграничение ст. 264.1 УК РФ от смежных составов преступлений основывается на комплексном анализе четырех элементов состава: формального характера конструкции (в отличие от материальных составов ст. 264 УК РФ), специфики административной или уголовной преюдиции (в отличие от ст. 264.2 и 264.3 УК РФ), а также направленности умысла и объекта посягательства. Основным маркером служит состояние опьянения как обязательный признак, сочетающийся со специальным правовым статусом субъекта. Четкое разграничение позволяет избежать ошибок двойного вменения и обеспечивает точную правовую оценку общественной опасности деяния, разграничивая системное игнорирование запретов на управление в нетрезвом виде и иные нарушения правил эксплуатации транспортных средств.

§ 2. Судебная практика по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ

Анализ судебной практики по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, демонстрирует устойчивую тенденцию к ужесточению подходов при оценке доказательственной базы и назначении наказания. Суды исходят из того, что объективная сторона данного состава преступления заключается в самом факте управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, при наличии признака административной или уголовной преюдиции. Под управлением транспортным средством понимается совершение лицом преднамеренных действий по приведению его в движение и перемещению в пространстве. Судебная практика Верховного Суда РФ, закрепленная в Постановлении Пленума от 09.12.2008 № 25, уточняет, что преступление признается оконченным в момент начала движения транспортного средства. При этом не имеет значения дистанция, пройденная автомобилем, или

техническая исправность всех его узлов, если двигатель был запущен и движение инициировано водителем.

В судебной практике одним из центральных вопросов является установление состояния опьянения водителя транспортного средства. В соответствии с п. 2 примечания ст. 264 УК РФ данное состояние подтверждается актом медицинского освидетельствования или актом освидетельствования на состояние опьянения, которое проводится должностным лицом. При этом законодателем установлен количественный критерий при наличии этилового спирта в крови (0,3 и более) или на выдыхаемый воздух (0,16), равноценным состоянию опьянения может быть признан факт отказа лица от освидетельствования.

В судебных актах подчеркивается, что для квалификации по ст. 264.1 УК РФ достаточно зафиксированного в установленном порядке отказа лица выполнить законное требование уполномоченного должностного лица. При этом суды проверяют законность самого требования: наличие у водителя признаков опьянения (запах алкоголя, неустойчивость позы, нарушение речи), которые послужили основанием для направления на освидетельствование.

Применение административной преюдиции в рамках ч. 1 ст. 264.1 УК РФ требует от судов тщательной проверки статуса лица как подвергнутого административному наказанию. Лицо считается таковым со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. Судебная практика указывает на необходимость проверки факта фактического исполнения наказания. Если лицу было назначено лишение права управления и штраф, срок исчисляется с момента окончания срока лишения прав, при условии полной уплаты штрафа. В случаях, когда лицо уклонялось от сдачи водительского удостоверения, срок лишения права управления прерывается, что продлевает период состояния административной наказанности. Суды обязаны истребовать сведения из информационных баз ГИБДД и копии вступивших в силу судебных актов по ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ. Если на момент

совершения нового деяния срок давности по административному правонарушению истек, уголовная ответственность исключается.

Судебная практика по ч. 2 ст. 264.1 УК РФ фокусируется на признаке наличия судимости за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ. Суды учитывают, что для квалификации по данной части необходимо, чтобы судимость не была снята или погашена в порядке, предусмотренном ст. 86 УК РФ. Важным моментом является дата вступления приговора по первому делу в законную силу. Если новое преступление совершено в период между провозглашением приговора и его вступлением в силу, квалификация по ч. 2 ст. 264.1 УК РФ невозможна, так как лицо еще не считается имеющим судимость. В таких ситуациях действия квалифицируются по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ на основании административной преюдиции, если она сохраняется. При этом суды обращают внимание на то, что совершение преступления в период отбывания наказания в виде лишения права управления транспортными средствами, назначенного по предыдущему приговору, является обстоятельством, существенно повышающим общественную опасность деяния.

Проблематика квалификации в судебной практике часто касается случаев совершения преступления на стоянках, во дворах жилых домов или на проселочных дорогах. Суды единообразно трактуют закон: ст. 264.1 УК РФ действует на всей территории Российской Федерации, независимо от категории дороги или статуса земельного участка. Управление транспортным средством в состоянии опьянения в лесу, на поле или в гаражном кооперативе образует состав преступления, поскольку законодатель связывает ответственность с самим фактом эксплуатации источника повышенной опасности лицом в нетрезвом состоянии, что создает потенциальную угрозу безопасности неограниченного круга лиц. Исключением являются ситуации, когда транспортное средство не имело возможности двигаться своим ходом (например, отсутствие двигателя), однако такие случаи редки и требуют проведения технических экспертиз.

Назначение наказания по ст. 264.1 УК РФ характеризуется переходом от штрафных санкций к реальному лишению свободы, особенно по второй части статьи. Суды учитывают личность виновного, состояние его здоровья, наличие иждивенцев, однако признание вины и раскаяние часто не являются достаточным основанием для назначения условного наказания при повторности деяния. Обязательным дополнительным наказанием является лишение права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами. Срок этого наказания исчисляется с момента вступления приговора в законную силу (при назначении наказаний, не связанных с изоляцией от общества) либо с момента освобождения из мест лишения свободы. В судебной практике зафиксированы случаи, когда суды назначают максимальные сроки лишения права управления, предусмотренные санкцией статьи, мотивируя это необходимостью длительной изоляции правонарушителя от участия в дорожном движении.

Новым и крайне значимым вектором в судебной практике стало применение п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ, введенного в июле 2022 года, предусматривающего конфискацию транспортного средства, использованного при совершении преступления по ст. 264.1 УК РФ. Суды исходят из того, что конфискация является мерой уголовно-правового характера, а не видом наказания, и ее применение является обязательным при условии, что транспортное средство принадлежит обвиняемому. Под принадлежностью понимается не только государственная регистрация в органах ГИБДД, но и фактическое владение на праве собственности (например, приобретение по договору купли-продажи без постановки на учет). Судебная практика выработала подход, согласно которому, если автомобиль находится в совместной собственности супругов, он подлежит конфискации в полном объеме, так как закон не предусматривает выделение доли в натуре при совершении преступления. В случае продажи или уничтожения автомобиля до момента вынесения приговора суды взыскивают денежную сумму, эквивалентную стоимости транспортного средства.

Трудности в судебной практике возникают при разграничении ст. 264.1 УК РФ и случаев крайней необходимости (ст. 39 УК РФ). Подсудимые часто ссылаются на потребность срочной доставки родственника в больницу или предотвращение иного вреда. Суды крайне осторожно подходят к таким доводам, требуя доказательств того, что опасность была непосредственной, а иные способы ее устранения (вызов скорой помощи, такси, обращение к трезвым соседям) отсутствовали. В большинстве случаев суды отвергают доводы о крайней необходимости, указывая, что состояние опьянения водителя само по себе создает угрозу, превышающую предотвращаемый вред. Анализ приговоров показывает, что лишь в единичных случаях, подтвержденных медицинскими документами о критическом состоянии пассажира и отсутствием связи, суды принимают решение о прекращении дела.

Судебная практика также разрешает вопросы конкуренции норм при совершении ДТП с тяжкими последствиями лицом, имеющим преюдицию по ст. 264.1 УК РФ. Если водитель в состоянии опьянения причиняет тяжкий вред здоровью или смерть, его действия квалифицируются по соответствующим частям ст. 264 УК РФ. При этом признак опьянения является квалифицирующим элементом основного состава. Дополнительная квалификация по ст. 264.1 УК РФ в таких случаях признается избыточной, если управление и ДТП составляют единый акт поведения. Ситуация заметно усложняется, когда водитель не просто попался пьяным за рулем, а еще и успел попасть в аварию после того, как его уже остановили. Здесь суды часто придерживаются позиции, что это не один эпизод, а совокупность нарушений. Главный критерий для квалификации – это «разрыв» событий: если между задержанием и ДТП прошло время и было преодолено расстояние, то правосудие склонно рассматривать это как несколько отдельных преступных действий, а не как разовый инцидент.

Что касается технической стороны, то здесь вообще поле для маневра у защиты огромное. Любой грамотный адвокат первым делом начнет проверять документы на алкотестер. Если выяснится, что прибор вовремя не прошел поверку или сертификат просрочен – всё, результаты теста юридически

«обнуляются». В такой ситуации обвинение держится на честном слове, если только у полиции нет на руках «железобетонного» акта медосвидетельствования из диспансера или задокументированного отказа водителя от процедуры. Вообще, в уголовном праве действует железное правило: любые неясности или ошибки в процедуре трактуются в пользу обвиняемого. И если процесс освидетельствования был проведен «криво», дело либо разваливается сразу, либо уходит на следствие, что часто заканчивается оправдательным приговором.

Отдельный сложный момент – это учет судимостей. Тут важно не запутаться в классификации. Если мы говорим о первой части статьи 264.1 УК РФ, то это преступление небольшой тяжести, и наличие прошлых серьезных судимостей не превращает это в «рецидив» по букве закона (ст. 18 УК РФ). Судья, конечно, отметит это как «минус» в характеристике личности, но на строгий режим это не потянет. Совсем другое дело – часть 2 той же статьи. Тут преступление уже средней тяжести. И если у человека есть непогашенные судимости за что-то серьезное, это уже классический рецидив. Это сразу меняет расклад: суд не сможет дать минимальное наказание, а выбор колонии будет гораздо жестче. Суды здесь очень педантичны и строго следуют Общей части УК РФ, чтобы наказание было максимально справедливым и подогнанным под конкретный случай.

В итоге, вся эта практика показывает, что от полиции требуется филигранная работа с бумагами. В обвинительном акте должно быть прописано буквально всё, чтобы ни одна деталь не вызвала сомнений у судьи, иначе «преюдиция» – фундамент обвинения – просто рухнет. Ошибки в указании дат вступления в силу постановлений КоАП РФ или номеров статей являются основанием для возвращения дела в порядке ст. 237 УПК РФ. Суды настаивают на том, что обвинение должно быть конкретным: четко указано время, место начала управления, марка и государственный регистрационный знак автомобиля, а также конкретные признаки опьянения или обстоятельства отказа

от освидетельствования. Неопределенность в этих данных лишает подсудимого права на защиту и делает невозможным вынесение законного приговора.

В контексте международного частного права и исполнения приговоров, судебная практика сталкивается с вопросами учета административных наказаний, назначенных в других государствах (например, членах ЕАЭС). На данный момент суды придерживаются позиции, что уголовная ответственность по ст. 264.1 УК РФ возможна только на основании решений российских судов или органов, действующих в рамках российской юрисдикции. Административные правонарушения, совершенные за рубежом, не образуют признака преюдиции для целей УК РФ, если иное прямо не предусмотрено международными договорами, прошедшими процедуру ратификации. Это обеспечивает соблюдение принципа законности и предсказуемости уголовной ответственности в пределах национальной правовой системы.

Судебная практика по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, отражает бескомпромиссную позицию государства в отношении нетрезвого вождения. Сейчас в судебной практике по «пьяным» статьям (ст. 264.1 УК РФ) наметился жесткий тренд: суды отходят от мягких мер вроде штрафов и всё чаще переходят к реальным срокам и изъятию машин. Акцент сместился на то, чтобы наказание стало действительно ощутимым. Государство как бы говорит водителю: одного испуга уже недостаточно, нужно лишить его основного средства совершения преступления – автомобиля, и отправить в места не столь отдаленные.

При этом роль судов трансформировалась. Они теперь работают как жесткий «фильтр»: с одной стороны, следят за тем, чтобы права автомобилиста не нарушались (особенно в процедуре освидетельствования), а с другой – не дают уйти от ответственности тем, кто пытается найти лазейки в бюрократических ошибках полиции. Если раньше адвокаты могли легко развалить дело из-за неправильно заполненного протокола, то сейчас судьи стали куда внимательнее. Они оценивают картину в целом, а не только отдельные бумажки.

Суды выработали жесткие критерии оценки управления как активного действия, исключив возможность избежания ответственности при нахождении за рулем движущегося автомобиля с выключенным двигателем или на частных территориях. Внедрение обязательной конфискации автомобиля (ст. 104.1 УК РФ) стало наиболее действенным механизмом, лишаящим правонарушителя технической возможности повторного совершения преступления, что подтверждается единообразием подходов судов различных инстанций при рассмотрении споров о праве собственности на изымаемое имущество. Эффективность нормы напрямую зависит от качества первичной фиксации доказательств сотрудниками полиции и тщательной верификации судами правового статуса виновного лица.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, позволяет сформулировать итоговые выводы, касающиеся теории и практики применения данной нормы.

Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию, базируется на институте административной преюдиции. Это означает, что криминализация деяния обусловлена не только фактом совершения общественно опасного действия, но и особым правовым статусом субъекта, который ранее уже привлекался к ответственности по ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ. Основным объектом данного преступления выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспорта.

Объективная сторона преступления заключается в активных действиях по управлению транспортным средством. Юридический анализ судебной практики показывает, что под управлением следует понимать совершение любых действий по приведению транспортного средства в движение и его перемещению в пространстве. Состав преступления является формальным: уголовная ответственность наступает с момента начала движения, независимо от того, произошло ли дорожно-транспортное происшествие или иные негативные последствия.

Субъект преступления характеризуется как специальный. Для квалификации по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ принципиальное значение имеет срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию. Этот период исчисляется со дня вступления в законную силу постановления о назначении наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. Для квалификации по ч. 2 ст. 264.1 УК РФ определяющим признаком является наличие непогашенной или неснятой

судимости за совершение преступлений, предусмотренных частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ.

Приравнивание отказа от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения к факту нахождения лица в состоянии опьянения является необходимой правовой фикцией. Данный механизм исключает возможность уклонения от уголовной ответственности путем невыполнения законных требований сотрудников полиции. При этом соблюдение установленного процессуального порядка направления на освидетельствование выступает обязательным условием признания доказательств допустимыми.

Введение в уголовное законодательство положений п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ о конфискации транспортного средства, использованного при совершении преступления, значительно усилило превентивный потенциал нормы. Конфискация является мерой уголовно-правового характера, направленной на лишение виновного технической возможности совершения новых аналогичных преступлений. Практика применения данной нормы судами общей юрисдикции демонстрирует жесткий подход, исключающий возврат автомобиля владельцу даже при наличии статуса совместной собственности супругов, если транспортное средство признано орудием преступления.

Существующая редакция ст. 264.1 УК РФ требует дальнейшего уточнения в части определения круга транспортных средств. Рост популярности средств индивидуальной мобильности (электросамокатов, моноколес) с мощными электродвигателями создает правовую неопределенность при их отнесении к категории транспортных средств в контексте уголовного закона. Требуется внесение изменений в примечание к ст. 264 УК РФ, устанавливающих четкие технические критерии мощности и скорости для признания таких устройств предметом данного преступления.

Эффективность противодействия нетрезвому вождению напрямую зависит от единообразия судебной практики. Необходимо дополнить постановление Пленума Верховного Суда РФ разъяснениями о порядке квалификации случаев,

когда лицо совершает повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения до момента вступления в силу приговора по первому эпизоду ст. 264.1 УК РФ. Это позволит исключить ошибки при определении признаков совокупности преступлений или продолжаемого деяния.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации: принята всенар. голосованием 12 дек. 1993 г. с учетом поправок, внесенных Законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 30 дек. 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 дек. 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февр. 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ, от 4 октября 2022 г. № 5-ФКЗ, от 4 октября 2022 г. № 6-ФКЗ, от 4 октября 2022 г. № 7-ФКЗ, от 4 октября 2022 г. № 8-ФКЗ // Рос. газ. – 2020. – 4 июля.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 24 мая. 1996 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 июня 1996 г. // Рос. газ. 1996. 25 июня.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 нояб. 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 дек. 2001 г. // Рос. газ. – 2001. – 22 декабря.

4. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: федер. закон Рос. Федерации от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 16 дек. 2014 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 25 дек. 2014 г. // Рос. газ. – 2015. – 12 января.

5. О внесении изменения в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон Рос. Федерации от 3 апреля 2018 г. № 62-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 23 март. 2018 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 23 март. 2018 г. // Рос. газ. – 2018. – 5 апреля.

6. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ: принят Гос. Думой

Федер. Собр. Рос. Федерации 30 мая 2019 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 11 июня 2019 г. // Рос. газ. – 2019. – 19 июня.

7. О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 1 июля 2021 г. № 258-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 9 июня 2021 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 23 июня 2021 г. // Рос. газ. – 2021. – 5 июля.

8. Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года: указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 // Собрание законодательства РФ. – 2025. – № 46. – Ст. 6877.

9. Уголовный кодекс РСФСР: принят 3-й сессией ВЦИК IX созыва 1 июня 1922 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР. – 1922. – № 15. – Ст. 153.

10. Уголовный кодекс РСФСР в ред. 1926 года: принят Постановлением ВЦИК от 22 ноября 1926 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства РСФСР. – 1926. – № 80. – Ст. 600.

11. Уголовный кодекс РСФСР: утв. ВС РСФСР 27 октября 1960 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1960. – № 40. – Ст. 591.

12. О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке: указ Президиума ВС РСФСР от 3 марта 1962 г. // Ведомости ВС РСФСР. – 1962. – № 9. – Ст. 121.

13. О внесении изменений и дополнений в уголовный и уголовно-процессуальный кодексы РСФСР: указ Президиума ВС РСФСР от 13 сентября 1983 г. // Ведомости ВС РСФСР. – 1983. – № 13. – Ст. 142.

II. Учебная, научная литература и иные материалы

1. Безрукова О. В. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России /

О.В. Безрукова, Н.М. Матюшин // Наука. Общество. Государство. 2019. № 2 (26). С. 54-60.

2. Буренков А. С. Отграничение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта от других смежных составов преступления / А. С. Буренков // Colloquium-Journal. – 2020. – № 2-13(54). – С. 11-13.

3. Буренков А. С. Отграничение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта от других смежных составов преступления / А. С. Буренков // Colloquium-Journal. – 2020. – № 2-13(54). – С. 11-13.

4. Ванеков И. С. История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств / И. С. Ванеков // Юридический факт. 2020. № 94. С. 17-20.

5. Жукова Ю. В. Вина как признак субъективной стороны состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» / Ю. В. Жукова // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики : Материалы XXIII международной научно-практической конференции. В 2-х частях, Красноярск, 02–03 апреля 2020 года / Ответственный редактор Д.В. Ким. Том Часть 2. – Красноярск: Сибирский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2020. – С. 308-310.

6. Уголовное право в 2 т. Том 2. Особенная часть : учебник для вузов / А. В. Наумов [и др.] ; ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 499 с. – Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/582687> (дата обращения: 12.01.2026).

7. Уголовное право России. Особенная часть : учебник для вузов / О. С. Капинус [и др.]. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 1189 с. – Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/582689> (дата обращения: 12.01.2026).

8. Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / А. В. Наумов [и др.] ; ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 564 с. – Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/582905> (дата обращения: 12.01.2026).

9. Уголовное право. Особенная часть. Семестр I : учебник для вузов / И. А. Подройкина [и др.] ; ответственные редакторы И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 556 с. – Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/582644> (дата обращения: 12.01.2026).

10. Чаплыгина В. Н. Проблемные аспекты отграничения преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ от смежных составов преступлений / В. Н. Чаплыгина, С. Н. Воробей // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2021. – № 1(4). – С. 441-448.

11. Эрте Д. А. Об особенностях объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Полицейская деятельность. 2024. № 4.

III. Эмпирические материалы

1. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Правительство РФ утвердило план по «алкозамкам». URL: <https://clck.ru/3TwdRA> (дата обращения 30.05.2026 г.).

3. Состояние преступности на территории Российской Федерации: официальный сайт МВД России. URL: <https://мвд.рф/folder/101762> (дата обращения: 12.01.2026).

Материал вычитан, цифры, факты, цитаты сверены с первоисточником.
Материал не содержит сведений, составляющих государственную и служебную тайну



Д.А. Банный