

Научная статья

УДК 343.346.2

doi: 10.46741/2713-2811.2022.17.2.012

Криминализация деяний, связанных с повторным управлением транспортным средством водителем, не имеющим либо лишенным права управления транспортными средствами

ПОЛИНА ВЛАДИМИРОВНА СМИРНОВА

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

Аннотация. Статья посвящена проблемам совершенствования уголовного законодательства в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, направленного на повышение дисциплины участников дорожного движения путем введения уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством лицами, не имеющими специального права управления транспортными средствами либо лишенными такого права. Проведен анализ статистических показателей дорожно-транспортных происшествий по вине водителей транспортных средств, в том числе с участием водителей, лишенных специального права управления транспортными средствами, а также находящихся в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования.

Ключевые слова: уголовный закон; преступления; транспортные средства; безопасность движения; криминализация ответственности за управление транспортными средствами; назначение наказания; нарушение правил дорожного движения; лишение водительского удостоверения на право управления транспортными средствами; водитель; административное правонарушение; дорожно-транспортное происшествие; транспорт.

12.00.08 – Уголовное право и криминология, уголовно-исполнительное право.

5.1.4. Уголовно-правовые науки.

Для цитирования: 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. doi: 10.46741/2713-2811.2022.17.2.012.

Original article

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

POLINA V. SMIRNOVA

© Смирнова П. В., 2022

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

Abstract. The article is devoted to the problems of improving criminal legislation in the field of crimes related to traffic safety and operation of transport, aimed at increasing the discipline of road users by introducing criminal liability for repeated driving by persons who do not have a special right to drive vehicles or are deprived of such a right. The author analyzes statistical indicators of road traffic accidents caused by drivers of vehicles, including those involving drivers deprived of a special right to drive vehicles, as well as those who are intoxicated or refused to undergo a medical examination.

Keywords: criminal law; crimes; vehicles; traffic safety; criminalization of responsibility for driving vehicles; sentencing; violation of traffic rules; deprivation of a driver's license for the right to drive vehicles; driver; administrative violations; traffic accident; transport.

12.00.08 – Criminal law and criminology, penal law.

5.1.4. Criminal legal sciences.

For citation: 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: online scientific and practical journal of private and public law*, 2022, no. 2 (17), pp. 108–115. doi: 10.46741/2713-2811.2022.17.2.012.

Законодатель, продолжая совершенствовать правовую систему, 24 мая 1996 г. принял Уголовный кодекс Российской Федерации. Новый кодифицированный нормативный акт призван обеспечить охрану складывающихся общественных отношений и таким образом восполнить образовавшиеся в уголовно-правовой охране пробелы. Отметим, что в системе объектов уголовно-правовой охраны наряду с другими законодатель выделил сферу безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Объясняется это тем, что современный транспорт (воздушный, водный, трубопроводный и автомобильный) является одним из достижений научно-технического прогресса и цивилизации, важнейшей социальной частью инфраструктуры экономики государства, от уровня его развития и работы зависит успешное осуществление экономической стратегии государства. Такое повышенное внимание законодателя вполне оправданно и образует необходимый этап в процессе совершенствования уголовного законодательства, в котором устанавливается ответственность за нарушения в данной сфере общественных отношений [5, с. 114].

Следует также иметь в виду, что, во-первых, транспортная инфраструктура, являясь важнейшей сферой экономики, становится более незащищенной, уязвимой для различных технологических катастроф и террористических проявлений, во-вторых, транспорт представляет собой источник повышенной опасности, что возлагает на лиц дополнительную ответственность за его эксплуатацию, обязанность проявлять повышенную осторожность и дисциплинированность [2].

В современных условиях наблюдается существенное увеличение количества транспортных средств, передвигающихся по автомобильным дорогам общего пользования. Транспорт используется буквально во всех сферах жизни человека. При этом состояние защищенности российского общества служит необходимым условием эффективного функционирования всех областей жизнедеятельности как государства в целом, так и отдельного человека, включая транспортную безопасность. Транспортные средства являются источником повышенной опасности, из-за них на дорогах Российской Федерации гибнут сотни тысяч людей ежегодно. Так, согласно показателям состояния безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по итогам 2021 г. на территории России произошло 133 331 ДТП, в результате чего погибло 14 874 чел., 167 856 получили ранения. Количество лиц, погибших в результате ДТП, соотносится с населением среднестатистического районного центра муниципального образования.

Угроза, исходящая от автомобилизации, была понятна сразу. В 1900 г. впервые в Российской империи было выдано удостоверение на управление автомобилем в соответствии с Постановлением Санкт-Петербургского градоначальника «О порядке пассажирского движения на автомобиле» [1, с. 9]. Примечательно, что уже в то время при выдаче удостоверения проверялось умение управлять автомобилем.

В современных условиях для получения водительского удостоверения на право управления транспортным средством необходимо достигнуть определенного возраста, пройти соответствующий медицинский осмотр, а также успешно сдать теоретический и практический экзамены. Обеспокоенность государства количеством ДТП с участием молодых водителей (стаж управления транспортными средствами менее 2 лет) получила выражение в принятии нового Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, утвержденного приказом МВД России от 20.02.2022 № 80. Так, требования к сдаче практического экзамена с 1 апреля 2021 г. существенно усложнились, был сделан акцент на его проведение в условиях движения по дорогам общего пользования, при этом определен конкретный перечень элементов, обязательных для выполнения.

Вышесказанное подчеркивает обеспокоенность государства вопросом соответствия навыков и умений будущих водителей, требуемым для допуска к управлению транспортными средствами по дорогам общего пользования. При этом государство не только наделяет правом управления транспортными средствами, но может и лишить такового за совершение определенных правонарушений в области дорожного движения.

Лишение права управления транспортным средством является видом наказания за совершение грубых нарушений Правил дорожного движения в рамках административного и уголовного права. В статье речь пойдет о лишении права управлять транспортными средствами не как о виде наказания за совершение

правонарушения, а как о государственном предписании, выраженном в официальном запрете на осуществление действий по управлению транспортом.

Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрена ответственность как за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством, так и за управление транспортным средством водителем, лишенным данного права.

Обратимся к официальной статистической информации, содержащейся в многопараметрической информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.

Так, за 2021 г. на территории Российской Федерации произошло 13 332 ДТП по вине водителей, не имеющих либо лишенных права управления транспортными средствами, в которых 2116 чел. погибли и 17 171 чел. получил ранения. Удельный вес таких ДТП в общей массе ДТП по вине водителей транспортных средств составил 11,2.

Для большей информативности предлагаем рассмотреть изменение не только количественных показателей, но и удельного веса указанного вида нарушений в период с 2017 по 2021 г. (табл. 1).

Таблица 1

ДТП по вине водителей, лишенных либо не имеющих права управления транспортным средством

Год	ДТП	+/- к АППГ	Погибло	+/- к АППГ	Ранено	+/- к АППГ	Всего ДТП по вине водителей ТС
2017	14 642	-5,61	2460	-3,98	19 059	-6,09	143 458
2018	15 234	+4,04	2438	-0,89	19 593	+2,8	148 142
2019	15 550	+2,07	2346	-3,77	20 421	+4,23	146 688
2020	15 950	+2,57	2512	+7,08	20 598	+0,87	128 528
2021	13 332	-15,76	2116	-15,76	17 171	-16,64	118 434

Резкое снижение количества дорожно-транспортных происшествий рассматриваемого вида в 2021 г. объясняется общим сокращением всего массива дорожно-транспортных происшествий по вине водителей транспортных средств относительно 2020 г. Исходя из представленных значений, волнообразное изменение удельного веса данного вида ДТП нагляднее всего будет продемонстрировать при помощи следующего графика:



Рис. Удельный вес ДТП по вине водителей, лишенных либо не имеющих права управления транспортным средством

По результатам проведенного исследования можно сделать вывод об отсутствии в настоящее время действенной меры наказания, которая способствовала бы воздержанию от управления транспортными средствами водителями, лишенными либо не имеющими такого права.

Опасность данного нарушения кроется не только в умышленном нарушении запрета государства на осуществление определенных действий, но и в создании угрозы для других участников дорожного движения. А. М. Жуков указывает, что «уголовно-правовая политика должна отвечать современным потребностям российского общества в том, какие общественные отношения нуждаются в уголовно-правовой охране, а также в определении средств, форм и методов деятельности государства в целом и государственных органов в сфере борьбы с преступностью» [4, с. 220].

Определены соответствующие меры ответственности за совершение правонарушения, предусмотренного ст. 12.7 КоАП РФ: по ч. 1 (водитель не имеет права управления транспортными средствами) – наложение административного штрафа в размере от пяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей; по ч. 2 (водитель лишен специального права) – наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок от ста до двухсот часов.

Вместе с тем, как показало исследование правовых регламентов, в них не отражено установление ответственности за неоднократное совершение указанных правонарушений. И только в 2014 г. законодатель ввел ст. 264¹ УК РФ, предусматривающую ответственность за управление транспортным средством лицом, ранее подвергнутым административному наказанию по ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ.

Представляется, что введение уголовного наказания за повторное управление транспортным средством водителем, лишенным либо не имеющим права управления транспортными средствами, будет служить сдерживающим фактором, позволяющим оградить общество от повышенной угрозы безопасности на транспорте.

Об эффективности подобного рода новаций следует судить по устойчивой тенденции снижения дорожно-транспортных происшествий по вине водителей с признаками опьянения (табл. 2).

Таблица 2

ДТП с участием водителей с признаками опьянения

Год	ДТП	+/- к АППГ	Погибло	+/- к АППГ	Ранено	+/- к АППГ	Всего ДТП по вине водителей ТС
2017	18 741	-4,9	4492	-5,2	25 633	-5,4	143 458
2018	18 654	-0,5	4422	-1,6	25 618	-1,6	148 142
2019	18 100	-3,0	4185	-5,4	24 921	-2,7	146 688
2020	17 845	-1,4	4212	+0,6	23 813	-4,4	128 528
2021	14 334	-19,7	2543	-15,9	19 016	-20,1	118 434

Примечание: сведения приводятся по данным портала правовой статистики Генеральной Прокуратуры Российской Федерации. Форма 4-ЕГС. Раздел 2. (<http://crimestat.ru/analitics/>).

Конечно, нельзя говорить, что темпы снижения количества ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения освидетельствования, есть полностью следствие преобразования уголовной политики в области транспортных преступлений, но при этом вышеприведенные сведения подтверждают эффективность введения в Уголовный кодекс Российской Федерации составов за повторное совершение правонарушений, предусмотренных КоАП РФ [2].

Эффективность криминализирующего направления уголовной политики в области преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта обнаруживается и в поэтапном снижении числа зарегистрированных преступлений по ст. 264 и 264¹ УК РФ (табл. 3).

Таблица 3

ст. 264 УК РФ	1997–2001 гг.	2002–2006 гг.	2007–2011 гг.	2012–2016 гг.	2017–2021 гг.
Зарегистрировано	261 297	190 167	131 102	134 731	97 544
Выявлено лиц	203 370	144 785	105 664	95 277	86 642
Темпы роста/снижения, %	X	-27,22	-31,05	2,76	-27,6 %
ст. 264¹ УК РФ	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Зарегистрировано	81 171	73 106	68 035	68 438	66 323
Выявлено лиц	79 783	73 115	65 967	66 967	65 578
Темпы роста/снижения, %	X	-9,93	-6,93	0,59	-3,09

Примечание: сведения приводятся по данным портала правовой статистики Генеральной Прокуратуры Российской Федерации. Форма 4-ЕГС. Раздел 2. (<http://crimestat.ru/analyt-ics/>).

Проведенный анализ показывает значительное сокращение числа преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения, в период с 1997 по 2021 г., что прямо пропорционально влияет на состояние защищенности общества в целом и личности в частности от преступных посягательств в области безопасности дорожного движения.

Говоря о криминализации именно факта повторности совершения деяний, содержащихся в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, А. С. Рубцова справедливо отмечает, что законодатель не пошел по пути криминализации единичного факта управления транспортным средством в состоянии опьянения «по понятным причинам, так как избегает излишней криминализации да и понимает, что превентивное значение такой нормы невелико, но породит массу проблем при ее реализации» [7, с. 90]. Данный вывод справедлив и применительно к решению вопроса о криминализации единичного факта управления транспортным средством лицом, лишенным либо не имеющим права управления транспортным средством.

Учитывая вышеизложенное, предлагаем ст. 264¹ УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» дополнить ч. 2, изложив ее в следующей редакции: «Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом,

лишенным либо не имеющим права управления транспортным средством, подвергнутым ранее административному наказанию за управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления транспортным средством либо лишенным такого права». Представляется, что состав преступления, закрепленный в ст. 264¹ УК РФ, и предлагаемый состав преступления имеют близкую правовую природу, а также предполагают одинаково высокую степень общественной опасности.

Считаем, что указанные изменения будут способствовать повышению эффективности уголовно-правовой политики, а также носить профилактический характер.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. В 2008 году водительскому удостоверению исполнилось 115 лет // Вестник Орловского юридического института Министерства внутренних дел Российской Федерации. – 2008. – 28 октября (№ 8 (80)). – С. 9.
2. Додонов, В. Н. Сравнительное уголовное право. Особенная часть : монография / В. Н. Додонов, О. С. Капинус, С. П. Щерба. – Москва : Юрлитинформ, 2010. – 543 с. – ISBN 978-5-93295-617-5.
3. Долгова, А. И. Преступность, ее организованность и криминальное общество / А. И. Долгова. – Москва : Рос. криминолог. ассоц., 2003. – 575 с. – ISBN 5-87817-036-1.
4. Жуков, А. М. Проблемные вопросы назначения наказания при рассмотрении уголовных дел о преступлениях, предусмотренных статьей 264. 1 УК РФ / А. М. Жуков // Вестник экономической безопасности. – 2017. – № 2. – С. 216–223.
5. Кузнецов, А. П. Особенная часть Уголовного кодекса Российской Федерации: система преступлений и их классификация : учебное пособие / А. П. Кузнецов, Н. Н. Маршакова. – Нижний Новгород : Нижегород. правовая акад., 2008. – 212 с. – ISBN 978-5-8263-0129-6.
6. Преступность в России начала XXI века и реагирование на нее : монография / ответственный редактор А. И. Долгова. – Москва : Рос. криминолог. ассоц., 2004. – 123 с. – ISBN 5-87817-042-6.
7. Рубцова, А. С. Ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / А. С. Рубцова // Вестник Омской юридической академии. – 2018. – Том 15, № 1. – С. 86–91.
8. Семенов, Е. Ю. Предотвращение уклонения от уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, скрывшимся с места ДТП. По статье 264.1 УК РФ / Е. Ю. Семенов, П. В. Кобзина // Закон и право. – 2019. – № 10. – С. 74–76.

REFERENCES

1. *Vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta Ministerstva vnutrennikh del Rossiiskoi Federatsii*=Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of the Russian Federation named after V.V. Lukyanov, 2008, no. 8 (80), p. 9. (In Russ.).
2. Dodonov V.N., Kapinus O.S., Shcherba S.P. *Sravnitel'noe ugovolnoe pravo. Osobennaya chast'*: monografiya [Comparative Criminal Law. Special Part: Monograph]. Moscow: Yurлитinform, 2010. 543 p. ISBN 978-5-93295-617-5.
3. Dolgova A.I. *Prestupnost', ee organizovannost' i kriminal'noe obshchestvo* [Crime, its organization and criminal society]. Moscow: Ros. kriminolog. assots., 2003. 575 p. ISBN 5-87817-036-1.

4. Zhukov A.M. Problematic issues of sentencing when considering criminal cases of crimes provided for in Article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. *Vestnik ekonomicheskoi bezopasnosti=Vestnik of Economic Security*, 2017, no. 2, pp. 216–223. (In Russ.)/
5. Kuznetsov A.P., Marshakova N.N. *Osobennaya chast' Ugolvnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: sistema prestuplenii i ikh klassifikatsiya: uchebnoe posobie* [The Special Part of the Criminal Code of the Russian Federation: system of crimes and their classification: textbook]. Nizhnii Novgorod: Nizhegorod. pravovaya akad., 2008. 212 p. ISBN 978-5-8263-0129-6.
6. *Prestupnost' v Rossii nachala 21 veka i reagirovanie na nee: monografiya* [Crime in Russia at the beginning of the XXI century and the response to it: monograph]. Ed. by A. I. Dolgova. Moscow: Ros. kriminolog. assots., 2004. 123 p. ISBN 5-87817-042-6.
7. Rubtsova A.S Liability for violation of traffic rules by a person subjected to administrative punishment. *Vestnik Omskoi yuridicheskoi akademii=Bulletin of the Omsk Law Academy*, 2018, vol. 15, no. 1, pp. 86–91. (In Russ.).
8. Semenov E.Yu., Kobzina P.V. Prevention of evasion from criminal liability for repeated driving of a vehicle in a state of intoxication by a person who fled from the scene of an accident, according to Article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. *Zakon i pravo=Law and Legislation*, 2019, no. 10, pp. 74–76. (In Russ.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

ПОЛИНА ВЛАДИМИРОВНА СМИРНОВА
– адъюнкт Нижегородской академии МВД
России, Нижний Новгород, Россия, Polinakobzina@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9717-1206>

POLINA V. SMIRNOVA – Associate of the
Nizhny Novgorod Academy of the Ministry
of Internal Affairs of Russia, Polinakobzina@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9717-1206>

Статья поступила 01.10.2021