

# КОНФИГУРАЦИЯ НОРМ УГОЛОВНОГО И АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВА В ФОРМИРОВАНИИ НОВЫХ ДИСПОЗИЦИЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД

## CONFIGURATION OF NORMS OF CRIMINAL AND ADMINISTRATIVE LAW IN THE FORMATION OF NEW DISPOSITIONS DETERMINING RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF SDA

G. Lyubimova

*Summary.* The author of the article assesses the latest transformations, by which the issue of using administrative prejudice as a sign of a criminal act was resolved by introducing new dispositions and principles. Analyzing the logic of the legislator the author tries to identify the main features that contribute to the correctness of this implementation and also touches upon the issue of legal standardization of the criminal law if the offense does not entail the onset of material consequences. In support of the conclusions drawn the author gives examples of the development of legislative logic, which is inherent in foreign ideas about the correctness of the legal regulation of the sphere of road safety.

*Keywords:* security, prejudice, administrative punishment, criminal process, traffic.

Любимова Галина Михайловна

Аспирант, МГИМО МИД Российской Федерации  
asketka@list.ru

*Аннотация.* Автором статьи дается оценка последним преобразованиям, которыми вопрос использования административной преюдиции в качестве признака уголовно-правового деяния, разрешался путем введения новых диспозиций и принципов. Анализируя логику законодателя, автор старается выявить основные признаки, способствующие правильности имплементации эти принципов, а также затрагивает вопрос правовой стандартизации уголовного закона в случае, если правонарушения не влекут за собой наступление материальных последствий. В обоснование сделанных выводов автор приводит примеры развития законодательной логики, которая присуща иностранным представлениям о правильности правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения.

*Ключевые слова:* безопасность, преюдиция, административное наказание, уголовный процесс, дорожное движение.

**Н**есмотря на то, что на данный момент законодатель фактически уже нашел то оптимальное сочетание, которое бы позволяло провести баланс между требованиями административного и уголовного законодательства по части установления мер ответственности за нарушение правил дорожного движения (далее по тексту — ПДД [1]), в ученой среде попытки оценки сложившегося положения дел, а также возможного развития указанного направления не прекращаются.

Причина сложившегося положения в том, что законодатель изначально отвергал некоторые возможности, которые позволяли бы более предметно подойти к вопросу определения субъективных признаков некоторых правонарушений, сюда же можно отнести и несогласие теоретиков, указывающих на то, что предписания, которыми определяют характер тяжести со-

вершенных правонарушений, охватывают только объективную сторону того или иного происшествия, но не учитывают принцип превентивности, который играет предупреждающую роль в оценке не только действий нарушителя, но и условий, способствующих проявлению противоправного поведения.

Так, автор диссертационного исследования «Противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264.1 Уголовного Кодекса РФ): проблемы построения составов преступлений, пенализации и предупреждения» Д.В. Собин отмечает, что основательное предупреждение в борьбе с правонарушениями, совершаемыми через призму нарушения правил дорожного движения, оказывает административная ответственность, и дело совсем не в том, что её принципы более тонко (предметно) определяют концепт нарушения, либо ге-

нерируют какие-то особые условия оценки действий правонарушителя, а за счет того, что её прерогатива основана на более категоричной оценке условий и действий того же водителя, в свою очередь, формируемых общими представлениями об опасности, возникающей от действий нарушителя и возможных последствиях. В свою очередь, уголовная ответственность при том же самом вопросе применяется только в том случае, если в действиях нарушителя может усматриваться непосредственно общественная опасность. В таком случае не имеет принципиального значения идет ли речь об оценке действий или последствий, порождаемых нарушением, важно только одно — чтобы аспект общественной опасности был очевиден [2, с.36].

Учитывая приведенную точку зрения логично предположить, что технология определения признака общественной опасности, а следовательно и образования последствия уголовно-правового характера для нарушителя ПДД может строиться на некоем свободном представлении о том, что такое «общественная опасность» и каковы предпосылки интеграции указанного явления при условии, что, например, тот или иной состав административного правонарушения не оказывает существенного влияния на правовые последствия. Для разрешения этого вопроса необходимо проанализировать последние преобразования уголовного законодательства и понять, какие именно причины и условия являются основанием для принятия решения о правовой трансформации, и что в этом случае следует учитывать, когда имеются сомнения в правомерности установления уголовной ответственности за нарушение ПДД.

В частности, Федеральным законом от 30 декабря 2021 г. № 485-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» [3] в Уголовный Кодекс Российской Федерации [4] была введена статья 246.2, которой предусматривалась ответственность за повторное нарушение норм административного права, в данном случае речь идет о том, что потенциальный преступник был привлечен к ответственности, которая нашла свое выражение в лишении лица права управления транспортным средством, достаточно распространенной мере в административной практике. Лишение права управления транспортным средством устанавливается только по решению суда, и эффективность данной меры никто не оспаривает.

Вместе с тем, принятое решение стало следствием того, что законодатель стараясь укрепить эффективные методы, применяемые государством в данной области, переходит установленную грань и вводит уголовную ответственность без учета необходимых признаков, свидетельствующих о том, что данный вид ответвен-

ности сможет решить задачи, которые обусловлены Федеральном законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [5].

В свою очередь, диспозиция, изложенная в ст. 264.2 УК РФ предусматривает три условия, которые с точки зрения оценки деяния и признания такового в качестве социально опасного, являются существенными:

1. Имею место исчерпывающие и конкретные нарушения правил дорожного движения, из которых явно вытекает факт нарушения: превышение пределов скорости, за которое предусмотрено административное наказание в виде лишения правил управления транспортным средством, выезд на встречную полосу, а также встречные трамвайные пути.
2. Лицо, которое уличено в вышеуказанных действиях, ранее уже привлекалось к административной ответственности, при этом наказание, которое ему избиралось, предусматривало возможность лишения права управления ТС. Эти же условия учитываются, если лицо имело судимость за данное преступление (ч. 2 ст. 264.2 УК РФ).
3. Факт совершения преступления может быть зафиксирован исключительно уполномоченным должностным лицом, которое специализируется на вопросах обеспечения безопасности дорожного движения. На последнее условие указывает примечание к ст. 264.2 УК РФ, определяющее, что диспозиция приведенной статьи не распространяет свое действие на правонарушения, которые были зафиксированы техническими средствами, работающими в автоматическом режиме.

Из приведенного следует, что законодательное представление об общественной опасности, в случае нарушения правил дорожного движения, основано на принципе учета: фактора повторности (неоднократности) совершения правонарушения; наличия у субъекта права административных наказаний за аналогичные или смежные нарушения; того, что факт повторного нарушения должен быть зафиксирован именно должностным лицом, а не средствами технического контроля. Насколько это приемлемо в целом — вопрос спорный.

Вместе с тем, анализ сущности уголовно-правового реагирования на то или иное правонарушение — аспект, который требует учета ряда субъективных и объективных признаков, поскольку в противном случае применение уголовно-правовой нормы не будет содействовать достижению главной цели — назначению справедливого наказания. Логично отметить и то, что проявления, связанные с определением дополни-

тельных мер, предпринимаемых в сфере регулирования безопасности дорожного движения, носят исключительно формальный характер. В то время как состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, который фактически стал базисом для введения вышеуказанных уголовных предписаний, носит исключительно формальный отображение; в каждой из диспозиций речь идет о причинении вреда здоровью, в том числе повлекшего смертельный исход. Это говорит о том, что само по себе ужесточение не должно быть беспричинным, тем более, если речь идет о переходе от одного отраслевого подхода к другому. В то же время, такая тенденция стала все более распространенной.

Как нередко отмечается исследователями, все больше и больше составов преступлений, где вопрос установления ответственности за конкретное деяние не связан с причинением какого-либо вреда здоровью, становятся объектом критики со стороны тех, кто старается применять их на практике [6, с.164].

Более того, в некоторых случаях очевидно, что законодатель, стараясь расширить возможности в первую очередь правоприменителей, не создает внятного представления о роли административной преюдиции в формировании норм уголовного права. В частности, противник обращения к данному приему, А.Ю. Якимов указывает, что отечественный законодатель в последнее время все чаще вполне необоснованно прибегает к методике формирования уголовных предписаний за счет распространения благотворной идеи, которая может (или должна) содержаться в административной преюдиции. Между тем, критиков у данного метода оценки поведения нарушителя правил дорожного движения более чем достаточно. Наиболее веским, с правовой точки зрения, является аргумент, который указывает на то, что в настоящее время, весь арсенал административно-правового влияния не исчерпан, в то время, как законодательное представление о правильности построения общей концепции борьбы с правонарушителями в сфере безопасности дорожного дви-

жения основано на том, что выбрать для виновника максимально жесткое наказание [7, с.109].

Безусловно, такое видение должно быть учтено. В западной практике вопрос административной ответственности и её использования в качестве признака другой необходимости уголовной ответственности формируется посредством учета не просто факторов, которые мы привели выше, а тех условий, в которых находится нарушитель, когда совершает повторное правонарушение. Белорусским законодательством предусмотрена возможность безвозмездной конфискации орудия совершения административного правонарушения, но при условии, если транспортное средство принадлежит виновнику [8, с.62]. В таком случае, уголовная ответственность не предусматривается, так как действует иной вид юридической ответственности — материальная. Аналогичные меры применяются в иных странах, при этом их опыт регулирования затронутых отношений признается более удачным, нежели российский.

Таким образом, можно сказать, что межотраслевой переход от норм административного права к уголовным — явление обычное, однако, правовая конфигурация такого перехода должна быть обусловлена устойчивым представлением общества о том, что из себя представляет понятие «общественная опасность», и какую роль в оценке данного явления играет сам нарушитель. Что касается формирования указанной составляющей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, то его архитектура может зависеть от ряда условий и факторов, одним из которых, на наш взгляд, является материальное последствие. В конечном счете, учет данного фактора позволит лучше понимать негативность влияния административных правонарушений на безопасность на дорогах, и одновременно с этим позволит сформировать верное представление о той законодательной логике, которая используется для выделения административного проступка в разряд преступления.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» // (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. N 47. ст. 4531.
2. Собин Д.В. Противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264.1 УК РФ): проблемы построения составов преступлений, пенализации и предупреждения: дисс. ... канд.юрид.наук. Специальность: 12.00.08. Краснодар. 2020. 187 с.
3. Федеральный закон от 30.12.2021 N 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 03.01.2022. N 1 (Часть I). ст. 27.
4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // Собрание законодательства РФ. 17.06.1996. N 25. ст. 2954.
5. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021, с изм. от 27.10.2022) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. N 50. ст. 4873.

6. Керамова, С.Н. Проблемы разграничения административной и уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения / С.Н. Керамова // Евразийский юридический журнал. — 2021. — № 12 (163). — С. 162–165.
7. Якимов, А.Ю. Вопросы гармонизации норм, устанавливающих административную и уголовную ответственность за нарушения в области дорожного движения / А.Ю. Якимов // Государство и право. — 2022. — № 8. — С. 103–110.
8. Сергейчук, Б.С. Особенности Правил дорожного движения Российской Федерации в сравнении с правилами дорожного движения Республики Беларусь / Б.С. Сергейчук, С.Г. Кондаков // Семьдесят пятая всероссийская научно-техническая конференция студентов, магистрантов и аспирантов с международным участием: Сборник материалов конференции. В 3-х частях, Ярославль, 20–21 апреля 2022 года. — Ярославль: Ярославский государственный технический университет, 2022. — С. 601–603.

© Любимова Галина Михайловна (asketka@list.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



МГИМО