

Научная статья
УДК 343
doi: 10.35750/2071-8284-2023-3-141-148

Дарья Андреевна Эрте

адъюнкт

<https://orcid.org/0009-0008-7369-5452>, ERTEDARIA@yandex.ru

Санкт-Петербургский университет МВД России,
Российская Федерация, 198206, Санкт-Петербург, ул. Лётчика Пилютова, д. 1

Факторный анализ установления уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость

Аннотация: Введение. В статье исследуются факторы, оказывающие влияние на установление уголовно-правовых запретов в области нарушений правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. На основе анализа актуальных статистических данных в области обеспечения безопасности дорожного движения подчёркивается общественная опасность совершения таких преступных деяний. Цель исследования – проведение факторного анализа установления уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость.

Методы: для определения понятий настоящего исследования применялась диалектическая методология; в целях многоаспектного понимания факторов установления уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, использовались элементы социологической методологии.

Рассмотрение норм уголовного права как системы права и определения факторов, способствовавших криминализации рассматриваемых преступлений, осуществлялось посредством факторного подхода. Кроме того, в настоящем исследовании были использованы системный метод (для установления системообразующих свойств уголовного законодательства); структурно-функциональный метод (для определения влияния каждого из факторов на криминализацию рассматриваемых составов преступлений). При исследовании отдельных вопросов применялись частнонаучные методы, такие как формально-юридический, конкретно-исторический и сравнительно-правовой.

Результаты: представлены классификацией факторов, способствующих установлению уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, и дана их характеристика. Обосновывается центральная роль социального фактора, его взаимосвязь и влияние на остальные факторы, выявлена необходимость привлечения гражданских структур для предотвращения и пресечения рассматриваемых видов преступлений. Практическая значимость выражается в предложении автором мер по противодействию преступным нарушениям правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость.

Ключевые слова: нарушение правил дорожного движения, административное наказание, судимость, факторы, факторный анализ, типология факторов

Для цитирования: Эрте Д. А. Факторный анализ установления уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2023. – № 3 (99). – С. 141–148; doi: 10.35750/2071-8284-2023-3-141-148.

Darya A. Erte

Graduate

<https://orcid.org/0009-0008-7369-5452>, ERTEDARIA@yandex.ru

Saint Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia
1, Letchika Pilyutova str., Saint Petersburg, 198206, Russian Federation

Factor analysis of the imposition of a legal prohibition on traffic violations by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record

Abstract: Introduction. The article examines the factors influencing the imposition of legal prohibition in the sphere of traffic violations by a person who has been subjected to administrative punishment or has a criminal record. The social danger of these crimes is underlined. The purpose of the study is to factorize the imposition of criminal prohibition on traffic violations by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record.

Methods: Dialectical methodology was used to define the concept of this study; elements of sociological methodology were used for multidimensional understanding of the factors of establishing a legal ban on traffic violations by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record.

The examination of criminal law norms as a system of law and the identification of factors that contributed to the criminalization of the reviewed offenses was carried out by means of the factor approach. Moreover, the present study included the systematic method (to establish the system-forming features of the criminal legislation); the structural-functional method (to determine the influence of each factor on the criminalization of the reviewed corpus delicti). When examining certain aspects, special scientific methods such as formal-legal, specifically historical and comparative legal methods were used.

Results: The classification of factors contributing to the imposition of legal prohibition on traffic violations by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record is given as well as their description. The authors explain the main role of the social factor, its interrelation and influence on other factors. The study reveals the necessity of the involvement of civil organizations to prevent and suppress these types of crimes. The author suggests some measures to prevent traffic offenses committed by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record.

Keywords: traffic violation, administrative punishment, criminal record, factors, factor analysis, typology of factors

For citation: Erte D. A. Factor analysis of the imposition of a legal prohibition on traffic violations by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record // Vestnik of St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2023. – № 3 (99). – С. 141–148; doi: 10.35750/2071-8284-2023-3-141-148.

Введение

В эпоху стремительного развития общества все более актуализируются вопросы благосостояния людей, прежде всего обеспечение безопасности их жизни, здоровья и частной собственности. Каждый современный человек ежедневно становится активным или пассивным участником дорожного движения. В этой связи безопасность дорожного движения выступает одной из социально значимых сфер общественной жизни. Государственная политика в стремлении адекватно и своевременно реагировать на изменяющиеся процессы вносит свои коррективы в законодательные нормы. Об этом свидетельствует последовательное дополнение Уголовного кодекса РФ¹ (далее – УК РФ) статьями 264¹, 264², 264³, введенными Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ, Федеральным законом от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ и Федеральным законом от 14 июля 2022 г. № 258-ФЗ соответственно.

Необходимость изменения законодательства подтверждается следующими официальными данными: за последнее десятилетие в России произошло 1737961 дорожно-транспортное происшествие (далее ДТП), в которых пострадали 220 5307 человек, из них 210 346 погибли². За период 2011–2020 гг. количество выявленных административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения возросло почти в 3 раза (с 57,2 млн в 2011 г. до 167,2 млн в 2020 г.).

В 2022 году в области безопасности дорожного движения возбуждено 204,1 млн (+ 11,5 %) дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения³ и 79 124 – о преступлениях против безопасности дорожного движения (далее БДД), где основную долю преступлений, составило управ-

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ [Электронный ресурс] // Доступ из СПС «Консультант Плюс»: сайт. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ (дата обращения: 03.03.2023).

² Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция: сайт. – URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 03.06.2023).

³ Информационно-аналитический обзор «Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Научного центра БДД МВД России. – URL: <http://ncbdd.mvd.ru> (дата обращения: 15.05.2023).

ление транспортным средством (далее ТС) в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264¹ УК РФ) – 61 208, или 77 % преступлений. За повторное управление ТС в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию за управление ТС в состоянии опьянения или имеющим судимость за совершение преступления в сфере БДД (ст. 264.1 УК РФ), в 2022 году осуждено 55 602 (– 2,1 %) человека.

Изменение норм уголовного права происходит в неразрывной связи права с обществом и государством. С точки зрения социологического правопонимания формирование и изменение права осуществляется в рамках развития общественной системы. Современное уголовное право, как и право в общем смысле, изменяется и развивается под воздействием различных факторов. Факторный анализ изменений уголовного права является важным инструментом для изучения динамики и развития уголовного законодательства, позволяющим из сложной системы факторов выявить те, на которые возможно или невозможно повлиять, предвосхитить ситуацию и адаптивно оптимизировать уголовное право в рассматриваемом направлении.

Под факторным подходом в настоящем исследовании следует понимать анализ уголовного права как системы, изменение которой происходит под воздействием движущих сил. В рамках факторного анализа определяется роль каждого из взаимодействующих факторов в общем процессе развития уголовного права.

Новизна темы исследования состоит в обосновании криминализации рассматриваемых деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения, лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, с точки зрения факторного анализа. Установление уголовно-правового запрета и выделение законодателем новых составов преступлений в настоящем исследовании представлено системой факторов.

Однако, несмотря на внушительные статистические данные, в научном сообществе существуют противоположные точки зрения насчёт криминализации рассматриваемых деяний. Возвращение в систему уголовного законодательства «административной преюдиции» профессор А. И. Коробеев назвал «шагом назад в прошлое» [1, с. 51–52]. Административная преюдиция представляет собой ответственность за повторное административное правонарушение, связанное с управлением транспортным средством в состоянии опьянения [2, с. 91]. Профессор Н. И. Лопашенко отмечает, что «рецепция института административной преюдиции в уголовном праве России – тупиковый путь развития этой отрасли права» [3, с. 5–7]. В свою очередь, Е. А. Жарких характеризует содержание ст. 264¹ УК РФ как смешение в одной статье признаков и уголовно-правового, и административно-правового рецидива [4, с. 25]. Безусловно, между дорожно-транспортными правонаруше-

ниями и преступлениями в сфере дорожного движения существует тесная связь [5, с. 92], при которой они сопутствуют друг другу, перерастают одно в другое, приобретают систематичность и повышенную опасность.

В теории уголовного права изучением проблемы противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения занимались многие отечественные ученые, такие как Н. С. Алексеев, И. В. Божко, С. И. Гирько, С. А. Домахин, В. И. Жулев, Н. Ю. Исаев, А. И. Коробеев, Б. А. Куринов, В. В. Лукьянов, Н. И. Пикуров, А. А. Пионтковский, И. М. Тяжкова, А. И. Чучаев, Е. О. Яковлева, Н. В. Якубенко и др.

В современный период отдельные проблемы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, отчасти были рассмотрены в трудах Г. Ш. Аюповой (Екатеринбург, 2018), М. В. Афанасьевой (Москва, 2018), М. В. Баранчиковой (Орёл, 2019) и В. Е. Трофимовым (Орёл, 2021).

Вместе с тем теория уголовного права нуждается в комплексном обосновании установления уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. Целью настоящего исследования является установление факторов, способствовавших криминализации рассматриваемых преступлений. Задачами выступает определение системы факторов, влияющих на уголовно-правовой запрет нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, и место социального фактора в этой системе; определение пробелов законодательства и оценка эффективности криминализации данных составов преступлений; поиск новых превентивных методов предотвращения преступлений и правонарушений в области дорожного движения.

Методы

Базовой методологией исследования является диалектическая методология, на основе которой представлены понятия, приведённые в исследовании. Кроме того, использовались элементы социологической методологии, позволившие получить многоаспектное понимание факторов установления уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. Применение социологической методологии даёт возможность исследовать уголовное право в связи с природой самого общества.

Факторный подход предназначен для рассмотрения норм уголовного права как системы, изменение состояний которой связано с перестройкой всех основных элементов её структуры под воздействием ряда движущих сил.

Системный метод применялся при факторном подходе с целью установления системообра-

зующих свойств уголовного законодательства, определения элементного состава правовых норм как основы их дифференциации. Структурно-функциональный метод использовался для определения влияния каждого из факторов на криминализацию рассматриваемых составов преступлений. Для исследования отдельных вопросов исследования использовались частнонаучные методы, такие как формально-юридический, конкретно-исторический и сравнительно-правовой.

Результаты

Выделяя факторы важно отделить их от схожих, но имеющих качественные различия понятий, таких как условия, обстоятельства и причины. Факторы в общем виде представляют собой явления, процессы и / или их совокупность, которые оказывают влияние на внешнюю систему, процесс, образование. В теории права основу различий данных смежных понятий составляет критерий силы влияния причины, условия, обстоятельства или фактора на изменение и развитие объекта.

Определим, что «условие составляет ту среду, в которой последние (явление или процесс – Д. Э.) возникают, существуют и развиваются» [б. с. 188]. К условиям относятся место и время, состояние дорожного полотна и другие.

Обстоятельства представляют собой благоприятные или неблагоприятные события, способствующие изменению или развитию объекта, оказывающие на него внешнее пассивное влияние, но не обуславливающие такое изменение или развитие.

Причина – это конкретное явление, которое оказывает непосредственное влияние на объект, становится следствием того или иного факта. Причина выступает неотъемлемым элементом причинно-следственной связи.

Фактор – более сложное по своей конструкции понятие. В отличие от причины он вероятностный, разноплановый, ведущий к изменениям объекта под действием средств, механизмов внутри самого процесса или системы. Фактор из рассматриваемых понятий – самая активная форма влияния на изменение и развитие объекта, не имеющая причинного характера. В настоящем исследовании объектом влияния выступают уголовно-правовые нормы, предусмотренные статьями 264¹, 264² и 264³ УК РФ.

В правовой теории типы факторов представлены следующим образом: «объективные и субъективные; внутренние и внешние; факторы-сферы общественной жизни и факторы-процессы»⁴. Целесообразно уделить внимание именно системе факторов, оказывающих влияние на нормы уголовного права, поскольку признак системности факторов подразумевает их интеграцию, а не разрозненное и одностороннее влияние на объект. Один и тот же фактор мо-

жет относиться к двум и более типам факторов одновременно, что демонстрирует их разноплановость при рассмотрении под иным ракурсом. Так, экономический фактор выступает и объективным, и внешним, и фактором-сферой.

Применительно к уголовному праву объективные факторы представляют собой постоянные и стабильные элементы правовой реальности, существующие независимо от воли людей и целенаправленного воздействия кого-либо. Как объективные рассматриваются факторы исторической эпохи развития общества, процессы глобализации и цифровизации, научно-технический прогресс. Субъективные факторы выступают результатом деятельности субъектов, приводятся в действие волевым актом государства, общества, конкретного человека. К ним относятся политические, идеологические, административные и личностные факторы.

Внешние факторы характеризуются воздействием на уголовно-правовые нормы средой, в которой они формируются, функционируют и изменяются. Внешними факторами обусловленности уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, выступают социальная среда, экономическое и политическое состояние общества, его культурная и духовная жизнь. Внутренние факторы представляют собой существование уголовно-правовых норм в системе, их взаимосвязь с иными правовыми нормами и отраслями права. К внутренним факторам относятся правовой опыт, сложившийся из правоприменительной практики, юридическая техника, нормативно-регулятивная система и пр.

В современном обществе, где роль человека имеет центральное значение, актуализируется социальный фактор. И. И. Карпец не без основания полагает, что «природа преступности может носить только социальный характер. Социальная природа преступности определяет, во-первых, социальный характер её причин, а во-вторых, социальный характер мер её предупреждения» [7, с. 30]. Указанный фактор является внешним объективным фактором, представляющим потенциал, способный вызвать прогрессивные изменения и стать вектором развития права. Кроме того, социальный фактор по своим характеристикам универсален и по мере возрастания роли человека становится компонентом других факторов. Существует тесная взаимосвязь социального и экономического фактора, социального и культурного, социального и правового, поэтому их анализ целесообразно проводить в неразрывной связи друг с другом. Основным критерием влияния социального фактора на изменение права является сильное реально существующее гражданское общество. Его составляют самоорганизованные общественные объединения, входящие в систему институтов гражданского общества, через которые запросы общества, его интересы транслируются государству.

⁴ Баранова О. В. Система факторов развития современного права: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2020. – С. 25. – 34 с.

Экономический фактор, по аналогии с социальным, выступает внешним объективным фактором, который обусловлен развитием гражданско-правовой сферы, укреплением и разрастанием гражданско-правовых отношений, в значительном объёме ставших самоорганизующимися процессами. Феномен собственности в современном обществе является неотъемлемым атрибутом власти, поэтому моменты, связанные с собственностью, уже не образуют исключительно экономического фактора. Влияние данного фактора на изменение уголовно-правовых норм выражено в использовании методов санкций, связанных с собственностью и финансовыми издержками. В этой связи ч. 1 ст. 104¹ УК РФ дополнена п. «д», в соответствии с которым на основании обвинительного приговора осуществляется конфискация транспортного средства, принадлежащего обвиняемому и использованного им при совершении преступления, квалифицируемого по ст. 264² и ст. 264³ УК РФ.

Культурный или культурно-исторический фактор является внешним объективным фактором, связан с устоявшимися нормами поведения и обычаями, соответствующими культурному, нравственному и историческому уровню развития общества. Значимость данного фактора в установлении уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, видится в историческом опыте, присущем нашему народу. Эффективность правореализации связана прежде всего не с правотворческим процессом, а с рутинизацией и опривычиванием уже имеющихся правовых норм и правил поведения. Иначе говоря, минимизация дорожно-транспортных происшествий возможна лишь в условиях неукоснительного соблюдения правил дорожного движения, воспринимаемых гражданами не как предписание, а как образ жизни, как культура современного общества.

Политический фактор выступает внешним субъективным фактором влияния на изменение уголовно-правового законодательства, которое осуществляется под действием государственной политики. Преобладание императивных норм над диспозитивными демонстрирует усиление принудительных механизмов правоотношений. Безусловно, меры организационно-политического и государственного воздействия благоприятно сказываются на предупреждении и пресечении преступлений в сфере дорожного движения. Однако для наиболее эффективной правореализации государственной политики необходимо привлечение самоорганизующихся структур в лице институтов гражданского общества.

Административный (управленческий) фактор по типологии факторов выступает внешним субъективным, ему присуща важнейшая роль в обеспечении общественного порядка, неотъемлемой частью которого является безопасность в области дорожного движения. Государство возлагает на себя административ-

ные функции по обеспечению безопасности, контролю за исполнением правил и привлечению к ответственности виновных. Основным предназначением уголовного и административного наказания является не карательная, а исправительная функция. Внесённые в УК РФ изменения касаются лиц, которые уже были подвергнуты административному наказанию и / или имеют судимость за аналогичные виды правонарушений и преступлений, поскольку их новые проступки демонстрируют отсутствие положительного влияния предыдущих санкций.

Правовой фактор представляет собой внутренний субъективный фактор, поскольку изменение уголовного права происходит под действием активного правотворчества со стороны государства, выраженного в разрастании регламентации правоотношений, что, с одной стороны, обеспечивает их дифференциацию и действие аппарата принуждения, а с другой – снижает их органичность и возможность действовать вне системы принуждения. Правовой фактор может быть объективным, если речь идёт о естественном преобразовании права вследствие изменяющихся общественных отношений. Для юриспруденции рассматриваемый фактор представляет наибольший интерес, поэтому в настоящем исследовании уделим особое внимание его влиянию на установление уголовно-правового запрета нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. Как было выявлено ранее, правовой фактор охватывает юридическую технику и правоприменительный опыт, основанный на результатах юридической практики.

Так, часть 2 статьи 264¹ (повторное управление транспортными средствами в состоянии опьянения), часть 2 статьи 264² (опасные повторные нарушения правил дорожного движения водителем, имеющим судимость за аналогичное преступление) и часть 2 статьи 264³ (повторное управление механическим транспортным средством лицом, лишённым такого права) обладают признаками уголовной неоднократности. Понятие «неоднократность» не новое для уголовного права: до 2003 года существовала ст. 16 с аналогичным названием, которая была исключена из Особенной части УК РФ Федеральным законом РФ от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ. В этой связи любое неоднократное преступление рассматривалось или в качестве совокупности преступлений, или, при наличии признаков, в качестве рецидива преступлений.

Исключение ст. 16 было инициировано по ряду причин, которые указывали на недоработку данного понятия, его путаницы с множественностью преступлений, рецидивом и судимостью. Немало противников неоднократности критиковали указанный институт за нарушение конституционного принципа – никто не может быть осуждён повторно за одно и то же преступление. Безусловно, оспаривать недоработку теоретической и практической подоплёки ст. 16 УК РФ мы не берёмся, но тем не менее считаем

обоснованным возвращение в уголовно-правовое поле элементов института неоднократности. Здесь речь идёт о судебной практике, связанной с серийными убийцами, педофилами, общественная опасность, которых не вызывает сомнений и споров, равно как и их склонность к совершению новых аналогичных преступлений. Юридическая практика демонстрирует склонность к совершению аналогичных правонарушений и у так называемых «аварийщиков», субъектов преступлений, предусмотренных статьями 264¹, 264² и 264³ УК РФ.

Стоит отметить, что введением в некоторые статьи УК РФ в качестве квалифицирующего признака судимости законодатель оценивает не предыдущее преступление (его оценка дана предыдущим приговором суда), а личность деятеля, обладающего специфическим признаком – повышенной общественной опасностью, бесспорным подтверждением чего и является повторное аналогичное преступление. Соглашались в этом вопросе с Ю. И. Бытко, что «наказание, назначенное за первое преступление, оказалось безрезультатным, поэтому игнорирование данного обстоятельства и назначение за повторное преступление такого же наказания, как и за первое, будет неразумным, нелогичным и неэффективным» [8, с. 25]. Полагается, что акт криминализации используется как последняя «инстанция» тогда, когда иными способами достичь безопасности охраняемых общественных отношений в определённой сфере не представляется возможным. Как верно подметили авторы Ф. Н. О. Зейналов и П. С. Коблов, принцип экономии уголовно-правовых средств нацеливает на совершенствование иных мер. Так, по их мнению, целесообразно было бы усилить административную ответственность, а также обеспечить неотвратимость наказания виновных водителей на практике [9, с. 20–21].

Для квалификации деяния по статье 264² УК РФ сейчас неважно, умышленно или по неосторожности совершено водителем «финальное» (третье по счёту) превышение скорости или состоялся выезд на встречную полосу либо трамвайные пути. Однако среди исследователей уголовного права поднимается важный вопрос: «Должна ли образовывать рецидив повторность неосторожных преступлений?» [10, с. 37].

С 2011 года законодатель, переосмыслив юридический опыт, последовательно и методично возвращает институт неоднократности в Особенную часть УК РФ, но в видоизменённом качестве и без обоснования в Общей части. По мнению О. В. Куликова, это аргументируется «усилением, кумуляцией охранительных свойств соответствующих норм, а также противодействием устоявшемуся преступному поведению конкретного лица» [11, с. 129–130].

Фактор общественного и индивидуального правосознания является внутренним субъективным фактором, индикатором эффективности или неэффективности механизма принуждения, при котором лицо, ранее подвергнутое административному наказанию или имеющее

судимость, вновь совершает аналогичные противоправные действия. Названный фактор связан только с одним элементом состава – субъектом преступления. А. С. Рубцова отмечает, что «повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения свидетельствует о недостаточности имеющихся административно-правовых средств для эффективного противодействия этим деяниям, что в совокупности с иными факторами может рассматриваться в качестве значимой причины для криминализации соответствующих действий, которые, оставаясь в своей нормативной первооснове административными правонарушениями, по характеру и степени общественной опасности приближаются к уголовно наказуемым деяниям и при определенных условиях способны причинить серьёзный вред общественным отношениям, поставленным под охрану уголовного закона [12, с. 89].

К особенностям отечественного правосознания, присущим ему на всех этапах истории, многие авторы относят «этикоцентризм, нигилизм, конформность, влияние сферы бессознательного»⁵. Юридически закреплённые нормы становятся декларативными и умышленно игнорируются членами общества. Как отмечает В. Е. Трофимов, субъектов рассматриваемых преступлений отличает антисоциальное поведение. Совершённое преступное деяние выступает последовательным результатом их образа жизни, отражает преобладание асоциальных ценностно-нормативных установок [13, с. 144]. Важной характеристикой субъекта остается форма вины. Так, преступление, предусмотренное ст. 264¹ УК РФ, совершается умышленно, что, безусловно, повышает общественную опасность содеянного, возлагая дополнительную ответственность на такого водителя [14, с. 104].

С точки зрения криминологии индивидуальное правосознание лиц, создающих аварийную обстановку, характеризуется наличием нравственных и эмоционально-волевых деформаций, выраженных в самонадеянности в оценке своего опыта и мастерства вождения; пренебрежительном отношении к правилам дорожного движения и нарушении их ради собственной выгоды; лихачестве, сознательном рискованном поведении на дороге; снисходительном отношении к вождению в состоянии алкогольного опьянения; заниженной оценке степени опасности допускаемых ими нарушений.

Названные качества общественного и индивидуального правосознания не только обуславливают ужесточение уголовно-правовых норм за нарушение правил дорожного движения в отношении лиц, подвергнувших административному наказанию или имеющих судимость, но и обозначают необходимость устранения первопричины преступного поведения. В своём диссертационном исследовании А. Ю. Кравцов

⁵ Науменкова К. В. Российское правосознание: специфика, структура, динамика : автореф. дис. ... канд. филос. наук. – Красноярск, 2013. – С. 18. – 23 с.

особое внимание уделяет корректировке социальной рекламы, которая должна быть направлена на формирование «жесткой причинно-следственной связи между противоправным поведением участников дорожного движения и гибелью людей, с высокой степенью вероятности реализации такого сценария»⁶. В информационно-пропагандистском воздействии необходимо формировать образ «водителя-убийцы», связывая его с лицом, нарушившим правила дорожного движения, подвергнутым ранее административному наказанию или имеющем судимость. Правоохранительным органам стоит обратить внимание на воспитание чувства ответственности и дисциплинированности у лиц, становящихся участниками дорожного движения, и в этом вопросе всё больше актуализируется потребность их сотрудничества с самоорганизованными общественными структурами. Согласимся с мнением А. И. Коробеева о целесообразности следования примеру зарубежных стран, дабы предусмотреть квалифицированные виды преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации всех видов транспортных средств [15, с. 81–82].

Заключение

Подводя итог исследованию, сделаем следующие выводы.

1. Факторный анализ установления уголовно-правового запрета на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, позволил обозначить место соци-

⁶Кравцов А. Ю. Криминологическая характеристика и предупреждение дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2014. – С. 8.

Список литературы

1. Коробеев А. И. Криминализация управления транспортным средством в состоянии опьянения: назад в будущее / Современные проблемы уголовной политики: материалы VI Международной научно-практической конференции. – Том 1. – Краснодар: Федеральное государственное казённое образовательное учреждение высшего профессионального образования «Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации», 2015. – С. 51–58.
2. Пикуров Н. И. Административная преюдиция в уголовном праве: возможна ли реабилитация? / Уголовное право: стратегия развития в XXI веке : материалы 4-й Международной научно-практической конференции. – Москва: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – С. 88–93. – 190 с.
3. Лопашенко Н. А. Административной преюдиции в уголовном праве – нет! // Вестник Генеральной прокуратуры Российской Федерации. – 2011. – № 3 (23). – С. 64–71.
4. Жарких Е. А. Уголовно-правовой и административно-правовой рецидив: точки соприкосновения // Российский следователь. – 2016. – № 19. – С. 23–26.
5. Майоров А. В. О едином подходе при изучении механизма совершения правонарушения и преступления в сфере дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. – 2015. – № 1 (4). – С. 90–94.
6. Беспрозванный Д. Б. Типы детерминации правовых предписаний // Пробелы в российском законодательстве. – 2011. – № 3. – С. 187–190.
7. Карпец И. Проблема преступности. – Москва: Юридическая литература, 1969. – 168 с.
8. Бытко Ю. И. О некоторых тенденциях современной российской уголовной политики в отношении лиц, неоднократно совершающих преступления // Правовая политика и правовая жизнь. – 2017. – № 1. – С. 22–35.
9. Зейналов Ф. Н. О., Коблов П. С. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник экономики, управления и права. – 2018. – № 4 (45). – С. 17–22.

ального воздействия на развитие права. Обосновывается центральная роль социального фактора, его взаимосвязь и влияние на остальные факторы, что говорит о социальной обусловленности реализации уголовно-правовой политики и правоприменения.

2. Основная проблема современного российского права кроется в разрастании властно-принудительных норм, стремлении к повсеместной регламентации общественных отношений, однако статистика правонарушений и преступлений, в частности, в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, демонстрирует имеющиеся правовые пробелы и противоречия, а также неэффективность правоприменительной практики. Это может быть связано с исключением влияния общественных структур на административную и уголовно-правовую сферы.

3. Государство стимулирует создание институтов гражданского общества в социальной, экономической и духовной сферах общественной жизни, где их функционирование доказало свою эффективность. Считаем, что привлечение самоорганизующихся социальных структур в процессы предупреждения и пресечения преступлений, влияния на индивидуальное и общественное правосознание, формирование качественно новой культурной среды, связанной с безопасностью дорожного движения, является недооцененным и перспективным направлением в развитии уголовно- и административно-правовой политики государства.

Обозначенные в настоящем исследовании факторы и проблемы соотношения понятий неоднократности, множественности преступлений и рецидива в теории уголовного права и правоприменительной практики становятся направлениями дальнейшей научной разработки автора.

10. Клепицкий И. А., Понятовская Т. Г., Рарог А. И. и др. Качество уголовного закона: проблемы Общей части : монография / отв. ред. А. И. Рарог. – Москва: Проспект, 2016. – 288 с.
11. Куликов О. В. Уголовная неоднократность: отрицание отрицания // Северо-Кавказский юридический вестник. – 2023. – № 1. – С. 127–135.
12. Рубцова А. С. Ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Сибирское юридическое обозрение. – 2018. – № 1. – С. 86–91.
13. Трофимов В. Е. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика лиц, совершивших преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ // Правопорядок: история, теория, практика. – 2020. – № 1 (24). – С. 141–145.
14. Баранчикова М. В. Хулиганские побуждения и состояние опьянения как признаки транспортных преступлений // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2019. – Т. 9. – № 1 (30). – С. 101–108.
15. Коробеев А. И., Чуцаев А. И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного Суда РФ // Уголовное право. – 2018. – № 4. – С. 73–82.

References

1. Korobeyev A. I. Kriminalizatsiya upravleniya transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaniya: nazad v budushcheye / Sovremennyye problemy ugolovnoy politiki: materialy VI Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. – Tom 1. – Krasnodar: Federal'noye gosudarstvennoye kazonnoye obrazovatel'noye uchrezhdeniye vysshego professional'nogo obrazovaniya «Krasnodarskiy universitet Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii», 2015. – S. 51–58.
2. Pikurov N. I. Administrativnaya preyuditsiya v ugolovnom prave: vozmozhna li reabilitatsiya? / Ugolovnoye pravo: strategiya razvitiya v KHKHI veke : materialy 4-y Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. – Moskva: TK Velbi, Izd-vo Prospekt, 2007. – S. 88–93. – 190 s.
3. Lopashenko N. A. Administrativnoy preyuditsii v ugolovnom prave – net! // Vestnik General'noy prokuratury Rossiyskoy Federatsii. – 2011. – № 3 (23). – С. 64–71.
4. Zharkikh Ye. A. Ugolovno-pravovoy i administrativno-pravovoy retsidiv: tochki soprikosnoveniya // Rossiyskiy sledovatel'. – 2016. – № 19. – С. 23–26.
5. Mayorov A. V. O yedinom podkhode pri izuchenii mekhanizma soversheniya pravonarusheniya i prestupleniya v sfere dorozhnogo dvizheniya // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. – 2015. – № 1 (4). – С. 90–94.
6. Besprozvanny D. B. Tipy determinatsii pravovykh predpisaniy // Probely v rossiyskom zakonodatel'stve. – 2011. – № 3. – S. 187–190.
7. Karpets I. Problema prestupnosti. – Moskva: Yuridicheskaya literatura, 1969. – 168 s.
8. Bytko Yu. I. O nekotorykh tendentsiyakh sovremennoy rossiyskoy ugolovnoy politiki v otnoshenii lits, neodnokratno sovershayushchikh prestupleniya // Pravovaya politika i pravovaya zhizn'. – 2017. – № 1. – С. 22–35.
9. Zeynalov F. N. O., Koblov P. S. Ugolovnaya otvetstvennost' za narusheniye pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu // Vestnik ekonomiki, upravleniya i prava. – 2018. – № 4 (45). – С. 17–22.
10. Klepitskiy I. A., Ponyatovskaya T. G., Rarog A. I. i dr. Kachestvo ugolovnoy zakona: problemy Obshchey chasti : monografiya / отв. ред. А. И. Рарог. – Москва: Проспект, 2016. – 288 с.
11. Kulikov O. V. Ugolovnaya neodnokratnost': otritsaniye otritsaniya // Severo-Kavkazskiy yuridicheskij vestnik. – 2023. – № 1. – С. 127–135.
12. Rubtsova A. S. Otvetstvennost' za narusheniye pravil dorozhnogo dvizheniya litsom, podvergnutym administrativnomu nakazaniyu // Sibirskoye yuridicheskoye obozreniye. – 2018. – № 1. – С. 86–91.
13. Trofimov V. Ye. Ugolovno-pravovaya i kriminologicheskaya kharakteristika lits, sovershivshikh prestupleniya, predusmotrennoye st. 264.1 UK RF // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. – 2020. – № 1 (24). – С. 141–145.
14. Baranchikova M. V. Khuliganskiye pobuzhdeniya i sostoyaniye op'yaniya kak priznaki transportnykh prestupleniy // Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo. – 2019. – Т. 9. – № 1 (30). – С. 101–108.
15. Korobeyev A. I., Chuchayev A. I. Transportnyye prestupleniya: novyye shagi zakonodatelya i Konstitutsionnogo Suda RF // Ugolovnoye pravo. – 2018. – № 4. – С. 73–82.

Статья поступила в редакцию 07.07.2023; одобрена после рецензирования 15.07.2023; принята к публикации 26.07.2023.

The article was submitted July 7, 2023; approved after reviewing July 15, 2023; accepted for publication July 26 2023.