

## УГОЛОВНОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС


Научная статья  
УДК 343.346  
DOI: 10.47475/2311-696X-2023-39-4-52-57

С. 52–57

## АДМИНИСТРАТИВНАЯ НАКАЗАННОСТЬ КАК ПРИЗНАК СУБЪЕКТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

**Марина Вячеславовна Баранчикова**

*Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, Орел, Россия*  
marina-baranchikova@yandex.ru

 <https://orcid.org/0000-003-2707-9874>

**Аннотация.** Изучение предпосылок криминализации, общественной опасности и специфики новых видов дорожно-транспортных преступлений, предусмотренных ст. 264.2–264.3 УК РФ, демонстрирует особенности их законодательного оформления и выявления. Несмотря на то, что угроза гибели или ранения людей в результате неоднократных наиболее опасных видов нарушений правил дорожного движения носит вероятностный характер, исследования подтверждают, что ее потенциал неизбежно претворяется в более опасных маневрах, угрожающих или причиняющих реальный вред сфере безопасности дорожного движения. В статье показано, что установление и дифференциация уголовной ответственности в отношении лиц, подвергнутых административному наказанию за повторное нарушение правил дорожного движения в виде существенного превышения скоростного режима, выезда на встречную полосу движения, управления транспортным средством, будучи лишенным прав на такое управление, связаны с необходимостью решения проблем квалификационного и организационного характера.

Особое внимание уделяется обязательному признаку субъектов дорожно-транспортных преступлений в виде «административной наказанности» и ее специфике. Обосновывается необходимость единообразного толкования, закрепленных в уголовно-правовых нормах особенностей лица как подвергнутого административному наказанию и лишенного права управления транспортным средством.

**Ключевые слова:** лишение права управления транспортным средством, криминализация, повторные нарушения правил дорожного движения, лицо, управляющее транспортным средством, административная наказанность, систематичность, преюдиция, дорожно-транспортное преступление


**Для цитирования:** Баранчикова М. В. Административная наказанность как признак субъекта дорожно-транспортного преступления // Правопорядок: история, теория, практика. 2023. № 4(39). С. 52–57. DOI: 10.47475/2311-696X-2023-39-4-52-57

## ADMINISTRATIVE PUNISHMENT AS A SIGN OF THE SUBJECT OF A TRAFFIC CRIME

Marina V. Baranchikova

*Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov, Orel, Russia*

*marina-baranchikova@yandex.ru*

 <https://orcid.org/0000-003-2707-9874>

**Abstract.** The study of the prerequisites for criminalization, public danger and the specifics of new types of road traffic crimes provided for in Articles 264.2-264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation demonstrates the peculiarities of their legislative registration and identification. Despite the fact that the threat of death or injury to people as a result of repeated most dangerous types of traffic violations is probabilistic in nature, studies confirm that its potential inevitably translates into more dangerous maneuvers that threaten or cause real harm to road safety. The article shows that the establishment and differentiation of criminal liability in relation to persons subjected to administrative punishment for repeated violation of traffic rules in the form of a significant excess of the speed limit, driving into the oncoming lane, driving a vehicle in a state of deprivation of rights to such management, are associated with the need to solve problems of a qualifying and organizational nature.

Special attention is paid to the mandatory feature of subjects of road traffic crimes in the form of “administrative punishment” and its specifics. The necessity of a uniform interpretation of the features of a person as subjected to administrative punishment and deprived of the right to drive a vehicle fixed in criminal law norms is substantiated.

**Keywords:** deprivation of the right to drive a vehicle, criminalization, repeated violations of traffic rules, a person driving a vehicle, administrative punishment, systematic, prejudice, traffic crime

**For citation:** Baranchikova MV. Administrative punishment as a sign of a subject of a traffic crime. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Legal and Order: History, Theory, Practice]. 2023;(4):52-57. DOI: 10.47475/2311-696X-2023-39-4-52-57 (In Russ.)

### Введение

Нарастание уровня автомобилизации имеет многочисленные позитивные последствия для современного общества, повышения эффективности его логистических систем. Однако стремительное развитие транспортных потоков неизбежно связано с рисками, неблагоприятными показателями дорожно-транспортного травматизма, необходимостью их устранения или минимизации.

Оптимизация ответственности за опасные виды нарушений правил дорожного движения, соответствующие основным факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий, имеет приоритетное значение в обеспечении безопасности дорожного движения.

Официальные обзоры состояния аварийности, связанной с повторными нарушениями правил дорожного движения, показывают, что тяжесть последствий, причиняемых в результате превышения скоростного режима, выезда на полосу встречного движения является самой высокой и имеет тенденцию к росту. В случаях их совершения водителями, ранее административно наказанными, находящимися

в состоянии опьянения, лишенными права управления транспортными средствами, опасность и тяжесть вреда еще более нарастают.

В современных условиях криминализация повторных нарушений правил дорожного движения указанных видов была признана законодателем адекватным методом уголовной политики, позволяющим минимизировать для участников дорожного движения риски, исходящие от наиболее опасных категорий водителей.

Введение статей 264.2–264.3 УК РФ, отражающее тенденцию установления уголовной ответственности для лиц, неоднократно совершающих административные правонарушения, ставит вопросы об их правильном толковании и квалификации, порождает необходимость изучения и поиска подходов к их эффективному применению.

### Материал и методы

В статье использованы нормативные правовые акты, регламентирующие вопросы уголовно-правового регулирования ответственности за дорожно-транспортные преступления,

специальная литература по предмету исследования. Основу исследования составили общенаучные и частнонаучные методы научного познания, анализ теоретических и нормативных правовых источников, статистический, герменевтический методы.

### Описание исследования

При сохранении ведущей роли человеческого фактора в системе обеспечения безопасности дорожного движения приоритетным направлением остается улучшение качественного состава его участников. Важной задачей выступает снижение числа водителей, представляющих высокую общественную опасность, относящихся к категории злостных правонарушителей.

Водители, ранее подвергнутые административному наказанию за повторные факты административных правонарушений, являются особым субъектом преступлений, оцениваются как склонные к систематическим нарушениям правил дорожного движения. Их «правонарушающий опыт» может приобрести конструктивное, квалификационное значение, быть отягчающим обстоятельством в статьях 264–264.3 УК РФ.

Разноплановость уровня опасности нарушений правил дорожного движения детерминирует различия в их вредоносности, тяжести предполагаемого в результате их совершения причиняемого вреда. Ряд из них официально признаны видами, соответствующими основным факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий. Для них характерна самая высокая тяжесть последствий. Например, она составляет при выезде на полосу встречного движения 16,4, при превышении установленной скорости движения — 12,6, при управлении в состоянии опьянения — 12,4 погибших на 100 тысяч пострадавших. В связи с этим закономерно явилась реакция законодателя на то, что именно эти три вида нарушения правил дорожного движения при их повторном совершении были признаны преступлениями, закреплены в ст. 264.1–264.2 УК РФ. Их введение законодатель обосновал необходимостью ужесточения наказания для водителей, чьи нарушения традиционно приводят к наиболее тяжким последствиям дорожно-транспортного травматизма.

Высокий социальный риск ожидается со стороны лиц, превышающих скоростной режим, выезжающих на встречную полосу движения, управляющих транспортными средствами, в состоянии опьянения, будучи лишенными прав управления ими. Часто

перечисленные нарушения сопутствуют друг другу, усугубляя опасность от их совершения.

Существует прямое и нарастающее влияние кратности административных правонарушений, соответствующих основным факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий, на рост тяжести их вреда. Она формирует становление личности систематического нарушителя, относящегося к злостному типу.

Официальные обзоры дорожно-транспортной аварийности подтверждают вывод о том, что особенности личности водителей с повышенной склонностью к откровенному системному игнорированию норм и правил в области безопасности дорожного движения особо очевидно проявляются в происшествиях с особо тяжкими последствиями [1, с. 35]. Дополнение уголовного закона новыми статьями априори призвано содействовать как снижению социального риска, так и числа неоднократных нарушителей дорожно-транспортной дисциплины.

Целью новых норм, «выступает исключение из системы дорожного движения так называемых ненадлежащих операторов — лиц, по различным причинам не способных безаварийно эксплуатировать транспортные средства» [2, с. 59]. При этом акцент сделан не столько на деяниях, сколько на опасности субъектов, представляющих собой злостный тип водителей-нарушителей правил.

Среди водителей, виновных в дорожно-транспортных происшествиях с криминальными последствиями, более половины составляют те, кто ранее допускал нарушения, относящиеся к категории злостных, высокоопасных деликтов в сфере дорожного движения. Их признак в уголовном законе сформулирован как «лицо, подвергнутое административному наказанию».

А. В. Сумачев предлагает ввести в теорию правоохранительных отраслей права категорию «административно-преюдиционный рецидив», называя в качестве его признаков наличие у лица «состояния наказанности» за совершение административного правонарушения и повторное совершение аналогичного (схожего) деяния [3, с. 81].

Наличие статуса административной наказанности за определенные виды повторных нарушений правил дорожного движения (далее — ПДД) является конструктивным признаком субъекта в статьях 264.2, 264.3 УК РФ. Обязательным условием ответственности в них предусмотрено наличие административной повторности, которая при сохранении состояния административной наказанности у субъекта,

дополняется еще одним фактом аналогичного нарушения правил дорожного движения.

Если в статье 264.1 УК РФ содержится первичная повторность, то в ст. 264.2, 264.3 УК РФ — «двойная повторность». Первичная повторность означает, что криминальным является второй по счету факт указанного в статье 264.1 УК РФ нарушения. В свою очередь двойная повторность появляется при совершении водителем третьего по счету факта административного нарушения, следующего за тождественным повторным.

В ст. 264.2 УК РФ предусмотрено наказание за третий по счету факт существенного превышения скорости (более 60 км/ч) и выезда на полосу встречного движения. Ее принятие было обосновано ростом числа повторных фактов данных видов административных правонарушений. Продолжением схожей тенденции стало оформление статьи 264.3 УК РФ, условием применения которой предусмотрен третий факт управления транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортным средством.

Н. А. Лопашенко называет рассматриваемый вид преступлений составами с явной административной преюдицией, отмечая предпочтительность точного указания тех составов административных правонарушений, которые лицо должно совершить ранее [4, с. 52]. Законодатель определил круг таких деяний, перечисляя номера статей КоАП РФ, по которым лицо ранее было наказано.

Так, согласно диспозиции ч. 1 ст. 264.2 УК РФ деяние заключается в нарушениях правил дорожного движения, предусмотренных чч. 4, 5 ст. 12.9 или ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ. Уголовная ответственность наступает, если ранее лицо было лишено права управления транспортным средством за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ. Иными словами, для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264.2 УК РФ лицо должно нарушить установленный скоростной режим более, чем на 60 км/ч или выехать на полосу встречного движения не менее трех раз, где каждое нарушение имело юридическую ответственность. Тем самым криминализована «двойная повторность» отдельных видов нарушений.

Схожая конструкция характерна для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264.3 УК РФ, где лицо, ранее лишенное прав и подвергнутое наказанию по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ, должно управлять автотранспортом, находясь в состоянии административной наказанности. Фактически оно незаконно управляет им в третий раз, где два

предыдущих аналогичных факта уже влекли административную ответственность.

Нарушение определенного вида правил содержится в составе транспортных преступлений как криминообразующий признак при их повторении в определенном сочетании (ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ). Такое все более заметное использование вида нарушенных правил безопасности и их повторяемости на протяжении юридически значимого периода стало основной тенденцией развития уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления последних лет [5].

Субъект состава транспортного преступления напрямую очерчивает сферу применения той или иной уголовно-правовой нормы, имеет первостепенное значение для квалификации [6, с. 5] Общность совершенного им предикатного и последующего административного правонарушения учтена при построении «преюдиционных» уголовно-правовых норм, сформирована по признакам их вредоносности и схожей наказуемости.

Обязательным признаком субъекта в рассматриваемых статьях является его нахождение в состоянии административной наказанности за правонарушения, указанные в их диспозициях.

Административная наказанность означает состояние лица, привлеченного к административной ответственности после привлечения к ней и окончания исполнения наказания, когда правонарушитель еще ощущает негативные последствия своего проступка в виде дополнительных ограничений или обязанностей [7, с. 45]. Она представляет собой особый правовой статус лица, характеризующийся возможностью назначения более строгого наказания в случае совершения им повторного правонарушения.

Наличие состояния административной наказанности является основанием для оценки личности дорожно-транспортного преступника и совершенных им в данном состоянии новых правонарушений как обладающих повышенной общественной опасностью.

Особый статус субъекта как лица, подвергнутого административному наказанию, ограничен определенным сроком. Его временной промежуток, определен со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания и до момента истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. Ограничение состояния «административной наказанности» водителей в статьях 264.2–264.3 УК РФ годичным сроком вытекает из ст. 4.6 КоАП РФ.

Другой особенностью субъектов новых видов преступлений наряду со статусом «административной наказанности», является то, что они должны быть лишены права управления транспортным средством.

Лица, лишённые такого права, среди водителей, ранее подлежащих наказанию за административные правонарушения, представляют наибольшую опасность. Тяжесть последствий ДТП, совершенных по вине таких водителей, достигает показателя 12,7, что является самой высокой из всех. Более половины из них совершают ДТП в состоянии опьянения, обуславливая 62,2 % погибших в происшествиях по вине лишённых прав водителей [8, с. 39].

Лишение права управления транспортным средством как вид административного наказания действует с момента вступления в силу соответствующего постановления суда по делу об административном правонарушении, применяется к лицам, имеющим такое специальное право. К данной категории относится лицо, в отношении которого имеется вступивший в законную силу приговор суда о назначении наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами.

Лицо, лишённое права управления автотранспортом, отличается особенно высокой опасностью в виду устойчивости стереотипа противоправного поведения, относящегося к факторам, провоцирующим аварийность. Факт привлечения лица к ответственности, повлекший лишение его прав, является характеристикой субъекта дорожно-транспортного преступления. Такая лишённость является квалифицирующим признаком в статье 264 УК РФ, а в статьях 264.2 и 264.3 УК РФ — его обязательным состоянием.

Рассматриваемые статьи образуют вместе со ст. 264.1 УК РФ новую систему уголовно-правовых норм, содержащих как административную, так и уголовную преюдицию. Наличие непогашенной судимости за указанные в них преступления выступает условием криминализации деяний с признаками идентичного или однородного административного правонарушения. В отличие от административной наказанности наличие судимости у субъекта выступает обязательным признаком, предусмотренным ч. 2 ст. 264.2 и ч. 2 ст. 264.3 УК РФ.

Учитывая, что все статьи с административной преюдицией подразумевают выявление водителей, повторно нарушающих правила дорожного движения уполномоченными лицами, без применения средств

фото- и видеофиксации, число потенциальных субъектов преюдиционных норм ожидаемо ограничено [10, с. 53]. Приоритетность установления фактов превышения скорости и выезда на встречную полосу с помощью такого рода средств снижает квалификационные возможности уголовно-правовых норм.

Официальная статистика первого года действия новых статей демонстрирует складывающийся опыт их применения. В 2022 году по ст. 264.2 УК РФ было осуждено 35 человек, по ст. 264.3 УК РФ — 16 человек [9, с. 47]. При этом каждый седьмой водитель был осужден по вторым частям данных статей, оказавшись лицом, ранее имевшим преступный опыт нарушения правил дорожного движения. Такие невысокие показатели были прогнозируемы, детерминированы низкой долей выявляемости предусмотренных в статьях правонарушений сотрудниками Госавтоинспекции.

Другим обстоятельством, ограничивающим круг потенциальных субъектов преюдиционных норм, является ограниченность временными рамками состояния административной наказанности. Истечение ее сроков с правовой точки зрения обнуляет факты ранее совершенных нарушений, нивелирует повторность как их признак.

Сомнения в необходимости своевременности создания самостоятельных уголовно-правовых норм с административной преюдицией часто обосновываются ссылками на отсутствие относительной распространенности рассмотренных административных правонарушений и снижение их количества [11, с. 154]. Однако число лиц, повторно их допускающих, напротив, имело тенденцию к росту.

Количество правонарушений, связанных с повторным управлением транспортным средством водителем, лишённым права управления, увеличивалось на протяжении трех лет и начало снижаться лишь в 2022 году, что связывают с принятыми законодательными мерами [9, с. 25].

Дополнение уголовного закона новыми статьями априори призвано содействовать дальнейшему снижению числа неоднократных нарушителей дорожно-транспортной дисциплины, а также социального риска. Такой риск повышается в случае, когда водитель не просто трижды допустил нарушение правил дорожного движения, был подвергнут лишению права управления транспортным средством, но и в состоянии административной наказанности вновь повторил ранее совершенное нарушение.

### Заключение и вывод

Нахождение субъекта «преюдиционных» преступлений в сфере дорожного движения в статусе административно наказанных водителей влияет на квалификацию преступлений в сфере дорожного движения. Его повышенная опасность обусловлена тем, что, будучи подвергнутым одному из самых строгих наказаний в виде лишения права управления транспортным средством, назначаемому за наиболее опасные и повторные нарушения правил дорожного движения, оно не меняет правонарушающего стереотипа, напротив, закрепляется в нем. Потенциально высокая степень тяжести возможных неблагоприятных

последствий, ожидаемых от таких лиц становится максимально неблагоприятной.

Перспективы эффективности действия новых преюдиционных норм в современных условиях остаются труднопредсказуемыми, как и ожидаемый профилактический потенциал.

Рост числа неоднократных нарушителей правил дорожного движения в последние годы вызывает опасения и требует специфических, принципиально новых подходов к их минимизации. Повышение ответственности водителей, демонстрирующих склонность к систематическому нарушению правил дорожного движения, ориентировано на повышение дорожно-транспортной дисциплины и снижение аварийности.

### Список источников

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года. Информационно-аналитический обзор. Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023, 40 с.
2. Чучаев А. И. Формирование норм об обеспечении условий безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2022. № 11. С. 58–66.
3. Сумачев А. В. Уголовно-правовая категория «административно-преюдиционный рецидив»: характеристика и правовые последствия // Правопорядок: история, теория, практика. 2021. № 4 (31). С. 78–85.
4. Лопашенко Н. А. Составы преступлений с административной преюдицией — «свои среди чужих»? // Российский следователь. 2022. № 5. С. 51–55.
5. Пикуров Н. И. Основные тенденции развития законодательства об ответственности за транспортные преступления // Законы России: опыт, анализ, практика. 2023. № 4. С. 87–92.
6. Шарапов Р. Д., Шатилович С. Н., Зворыгина С. А. Субъект транспортного преступления : монография. Тюмень : Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. 114 с.
7. Морозова Н. А. Состояние административной наказанности // Lex russica. 2021. Т. 74, № 9. С. 44–53.
8. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
9. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году : информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, М. М. Исаев [и др.]. Москва : НЦ БДД МВД России, 2023. 126 с.
10. Баранчикова М. В. Криминализация повторных нарушений правил дорожного движения как направление повышения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 49–52.
11. Трофимов В. Е. Социальная обусловленность нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами // Юрист-Правоведь. 2022. № 4 (103). С. 153–155.

### КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Конфликт интересов отсутствует

### CONFLICT OF INTEREST

There is no conflict of interest

Дата поступления статьи / Received: 04.11.2023.

Дата рецензирования статьи / Revised: 20.11.2023.

Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 05.12.2023.