

Научная статья
УДК 343.346.2
<https://doi.org/10.36511/2078-5356-2022-4-233-237>

**Дискуссионные аспекты введения уголовной ответственности
за нарушение правил дорожного движения лицом,
подвергнутым административному наказанию,
в виде лишения права управления транспортными средствами**

Смирнова Полина Владимировна

Нижегородская академия МВД России, Нижний Новгород, Россия, polinakobzina@mail.ru,
<http://orcid.org/0000-0002-9717-1206>

Аннотация. Уголовное законодательство вступило в новую стадию — активное использование административной преюдиции в противодействии с различными видами правонарушений. Изучение содержания уголовно-правовых норм, посвященных автотранспортным преступлениям позволило выявить существенные недоработки новелл, вскрывающие несогласованность государственной политики и отсутствия единого подхода к вопросу криминализации некоторых нарушений Правил дорожного движения. В частности, на примере статьи 264² Уголовного кодекса Российской Федерации определены проблемы правоприменения подобных норм. В целях устранения хаотичного введения новых составов транспортных преступлений предложен системный подход, направленный на введение понятий грубого нарушения порядка управления транспортным средством и грубого нарушения обязанностей водителя, установления объема указанных дефиниций. На основе предложенного подхода появится возможность выработки всего двух составов автотранспортных преступлений.

Ключевые слова: транспортные средства, преступления, уголовный закон, безопасность движения, административная преюдиция, усиление ответственности за управление транспортными средствами, лишение водительского удостоверения, водитель, нарушение правил дорожного движения, административное правонарушение

Для цитирования: Смирнова П. В. Дискуссионные аспекты введения уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, в виде лишения права управления транспортными средствами // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2022. № 4 (60). С. 233—237. <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2022-4-233-237>.

Original article

**Discussion aspects of the introduction of criminal liability
for violation of traffic rules by a person subjected to administrative
punishment in the form of deprivation of the driving license suspension**

Polina V. Smirnova

Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Nizhny Novgorod,
Russian Federation, polinakobzina@mail.ru, <http://orcid.org/0000-0002-9717-1206>

Abstract. Criminal legislation has entered a new stage — the active use of administrative prejudice in the fight against various types of offenses. An analysis of the content of the criminal law on motor transport crimes made it possible to identify significant shortcomings in the novels, revealing the inconsistency of state policy and the lack of a unified approach to the issue of criminalizing certain violations of the Rules of the Road. On the example of Article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation, the problems of law enforcement of such norms are identified. In order to eliminate the chaotic introduction of new elements of transport crimes, a systematic approach is proposed, aimed at introducing the concepts of gross violation of the procedure for driving a vehicle and gross violation of the driver's duties, establishing the scope

© Смирнова П. В., 2022

of these definitions. Based on the proposed approach, it will be possible to develop only two elements of motor transport crimes, establishing responsibility for the most gross violations of the Rules of the Road.

Keywords: vehicles, crimes, criminal law, traffic safety, administrative prejudgment, enhancing criminal liability for violation of traffic rules, violation of traffic rules, deprivation of a driver's license for the right to drive vehicles, driver, administrative violations

For citation: Smirnova P. V. Discussion aspects of the introduction of criminal liability for violation of traffic rules by a person subjected to administrative punishment in the form of deprivation of the driving license suspension. *Legal Science and Practice: Journal of Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2022, no. 4 (60), pp. 233—237. (In Russ.). <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2022-4-233-237>.

В 2021 году транспортные преступленияполнились новым уголовно-наказуемым деянием, который введен Федеральным законом от 30 декабря 2021 года № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» — статьей 264² Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) — «нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами».

Диспозиция части 1 статьи 264² УК РФ устанавливает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения, предусмотренное частью 4 или 5 статьи 12.9 либо частью 4 статьи 12.15 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ), лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных частью 7 статьи 12.9 и частью 5 статьи 12.15 КоАП РФ.

В пояснительной записке к законопроекту № 41607-8 в качестве обоснования необходимости ведения уголовной ответственности за вышеуказанные деяния приводятся статистические показатели, согласно которым в 2020 году по части 4 статьи 12.9 КоАП РФ было возбуждено 440 435 дел об административных правонарушениях, по части 5 статьи 12.9 КоАП РФ — 58 959 дел, по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ — 596 885 дел. За повторные вышеперечисленные правонарушения в 2020 году по части 7 статьи 12.9 КоАП РФ было возбуждено 202 142 дела об административных правонарушениях, по части 5 статьи 12.15 КоАП РФ — 44 850 дел [1].

Таким образом, субъектами права законодательной инициативы сделан вывод о недостижении целей общей превенции силами административно-правового противодействия некоторым нарушениям правил дорожного движения. Вместе с тем очевидно, что основными целями установления как уголовной, так и административной ответственности за транспортные

правонарушения является охрана общественных отношений от причинения вреда в результате дорожно-транспортных происшествий.

Приведенные выше статистически данные отображают лишь общие сведения о количестве возбужденных дел об административных правонарушениях за существенное превышение установленной скорости движения и выезд на сторону дороги, предназначенную для движения во встречном направлении. При этом законодатель не провел исследование количества правонарушений, выявленных непосредственно сотрудниками Госавтоинспекции (а не средствами, работающими в автоматическом режиме, поскольку этот факт прямо влияет на квалификацию деяний по статье 264² УК РФ), а также количества дорожно-транспортных происшествий, возникших по вине водителей транспортных средств, совершивших нарушения обозначенных правил движения по дорогам общего пользования.

Представляется, что введение новых составов автотранспортных преступлений должно обосновываться фактической общественной опасностью того либо иного нарушения пунктов Правил дорожного движения и строиться на основе комплексного исследования причин и условий, способствующих совершению автомобильных аварий.

Отметим, что 8 июля 2022 года на заседании Совета Федерального Собрания Российской Федерации одобрен законопроект № 130391-8, направленный на предупреждение общественно опасных действий, совершаемых лицами, лишенными права управления транспортными средствами, а именно предложено внести изменения в статью 264 УК РФ, дополнив ее квалифицированным признаком — лицо, лишенное права управления, а также ввести статью 263³ УК РФ, предусматривающую ответственность за неоднократное управление транспортным средством указанной категорией лиц.

Бесспорно, необходимость противодействия автотранспортным правонарушениям является важной задачей в условиях современных реалий.

Эффективность криминализирующего направления уголовной политики в области преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта прослеживается в поэтапном снижении числа зарегистрированных преступлений по статьям 264 и 264¹ УК РФ [2, с. 113].

Вместе с тем отметим, что реформирование главы 27 УК РФ носит стихийный, бессистемный характер, что свидетельствует об отсутствии единого направления специальной уголовной политики в области противодействия транспортным преступлениям, криминализации и пенализации деяний посредством введения административной преюдиции.

А. П. Кузнецов справедливо отмечает, что государственная политика противодействия преступлениям не может быть хорошей или плохой. Она оценивается по двум критериям: насколько она соответствует интересам общества (или определенной ее части) и насколько она способствует достижению поставленной цели и решению конкретных задач [3, с. 19].

По мнению автора, давно назрела потребность применения комплексного подхода к определению грубых нарушений правил дорожного движения, способствующих совершению ДТП с наиболее тяжкими последствиями. Только после указанного определения направления специальной уголовной политики в целях создания единой, логичной системы, отвечающей принципам и целям уголовного законодательства. Реализация государственной политики по противодействию автотранспортной преступности должно обеспечиваться совокупностью проводимых мероприятий, в том числе и в определении «отправной точки», выявлении особо опасных нарушений Правил дорожного движения, приводящих к авариям с тяжкими последствиями.

В этой связи предлагается использовать официальную статистическую информацию о дорожно-транспортных происшествиях на всей территории Российской Федерации, руководствуясь Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502 [4].

Заметим, что государственный учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется непосредственно в целях изучения причин и условий их возникновения. В официальную статистическую информацию включаются сведения обо всех дорожно-транспортных происшествиях, о погибших и раненых лицах. При этом за основу обоснования криминализации того

либо иного нарушения следует рассматривать именно удельный вес конкретных видов нарушений, а также тяжесть их последствий.

В частности, В. Е. Эминов справедливо указывает, что в отличие от большинства объектов статистических данных, официальный учет количества транспортных происшествий и их последствий (жертв), относится к числу наиболее точных и полных, что практически исключает латентную составляющую [5, с. 147].

Совершение административных проступков в области дорожного движения является фоновым явлением для автотранспортной преступности. Несмотря на противоречивые, а иногда и резко критичные замечания ученых-правоведов по вопросу использования административной преюдиции при формировании уголовно-правовых норм [6, с. 15—16; 7, с. 174], ее потенциал в настоящее время не исчерпан.

Представляется, что посредством использования сравнительно-правового метода (в данном случае направленного на административно-правовые нормы) во взаимосвязи с принципом опережающего характера стратегических решений уголовной политики в области противодействия рассматриваемому виду преступлений, удастся избежать правовых коллизий при введении новых составов.

Исследуя статьи 264² УК РФ в действующей редакции показало, что между названием и содержанием нормы имеются различия. Так, из названия следует, что для привлечения к уголовной ответственности достаточно нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами, то есть совершение двух административных проступков, за одно из которых к виновному лицу применено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами.

Диспозиция рассматриваемой нормы же ведет речь именно о лицах, ранее лишенных права управления транспортными средствами за совершение административных правонарушений, предусмотренных частью 7 статьи 12.9 и частью 5 статьи 12.15 КоАП РФ (повторное совершение вышеупомянутых нарушений). Таким образом, для наступления уголовной ответственности необходимо совершить три административно-наказуемых проступка, за одно из которых водитель должен быть лишен водительского удостоверения.

По данному вопросу можно согласиться с мнением Г. В. Веринной, отмечающей, что проще

прямо указать в статье 264² УК РФ в качестве основания наступления уголовной ответственности условия о трехкратном привлечении к административной ответственности за конкретные правонарушения, тем самым устранив смысловую запутанность статьи 264² [7, с. 169].

Отметим, что в этом случае законодатель не просто расширил количество составов преступлений, в которых применяется административная преюдиция, а скорее ее углубил, поскольку имеет место быть уже двойная преюдиция. Вопрос о жизнеспособности подобных уголовных норм весьма сомнителен, поскольку вызывает большие трудности при их применении на практике.

Согласно примечанию к статье 264² УК РФ действие нормы не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Следовательно, характерной особенностью состава преступления, предусмотренного 264² УК РФ является не только совершения трех административных проступков, но и отсутствие особого порядка привлечения к административной ответственности собственников транспортных средств. Поясним, что с учетом развития технологий и автоматизации процесса фиксации административных правонарушений, подобного рода проступки выявляются в большинстве случаев именно специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме.

Кроме того, 1 июля 2022 года Министром внутренних дел Российской Федерации принято решение о прекращении применения в повседневной деятельности подразделений Госавтоинспекции мобильных комплексов фотовидеофиксации, работающих в ручном режиме [8]. Данный подход означает, что при несении дорожно-патрульной службы сотрудниками Госавтоинспекции не будет производиться фиксация правонарушений, связанных с нарушением скоростного режима. В связи с этим уголовная ответственность по статье 264² УК РФ за нарушение скоростного режима на практике сама себя исключает, поскольку предполагает особый порядок привлечения к административной ответственности собственников транспортных средств, при котором наказание в виде лишения право управления транспортными средствами не применяется.

Применительно к вопросу о системности реформирования уголовного законодательства отметим, что несмотря на признание

законодателем некоторых нарушений правил дорожного движения (относящихся именно к порядку движения по дорогам общего пользования), своего отражения в составе преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, они до настоящего времени не нашли. При вынесении приговоров по данной категории дел судья по своему усмотрению назначает наказание в пределах из альтернативных санкций, с учетом обстоятельств, отягчающих и смягчающих наказание.

По нашему убеждению, общественная опасность различных нарушений Правил дорожного движения не является тождественной. Подтверждением этому служат и различные виды наказаний, предусмотренные главой 12 КоАП РФ — от административного штрафа до лишения права управления транспортными средствами, то есть при формировании административного законодательства изначально некоторые виды нарушений признаны более опасными, в виду чего установлено и более строгое наказание за их совершение.

Так, квалифицирующими признаками при совершении уголовно наказуемого дорожно-транспортного происшествия являются: нахождение водителя в состоянии опьянения либо отказавшегося от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения; факт сокрытия с места происшествия. При этом норма не выделяет различие: нарушение какого именно пункта Правил дорожного движения послужило непосредственной причиной аварии.

Все вышесказанные обстоятельства позволяют сделать сразу несколько выводов. Во-первых, в подавляющем большинстве случаев привлечь виновное лицо к уголовной ответственности по статье 264² УК РФ является весьма затруднительно из-за особого порядка привлечения к административной ответственности водителей транспортных средств, а в случае нарушения скоростного режима и вовсе невозможно. Во-вторых, разработанная законодателем формулировка указанной нормы требует существенной доработки в целях единообразного ее толкования. В-третьих, признавая особый общественно опасный характер нарушений, связанных с выездом на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, а также существенное превышение скоростного режима, законодатель обошел своим вниманием положения статьи 264 УК РФ, предусматривающей ответственность за причинение вреда в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В-четвертых, в настоящее время отсутствует

единый подход по противодействию автотранспортным преступлениям, а вносимые законодательные инициативы в рассматриваемой области являются следствием вынужденной необходимости решения вопросов безопасности при управлении источниками повышенной опасности.

Решение вышеизложенных проблем видится через проведение комплексного анализа официальной статистической информации о дорожно-транспортных происшествиях, направленной на установление понятия грубого нарушения правил дорожного движения в двух его аспектах: грубого нарушения обязанностей водителей транспортных средств и грубого нарушения порядка управления транспортным средством по дорогам общего пользования.

Установленные понятия позволяют число составов автотранспортных преступлений свести к двум уголовным нормам: первая норма об ответственности за нарушение Правил, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть в вариации квалифицирующих признаков в зависимости от непосредственного нарушения, послужившего причиной дорожно-транспортного происшествия, вторая — об ответственности за грубое нарушение правил дорожного движения (как порядка управления, так и обязанностей водителя) лицом, лишенным права управления транспортными средствами.

Список источников

1. Законопроект № 41607-8. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/41607-8> (дата обращения: 12.07.2022).
2. Смирнова П. В. Криминализация деяний, связанных с повторным управлением транспортным средством водителем, не имеющим либо лишенным права управления транспортными средствами // *IUS PUBLICUM ET PRIVATUM*. Сетевой научно-практический журнал частного и публичного права. 2022. № 2 (17). С. 108 — 115.
3. Кузнецов А. П. Государственная политика противодействия налоговым преступлениям: проблемы формирования, законодательной регламентации и практического осуществления: монография / под ред. П. Н. Панченко. Н. Новгород, 2003. 373 с.
4. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства

Статья поступила в редакцию 15.09.2022; одобрена после рецензирования 15.11.2022; принята к публикации 01.12.2022.

The article was submitted 15.09.2022; approved after reviewing 15.11.2022; accepted for publication 01.12.2022.

Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502. URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 14.07.2022).

5. Эминов В. Е. Предупреждение транспортных преступлений // *Союз криминалистов и криминологов*. 2013. № 1. С. 146 — 153.
6. Арестова Е. Н., Борбат А. В., Зульфугарзаде Т. Э., Алиева Г. А. Актуальные проблемы досудебного производства по уголовным делам: учебно-методическое пособие. М., 2016. 89 с.
7. Вернина Г. В. Новая волна ревизии концепции преступления в «зеркале» преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // *Вестник Саратовской государственной юридической академии*. 2022. № 2 (145). С. 165 — 175.
8. Официальный сайт МВД России. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/31103540> (дата обращения: 14.07.2022).

References

1. Projected law № 41607-8. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/41607-8> (accessed 12.07.2022). (In Russ.)
2. Smirnova P. V. Criminalization of liability of acts related to the repeated driving of a vehicle by a driver who does not have or is deprived of the right to drive vehicles. *IUS PUBLICUM ET PRIVATUM*. Network scientific and practical journal of private and public law, 2022, no. 2 (17), pp. 108—115. (In Russ.)
3. Kuznetsov A. P. State policy of combating tax crimes: problems of formation, legislative regulation and practical implementation: monograph / ed. by P. N. Panchenko. Nizhny Novgorod, 2003. 373 p. (In Russ.)
4. On the approval of the rules for recording traffic accidents: decree of the government of the Russian Federation. URL: www.pravo.gov.ru (accessed 07.14.2022). (In Russ.)
5. Eminov V. E. Prevention of transport crimes. *Union of criminologists*, 2013, no. 1, pp. 146 — 153 (In Russ.)
6. Arestova E. N., Borbat A. V., Zulfugarzade T. E., Alieva G. A. Actual problems of pre-trial proceedings in criminal cases: educational and methodological manual. Moscow, 2016. 89 p. (In Russ.)
7. Vernina G. V. A new wave of revision of the concept of crime in the “mirror” of crimes against the safety of traffic and transport operation. *Bulletin of the Saratov State Law Academy*, 2022, no. 2 (145), pp. 165—175. (In Russ.)
8. Official site of the Ministry of Internal Affairs of Russia. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/31103540> (accessed 07.14.2022). (In Russ.)