

DOI: 10.17803/1729-5920.2024.211.6.083-099

В. А. Маслов

Уральский юридический институт МВД России  
г. Екатеринбург, Российская Федерация

# Административная преюдиция как способ криминализации на примере уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения (ст. 264.2 УК РФ)

**Резюме.** Логичным следствием признания административной преюдиции формой криминализации является необходимость при решении вопроса об обоснованности признания преступными повторных деяний, изначально влекущих административную ответственность, устанавливать наличие основания для криминализации, каковым принято считать необходимую степень общественной опасности. Анализ эмпирических данных за 2013–2022 гг., характеризующих административные правонарушения, связанные с превышением установленного скоростного режима свыше 40 км в час, а также выездом на полосу, предназначенную для встречного движения, позволяет утверждать как минимум об отсутствии увеличения степени общественной вредности до уровня общественной опасности (ввиду последовательного систематического снижения ряда показателей наказуемости, а также отсутствия роста травматизма и смертности в результате нарушения указанных правил дорожного движения за весь анализируемый период). Признавая отсутствие объективных предпосылок для уголовно-правового вмешательства в сферу административного права, регулирующего анализируемые правоотношения, стоит рекомендовать законодателю обратить пристальное внимание на возможности административного законодательства (в том числе на перспективность установления соответствующих в большей степени видов и размеров наказания), а правоприменителю — на вопросы исполнимости наказания в виде штрафа. В целях принятия действенных мер к наиболее злостным правонарушителям корректнее было бы установить дифференцированную шкалу наказуемости в зависимости от повторности административного правонарушения. Данный подход позволит избежать концептуальных и правоприменительных проблем «переноса» ответственности за повторяющееся правонарушение в уголовный закон.

**Ключевые слова:** административная преюдиция; криминализация; основания криминализации; общественная опасность; степень общественной опасности; общественная опасность личности; уголовно-правовая политика; нарушение правил дорожного движения; превышение скорости; статистика

**Для цитирования:** Маслов В. А. Административная преюдиция как способ криминализации на примере уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения (ст. 264.2 УК РФ). *Lex russica*. 2024. Т. 77. № 6. С. 83–99. DOI: 10.17803/1729-5920.2024.211.6.083-099

## Administrative Prejudicial Effect as a Way of Criminalization using Criminal Liability for Violation of Traffic Rules as a Case Study (Article 264.2 of the Criminal Code of the Russian Federation)

Villi A. Maslov

Ural Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia  
Ekaterinburg, Russian Federation

**Abstract.** The logical consequence of recognizing administrative prejudicial effect as a form of criminalization is the need, when deciding on the validity of criminalizing repeated acts that initially entail administrative responsibility, to establish the existence of a basis for criminalization, which is considered to be the necessary degree of public

© Маслов В. А., 2024

danger. The author conducts an analysis of empirical data for 2013–2022 characterizing administrative offenses related to exceeding the established speed limit over 40 km per hour, as well as entering the lane intended for oncoming traffic. This makes it possible to assert at least the absence of an increase in the degree of public harm to the level of public danger (due to the consistent systematic reduction of a number of indicators of punishability, as well as the absence of an increase in injuries and deaths as a result of violations of these traffic rules for the entire analyzed period). Recognizing the absence as such of objective prerequisites for criminal law interference in the sphere of administrative law regulating the analyzed legal relations, it is worth recommending that the legislator pay close attention to the possibilities available within the framework of administrative legislation (including the prospect of establishing appropriate types and sizes of punishment to a greater extent), and the law enforcement officer — to the issues of the enforceability of punishment in the form of a fine. In order to take effective measures against the most serious offenders, it would be more correct to establish a differentiated scale of punishability depending on the fact of repetition of an administrative offense. This approach will make it possible to avoid the conceptual and law enforcement problems of «transferring» responsibility for a recurring offense to the criminal law.

**Keywords:** administrative prejudicial effect; criminalization; grounds for criminalization; public danger; level of public danger; public danger of the individual; criminal law policy; violation of traffic rules; speeding; statistics

**Cite as:** Maslov VA. Administrative Prejudicial Effect as a Way of Criminalization using Criminal Liability for Violation of Traffic Rules as a Case Study (Article 264.2 of the Criminal Code of the Russian Federation). *Lex Russica*. 2024;77(6):83-99. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2024.211.6.083-099

## Введение

Административная преюдиция в уголовно-правовой политике на протяжении десятилетий является предметом самых активных дискуссий. Причин для данного явления несколько, но ключевая видится в том, что данный способ конструирования норм Особенной части УК РФ<sup>1</sup>, хотя не находил единогласной поддержки в научной среде, тем не менее был нормативно закреплён в 2009 г. и получил в последующие годы достаточно активное распространение, сопровождаемое периодическим подтверждением обоснованности действий законодателя со стороны Верховного Суда РФ и Конституционного Суда РФ.

Не вдаваясь в дискуссию между сторонниками и противниками данного законодательного подхода, сто́ит признать, что по сути административная преюдиция — способ (форма) криминализации. Сказанное предполагает актуальность обращения к вопросу о соответствии административной преюдиции сформированному в доктрине уголовного права учению о криминализации.

## Методология

На основе диалектико-материалистического метода познания, с использованием метода статистического анализа исследованы:

а) административная преюдиция как способ криминализации (с акцентом на общественную опасность как единственное (генеральное) основание криминализации);

б) общественная опасность (вредность) нарушений правил дорожного движения Российской Федерации (на основе данных Судебного департамента при Верховном Суде РФ):

— количество рассмотренных дел и лиц, подвергнутых административному наказанию, по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ<sup>2</sup>, соотношение количества лиц, подвергнутых административному наказанию, и количества рассмотренных дел (2013–2022 гг.);

— структура назначаемых по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ наказаний (2013–2022 гг.);

— суммы наложенных штрафов; штрафов, взысканных в добровольном или принудительном порядке; взыскиваемость штрафов по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ (2013–2022 гг.);

— суммы назначенных штрафов и взысканных в добровольном или принудительном порядке штрафов из расчета на одно лицо,

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

<sup>2</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 дек. № 256.

которому назначен штраф по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ;

— количество рассмотренных дел и количество лиц, подвергнутых административному наказанию, по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ (2013–2022 гг.);

— структура назначаемых по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ наказаний (2013–2022 гг.);

— суммы назначенных штрафов; взысканных в добровольном или принудительном порядке штрафов; взыскиваемость штрафов по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ (2013–2022 гг.).

## Основные результаты исследования

### 1. Административная преюдиция как способ криминализации

Под криминализацией обычно понимается процесс выявления общественно опасных деяний и признания их преступными путем установления в уголовном законе запрета на их совершение<sup>3</sup>.

Важно, что как терминологический, так и содержательный плюрализм точек зрения на вопрос оснований (основания) и условий криминализации чуть раньше позволил нам прийти к выводу о том, что наиболее корректным видится выделение единственного (или генерального) основания криминализации, под которым должно пониматься наличие деяния, не находящегося под уголовным запретом, но причиняющего (способного причинить) существенный вред общественным отношениям. Подчеркнем, что иные показатели преступности (например, распространенность/массо-

вость деяния) не должны восприниматься ни как самостоятельные, ни, тем более, как ключевые основания для криминализации, поскольку подобные свойства — составляющие общественной опасности<sup>4</sup>. Именно поэтому неблагоприятная динамика поведения (ранее регламентированного в административном законодательстве либо не рассматриваемого как противоправное) выделяется Н. А. Лопашенко в качестве *одной из причин* криминализации<sup>5</sup>.

Уместно указать на позицию Конституционного Суда РФ, отмечающего, что федеральный законодатель, устанавливая преступность *общественно опасных* деяний, должен учитывать «степень распространенности таких деяний, значимость охраняемых законом ценностей, на которые они посягают, и существенность причиняемого ими вреда, а также невозможность их преодоления с помощью иных правовых средств» (п. 2 постановления от 27.06.2005 № 7-П<sup>6</sup>).

Уточним, что в данной публикации общественная опасность и общественная вредность будут нередко отождествляться. Данное тождество представляется оправданным, поскольку:

— во-первых, относительно наличия (отсутствия) признака общественной опасности у административных правонарушений в доктрине единство отсутствует, и существуют точки зрения ученых (например, И. А. Подройкиной<sup>7</sup>) о том, что вполне корректно в отношении административных правонарушений именовать данный признак общественной опасностью;

— во-вторых, наша точка зрения состоит в том, что данные свойства деяния (опасность и вредность для общества) могут быть как

<sup>3</sup> См.: Побегайло Э. Ф. Уголовная политика современной России: авторская концепция // Вестник РГУ имени И. Канта. Серия «Экономические и юридические науки». 2007. Вып. 9. С. 13 ; Плаксина Т. А. Нормообразование в уголовном праве: плоскости, направления, способы // Российский юридический журнал. 2002. № 4. С. 52.

<sup>4</sup> Маслов В. А. Общественная опасность деяния как основание криминализации (декриминализации) // Российское право: образование, практика, наука. 2022. № 3. С. 77.

<sup>5</sup> Лопашенко Н. А. Российская уголовная политика: поиск истины или метод проб и ошибок? (Субъективная попытка анализа и прогноза) // Российский ежегодник уголовного права / под ред. Б. В. Волженкина. № 2. 2007. СПб., 2008. С. 433–434.

<sup>6</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 27.06.2005 № 7-П «По делу о проверке конституционности положений частей второй и четвертой статьи 20, части шестой статьи 144, пункта 3 части первой статьи 145, части третьей статьи 318, частей первой и второй статьи 319 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с запросами Законодательного Собрания Республики Карелия и Октябрьского районного суда города Мурманска» // Российская газета. 2005. 8 июля. № 147.

<sup>7</sup> Подройкина И. А. Штраф в уголовном и административном законодательстве — проблемы соотношения // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2013. № 2 (33). С. 72.

существенно отличными друг от друга, так и настолько близкими, что найти границу между правонарушением и его крайней формой — преступлением — не так просто. Именно из-за наличия близких по способности причинения вреда общественным отношениям деяний (в нашем случае — административных правонарушений в области безопасности дорожного движения) будет использоваться терминологический оборот «общественная опасность (вредность)».

Теперь представляется возможным перейти к рассмотрению вопроса административной преюдиции с учетом указанного основания для криминализации — наличия общественной опасности криминализуемого деяния, сразу констатируя факт отсутствия *существенных* различий в общественной опасности между ранее совершенным и наказуемым в рамках административной ответственности деянием и повторным его совершением, наказуемым в рамках уголовного закона. Это объясняется фактическим тождеством:

а) охраняемых общественных отношений (объекта посягательства);

б) характеристики совершаемого деяния (объективной стороны);

в) мотивационной составляющей правонарушителя (преступника) (субъективной стороны).

Различия можно проследить лишь в четвертом элементе состава преступления — субъекте, который, в отличие от первоначального факта (первоначальных фактов), характеризуется большей *злонамеренностью*, поскольку, несмотря на привлечение его к административной ответственности, снова преступает черту закона (по всей видимости — уголовного), вследствие чего государство реагирует на «правонарушительную линию поведения, стиль жизни, деятельность вместо отдельных актов поведения»<sup>8</sup>.

Именно данный факт (именуемый авторами, например, «накоплением» общественной опас-

ности<sup>9</sup>), по существу, позволяет сторонникам административной преюдиции утверждать о необходимости привлекать за повторное совершение административного правонарушения уже к уголовной ответственности, среди прочего отмечая и то, что «полемика относительно административной преюдиции теряет смысл, т. к. и правонарушение, и преступление находятся как бы в лоне уголовного права в широком смысле и нет никаких оснований говорить о том, что количество не может перерасти в качество, ибо в таком случае имеет место один деликт публичного свойства»<sup>10</sup>.

С данным подходом вполне справедливо не согласятся противники привлечения к уголовной ответственности за «*общественно опасное состояние человека*»<sup>11</sup>, они же сторонники «чистоты» уголовного законодательства и необходимости четкого отграничения преступного от непроступного, в частности УК РФ от КоАП РФ (например, И. А. Подройкина<sup>12</sup>), отстаивающие точку зрения о необходимости криминализации только того, что «изначально» общественно опасно ввиду специфики объекта посягательства и причиняемого вреда (объема угрозы причинения вреда).

Уместно назвать данную дискуссию концептуальной, указав, что существенные и заслуживающие внимания доводы имеются у обеих сторон.

Вместе с тем представляется незаслуженно отодвинутым на второй план такой немаловажный аспект общественной опасности, как способность деяний причинить вред обществу своей *совокупностью*. Речь идет о необходимости рассмотрения общественной опасности (вредности) деяния на предмет объема потенциального вреда для общества не только отдельно взятого факта действительности, но и определенной совокупности подобных фактов.

В данном случае разговор об общественной опасности *личности* может перейти в несколь-

<sup>8</sup> Бойко А. И. Административная преюдиция в уголовном праве: за и против // Юрист-Правоведъ. 2004. № 3. С. 31.

<sup>9</sup> Пудовочкин Ю. Е. Преступление с административной преюдицией: проблемы отграничения множественности преступлений от сложного единичного деяния // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2018. № 4. С. 42.

<sup>10</sup> Хиллута В. В. Административная преюдиция в контексте понимания преступления и его признаков // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2021. № 1. С. 6.

<sup>11</sup> Александров А. И. Уголовная политика в Российской Федерации. Еще раз о самом главном // Юридическая наука: история и современность. 2017. № 4. С. 36.

<sup>12</sup> Подройкина И. А. К вопросу об административной преюдиции в уголовном праве // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2018. № 3. С. 91.



ко иную плоскость, когда, например, общественно опасным станет ранее наказуемое в рамках административного законодательства деяние, которое по своим сущностным характеристикам стало представлять существенно бóльшую угрозу для общественных отношений.

Осознавая дискуссионность сказанного, уточним, что речь идет именно о *существенной* корректировке угрозы для общественных отношений, которая не должна пониматься как, например, *рядовая* негативная динамика привлечения к административной ответственности за отдельно взятое правонарушение. Представляется, что для утверждения об обоснованности криминализации необходима именно совокупность качественных и количественных изменений в степени общественной опасности (вредности) деяний, наказуемых нормами административного права.

Таким образом, можно заключить, что административная преюдиция как способ криминализации должна быть обоснована наличием деяния, обладающего необходимой и достаточной для установления уголовно-правового запрета общественной опасностью. Данная общественная опасность, в свою очередь, должна быть обусловлена существенными количественными и качественными изменениями, недвусмысленно характеризующими повышенную (по сравнению с предыдущими периодами) угрозу для общественных отношений. Именно эта угроза должна свидетельствовать о невозможности государства должным образом регулировать общественные отношения нормами административного законодательства и целесообразности прибегать к более строгой — уголовной — ответственности (по крайней мере до момента «стабилизации» общественных отношений).

Стоит отметить еще одно значимое обстоятельство, обусловленное тем, что криминология зиждется на предупреждении преступлений и доктринально однозначно утверждается, что борьба с преступностью намного эффективнее при работе «на упреждение» (превентивно). Значимость данного тезиса для рассматриваемой проблемы несомненна, поскольку, с одной стороны, мы приходим к выводу о допустимости (уместности / целесообразности / обоснованности) криминализации только того,

что объективно общественно опасно *сейчас* (на основании все тех же количественных и качественных изменений, характеризующих деяние уже как имеющее соответствующую степень общественной опасности в сравнении с предыдущими периодами), с другой стороны, мы требуем от законодателя работы «с опережением».

Итак, определившись с первостепенной значимостью общественной опасности для криминализации, стоит перейти к рассмотрению общественной опасности (вредности) нарушения правил дорожного движения.

## **2. Общественная опасность (вредность) нарушений правил дорожного движения Российской Федерации**

Как известно, очередным составом преступления, построенным по принципу административной преюдиции, дополнившим уголовный закон в 2021 г.<sup>13</sup>, была статья 264.2 УК РФ, предусматривавшая ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами.

Согласно диспозиции уголовной ответственности подлежит лицо:

а) превысившее установленную скорость движения транспортного средства на величину более 60, но не более 80 км в час (ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ), либо

б) превысившее установленную скорость движения транспортного средства на величину более 80 км в час (ч. 5 ст. 12.9 КоАП РФ), либо

в) выехавшее в нарушение правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ),

*при условии*, что данное лицо ранее было подвергнуто административному наказанию и лишено права управления транспортными средствами:

а) за повторное превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину как более 60, так и более 80 км в час (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ) либо

б) за повторный выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу, предна-

<sup>13</sup> Федеральный закон от 30.12.2021 № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2022. 11 янв. № 2.

значенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ).

Обращает на себя внимание то, что дифференциация административной ответственности осуществлена в начале 2010-х гг.:

— относительно ст. 12.15 КоАП РФ в 2012 г.<sup>14</sup>, когда была введена часть 5 данной нормы, предусматривающая повышенную ответственность за повторный выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления в нарушение правил дорожного движения;

— относительно ст. 12.9 КоАП РФ в 2013 г.<sup>15</sup>, когда, во-первых, была выделена ответственность за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 80 км в час (ч. 5) и, во-вторых, была введена ответственность за повторное нарушение скоростного режима (ч. 6 и 7).

Указанные обстоятельства свидетельствуют о желании законодателя создать условия для индивидуализации ответственности (в части ужесточения при повторном совершении), что предполагает оценку общественной вредности фактов совершения лицами повторных правонарушений как *повышенной* в сравнении с первоначальными аналогичными фактами (лицами).

Далее, преимущественно на основе эмпирических данных попытаемся определиться с общественной опасностью (вредностью) правонарушений, отмеченных в нормах КоАП РФ, повторное совершение которых с 2022 г. влечет ответственность уголовную.

### **2.1. Практика привлечения к ответственности по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ<sup>16</sup>**

С учетом того, что в декабре 2021 г. УК РФ был дополнен статьей 264.2, уместно проана-

лизировать эмпирические данные, предоставленные Верховным Судом РФ, в той или иной степени характеризующие состояние охраняемых статьей 12.9 КоАП РФ общественных отношений за период, предшествовавший 2021 г. (см. диаг. 1).

Данная диаграмма показательна по ряду причин.

Во-первых, наблюдается существенное (более чем в 9 раз) снижение числа как рассмотренных дел, так и лиц, подвергнутых наказанию за нарушение скоростного режима (с 41 941 дела в 2013 г. до 1 697 дел в 2022 г. и с 27 539 лиц в 2013 г. до 1 254 лиц в 2022 г.).

Во-вторых, тенденция к снижению была свойственна периоду с 2013 по 2017 г., после чего наблюдается относительная стабилизация.

В-третьих, за период с 2013 по 2016 г. наблюдалось сближение количества рассматриваемых ежегодно дел и числа лиц, подвергнутых наказанию (в 2013 г. на одно лицо, подвергнутое наказанию, приходилось 1,52 факта нарушения скоростного режима, тогда как в 2016 г. на одно лицо было уже 1,28 факта нарушения ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ).

Таким образом, можно уверенно утверждать о некоторых позитивных изменениях в вопросе соблюдения скоростного режима (по крайней мере в той части, которая предполагает ответственность, начиная с ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ, т.е. с превышения более чем на 60 км в час) за период с 2013 г. по настоящее время. Вместе с тем представляется обоснованным подвергнуть детальному рассмотрению более «свежие» с хронологической точки зрения данные, которые на первой диаграмме не столь наглядны ввиду ее масштаба (см. диаг. 2).

Итак, данные, характеризующие менее отдаленный период, свидетельствуют о следующем.

Во-первых, неоднозначна тенденция изменения показателей как рассмотренных дел, так

<sup>14</sup> Федеральный закон от 25.12.2012 № 252-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 2 Федерального закона “О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации”» // Российская газета. 2012. 28 дек. № 301.

<sup>15</sup> Федеральный закон от 23.07.2013 № 196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона “О безопасности дорожного движения”» // Российская газета. 2013. 25 июля. № 161.

<sup>16</sup> Форма № 1-АП «Отчет о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению дел об административных правонарушениях». Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 гг. // Официальный сайт Судебного департамента при Верховном Суде РФ. URL: <http://cddep.ru/?id=79> (дата обращения: 23.01.2024).

Диаграмма 1

Количество рассмотренных дел и лиц, подвергнутых административному наказанию по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ; соотношение числа лиц, подвергнутых административному наказанию, и количества рассмотренных дел (2013–2022 гг.)



Диаграмма 2

Количество рассмотренных дел и лиц, подвергнутых административному наказанию по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ; соотношение числа лиц, подвергнутых административному наказанию, и количества рассмотренных дел (2017–2022 гг.)



и лиц, подвергнутых наказанию: рост на 40 % в 2020 и 2021 гг. (относительно показателей 2017 и 2018 гг.) и резкое падение в 2,2 раза в 2022 г. (в сравнении с 2020 и 2021 гг.).

Во-вторых, соотношение числа рассмотренных дел и количества лиц, подвергнутых наказанию, стабилизировалось на уровне 1,3–1,39.

Отметим, что Судебный департамент при Верховном Суде РФ с 2019 г. отдельно ведет статистику по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ. Так, согласно имеющимся данным, число рассмотренных по данной норме дел в 2019 г. составляет 421, в 2020 г. — 646, в 2021 г. — 706, в 2022 г. — 328. Число лиц, подвергнутых наказанию по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, в 2019 г. составляет 238, в 2020 г. — 316, в 2021 г. — 312, в 2022 г. — 146. Налицо соответствие общей тенденции наказуемости по ст. 12.9 КоАП РФ.

Далее, из соображений оценки использования имеющихся административно-правовых ресурсов не будет лишним уточнение структуры назначаемых по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ наказаний (см. диаг. 3).

Диаграмма иллюстрирует следующее.

Во-первых, несмотря на то, что в норме предусмотрена альтернативная санкция, предполагающая либо штраф, либо лишение специального права, вне зависимости от существенных различий в абсолютных показателях (количество дел), фактически в девяти случаях

из десяти судом избирается наказание в виде штрафа.

Во-вторых, увеличение как в абсолютных, так и в относительных показателях назначаемости лишения специального права в 2017 и 2018 гг. обусловлено тем, что статистика за данные годы представлена не только по ч. 4 (как за период с 2013 по 2016 г.) и по ч. 4 и 5 (как за период с 2019 по 2022 г.), но и по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ.

С учетом дифференциации показателей наказуемости по ч. 7 анализируемой нормы с 2019 г. представляется уместным проиллюстрировать и данную динамику (см. диаг. 4).

Данные наглядно свидетельствуют о том, что соотношение наказаний в виде штрафа и в виде лишения специального права изменяется диаметрально противоположным образом, поскольку за повторность по меньшей мере в семи случаях из десяти назначается лишение специального права.

Представленные эмпирические данные позволяют утверждать и о том, что правоприменитель видит разницу между правонарушениями и корректирует меры ответственности в сторону ужесточения, однозначно и недвусмысленно указывая правонарушителю на противоправный характер его действий.

Представляется не лишним смысла обратить внимание и на статистику размеров назна-

Диаграмма 3  
Структура назначаемых по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ наказаний (2013–2022 гг.)

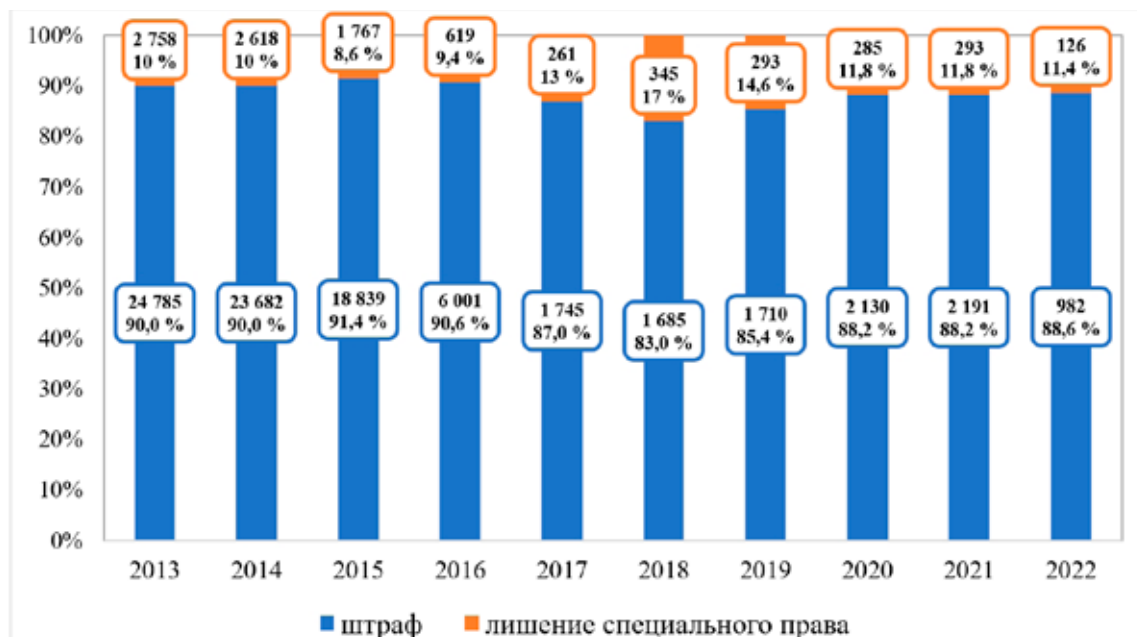
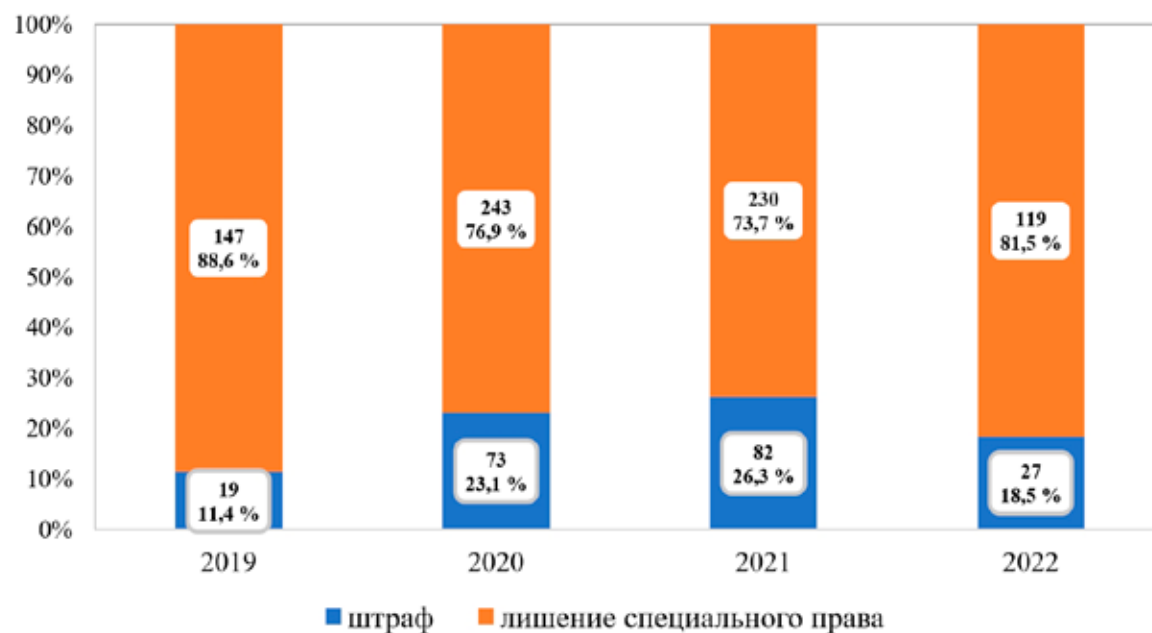




Диаграмма 4

## Структура назначаемых по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ наказаний (2019–2022 гг.)



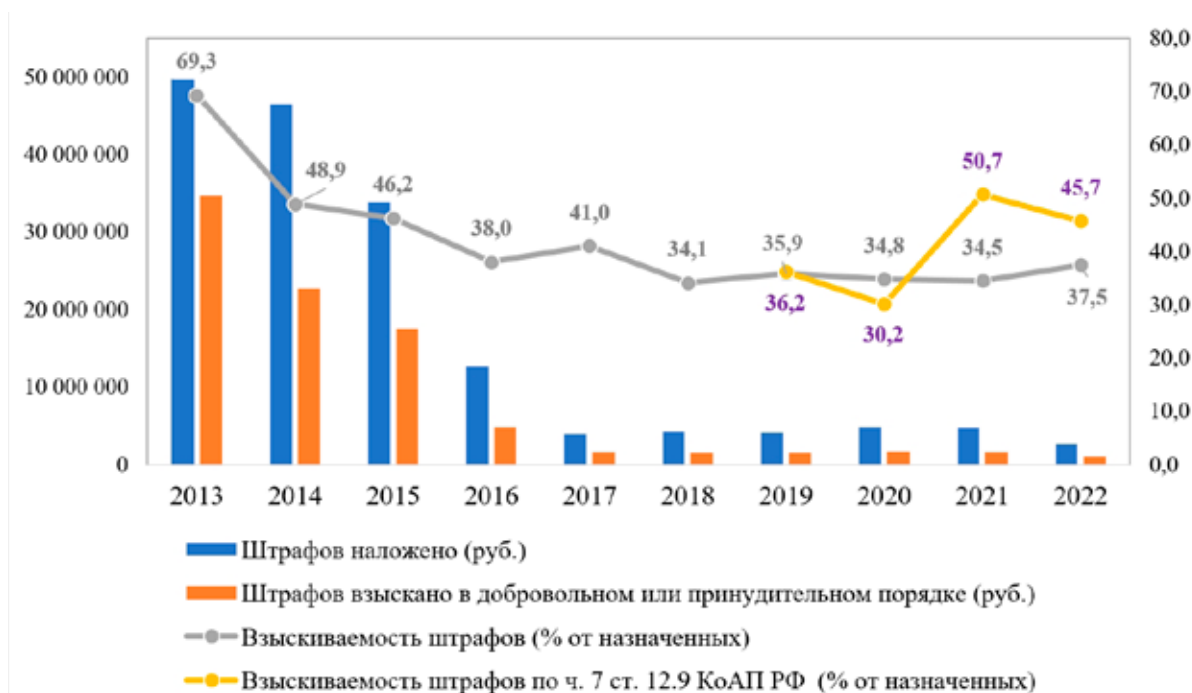
чаемых и реально взыскиваемых штрафов для оценки, с одной стороны, нагрузки на правонарушителя и, с другой стороны, фискальной составляющей (см. диаг. 5).

Выводов из данного статистического ряда можно сделать несколько.

Во-первых, закономерным следствием кратного снижения числа дел и лиц, подвергнутых

Диаграмма 5

## Суммы наложенных штрафов; суммы штрафов, взысканных в добровольном или принудительном порядке; взыскиваемость штрафов по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ (2013–2022 гг.)



наказанию, по ст. 12.9 КоАП РФ выступает столь же кратное снижение налагаемых и взыскиваемых штрафов (с более чем 50 млн руб. в 2013 г. до 2,7 млн руб. в 2022 г. (в части сумм наложенных штрафов)).

Во-вторых, не может не обращать на себя внимание тенденция существенного снижения взыскиваемых в добровольном или принудительном порядке сумм относительно сумм наложенных штрафов (с 69,3 % в 2013 г. до 37,5 % в 2022 г.).

В-третьих, выделяемая отдельно статистика по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ более неоднородна и колеблется уже в пределах от 30,2 до 50,7 %, что объясняется небольшим количеством лиц, в отношении которых применялась данная мера (в 2019 г. — 91; в 2020 г. — 73; в 2021 г. — 82; в 2022 г. — 27).

Для полноты картины обратимся также к вопросу взыскиваемости штрафов из расчета на количество лиц, которым штраф назначался (см. диаг. 6).

Подчеркнем, что возможность выбора размера штрафа предусмотрена только в санкции ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ (от 2000 до 2500 руб.), ч. 5 и 7 указанной нормы предусматривают фиксированную сумму штрафа — 5000 руб.

Итак, уход от абсолютных показателей наглядно обнаруживает тенденцию к росту сумм штрафов, назначаемых отдельно взятому правонарушителю. С учетом низкой взыскиваемости (фактически лишь треть от назначенных штрафов взыскивается в добровольном или принудительном порядке) можно утверждать о наличии существенной проблемы.

Прежде чем мы перейдем к анализу указанных показателей, сто́ит уделить внимание фактам, которые могут в некоторой степени свидетельствовать о необходимости реакции государства, в нашем случае — криминализации повторного нарушения скоростного режима. Речь, в отличие от вышеупомянутых количественных показателей, должна идти о показателях качественных (важно не путать с «количественным» и «качественным» показателями, отождествляемыми иногда с характером и степенью общественной опасности), поскольку

ку, как справедливо отмечает И. А. Подройкина, «решающим показателем, позволяющим отграничивать преступления от административных правонарушений, является величина причиненного вреда, которая, в свою очередь, является показателем степени общественной опасности совершенного деяния»<sup>17</sup>.

Если представить ситуацию, что с течением времени вредоносность (в том числе потенциальная) нарушения установленного скоростного режима изменилась (и притом существенно), то логично предположить, что данные изменения должны обнаруживаться в аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП), произошедших вследствие нарушения скоростного режима.

На наш взгляд, именно данные последствия могут иллюстрировать изменения в степени общественной опасности нарушения скоростного режима и свидетельствовать о целесообразности принятия государством соответствующих, в том числе правовых, мер. Обоснованными видятся доводы Конституционного Суда РФ, отмечающего, что «основанием преступности противоправных деяний могут служить лишь обстоятельства, в совокупности объективно подтверждающие криминальную степень их общественной опасности, в том числе масштаб распространенности и динамика роста таких деяний, значимость охраняемых законом ценностей, на которые они посягают, существенность причиняемого ими вреда» (п. 4.1 постановления от 10.02.2017 № 2-П<sup>18</sup>).

В связи с указанным представляется обоснованным обратиться к информации Научного центра безопасности дорожного движения МВД России. Так, согласно имеющимся данным, за период с 2011 по 2020 г. отмечено более чем трехкратное снижение показателей аварийности, связанной с несоответствием скорости конкретным условиям движения и превышением установленной скорости движения<sup>19</sup>. В абсолютных цифрах, например, в 2019 г. ранено 18 585 человек, погибло 2 091; в 2020 г. ранено 21 145 человек, погибло 2 517. Как отмечают ученые, за последние десять лет доля происшествий, произошедших по причине

<sup>17</sup> Подройкина И. А. Штраф в уголовном и административном законодательстве... С. 72.

<sup>18</sup> Постановление Конституционного Суда РФ от 10.02.2017 № 2-П «По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И. И. Дадина» // Российская газета. 2017. 28 февр. № 41.

<sup>19</sup> Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах : аналитический обзор. М. : НЦ БДД МВД России, 2022. С. 161.

Диаграмма 6

**Суммы назначенных штрафов и суммы взысканных в добровольном или принудительном порядке штрафов из расчета на одно лицо, которому назначен штраф по ч. 4, 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ**



нарушения скоростного режима, в общем количестве ДТП снизилась более чем в два раза (с 26,8 до 11,3 %), доля погибших — также более чем в два раза (с 35,8 до 15,6 %) <sup>20</sup>.

Актуальные данные за 2022 г. свидетельствуют о том, что в результате ДТП, произошедших по причине несоответствия скорости конкретным условиям движения, погибли 3 385 человек <sup>21</sup>.

Чрезвычайно важно отметить, что используемая в аналитических обзорах категория «нарушение скоростного режима» включает в себя, помимо превышения скорости движения, также несоответствие скорости конкретным условиям движения, поскольку, например, в 2022 г. ДТП, связанные с нарушением скоростного режима движения, включают происшествия, произошедшие из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (92 %) и превышения установленной скорости движения (8 %) <sup>22</sup>.

Указанное позволяет утверждать, что далеко не все травмы и жертвы в результате ДТП, произошедшего ввиду нарушения скоростного режима, связаны с превышением скорости. Как

следствие, введенная повышенная ответственность за повторное нарушение установленной скорости движения (в 2013 г. в КоАП РФ и в 2021 г. в УК РФ) объективно не способна существенно образом сказаться в лучшую сторону на показателях травматизма и смертности на дороге.

Подводя некоторые промежуточные итоги, стоит увязать вышеобозначенные выводы с вопросом общественной опасности (вредности) превышения установленной скорости движения транспортного средства (в том числе повторного).

Во-первых, наблюдаемое существенное (более чем в девять раз) снижение числа как рассмотренных дел, так и лиц, подвергнутых наказанию за нарушение скоростного режима, свидетельствует скорее о *снижении* степени общественной опасности (вредности) данного деяния.

Равным образом свидетельствует о достижении положительных результатов в вопросе обеспечения прав участников дорожного движения на безопасность (как первоочередной

<sup>20</sup> Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах. С. 162.

<sup>21</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год : информационно-аналитический обзор. М. : НЦ БДД МВД России, 2023. С. 21.

<sup>22</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. С. 32.

объект охраны ст. 12.9 КоАП РФ) «сближение» количества рассматриваемых ежегодно дел и числа лиц, подвергнутых наказанию, что свидетельствует о должном восприятии участниками дорожного движения (водителями) принимаемых в их отношении мер, связанных с привлечением к административной ответственности, и последующей соответствующей корректировке своего поведения.

Во-вторых, беспрецедентно низкие показатели как рассмотренных дел, так и лиц, подвергнутых наказанию, в 2022 г. (например, по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ — 146 лиц) также свидетельствуют об отсутствии объективной необходимости вмешательства государства в указанную сферу путем ужесточения ответственности.

В-третьих, преимущество, отдаваемое судами наказанию в виде штрафа (от 83 до 91,4 % от общего числа назначаемых наказаний), требует особого внимания с учетом низкой взыскиваемости (в среднем 35,4 % за период с 2018 по 2022 г.). Представляется, что есть основания (там, где это возможно) прибегать к лишению специального права. В связи с этим стоит положительно охарактеризовать практику выбора судами наказания по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, которая в большей степени отражает как злонамеренность лица, так и фактическую низкую взыскиваемость штрафов.

В-четвертых, потенциальная вредоносность превышения установленной скорости движения транспортного средства, исследованная в контексте последствий ДТП по указанной причине, также имеет тенденцию к снижению, поскольку а) наблюдается устойчивая тенденция к сокращению (трехкратное уменьшение с 2011 по 2020 г.) аварийности по причине нарушения скоростного режима; б) доля ДТП по причине превышения скорости в структуре ДТП по причине нарушения скоростного режима составляет менее 10 % (по крайней мере на основе данных за 2022 г.).

С учетом указанных эмпирических данных, в динамике характеризующих сферу общественных отношений, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств и его последствиями, можно утверждать о наличии тенденции к снижению потенциальной опасности для общества превышения (в том числе повторного) установленной скорости движения транспортного средства и, как следствие, о том, что в 2021 г. не было (равно как и отсутствует сейчас) основания для криминализации факта очередного (третьего)

нарушения требований к скорости движения транспортного средства.

Можно говорить о необходимости корректировки наказуемости ч. 5, 7 ст. 12.9 КоАП РФ в части расширения практики выбора в качестве наказания лишения специального права.

Если законодатель твердо уверен в необходимости сведения к нулю числа лиц, пострадавших и погибших в ДТП по причине превышения скорости (каковых, с учетом вышеуказанных данных, не так уж и много), и данное (во многом утопическое) намерение необходимо реализовать именно правовыми мерами, то стоит предложить рассмотреть вариант более простой, нежели введение уголовной ответственности с большим числом и концептуальных, и практических проблем. Речь идет а) о повышении суммы штрафа в санкциях ст. 12.9 КоАП РФ (стоит напомнить, что санкция по ч. 4 указанной нормы не менялась с 2007 г., а санкции по ч. 5 и 7 не корректировались с момента появления в 2013 г., и признать, что за истекший период инфляция отнюдь не характеризовалась низкими показателями); б) о введении ответственности за повторное нарушение ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ (точнее, о переносе данной ответственности из УК РФ в КоАП РФ) с установлением кратно большей суммы штрафа, нежели в ч. 7 ст. 12.9.

Безусловно, внимательное прочтение выявит некоторое противоречие — предложение увеличить сумму штрафа при фактическом низком уровне взыскиваемости. Подчеркнем, что мы не являемся сторонниками данных корректировок и предлагаем их лишь в качестве разумной альтернативы для урегулирования так беспокоящей законодателя (судя по изменениям УК РФ 2021 г.) сферы.

## **2.2. Практика привлечения к ответственности**

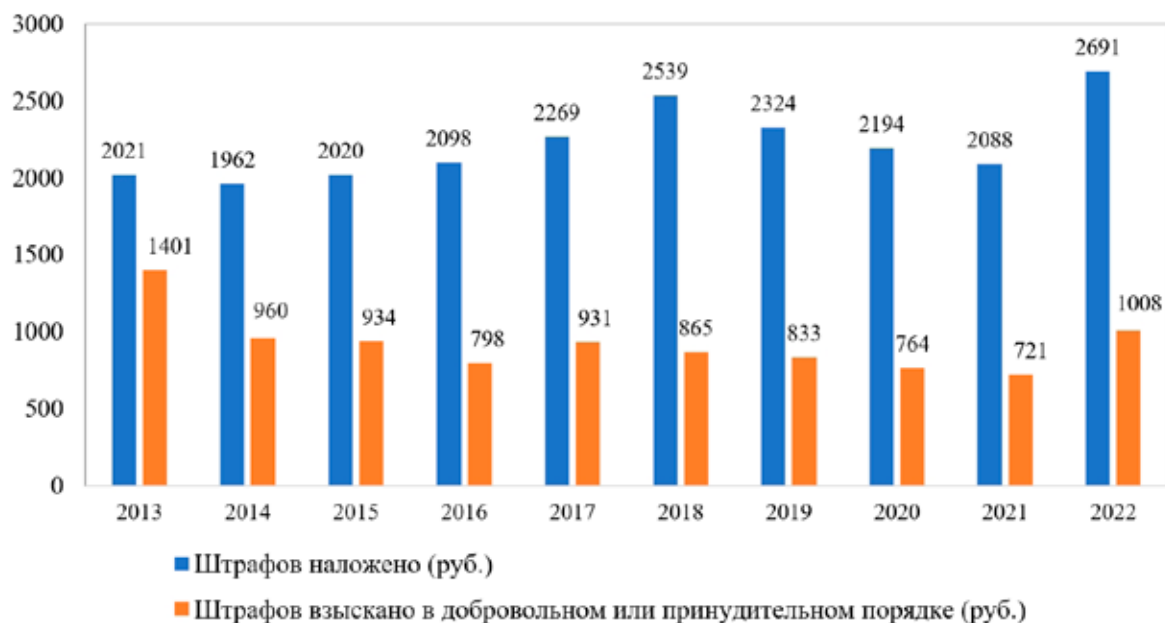
### **по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ**

Указанный динамический ряд (см. диаг. 7) свидетельствует о следующем.

Во-первых, столь существенного (кратного), как в случае с наказуемостью превышения скорости движения транспортного средства, снижения не наблюдается, хотя и в абсолютных (более чем на 30 тыс.), и в относительных (более чем на 15 %) показателях наблюдается снижение нарушения правил выезда на встречную полосу движения (в целях удобства восприятия позволим себе каждый раз не указывать, помимо выезда на встречную полосу движения,

Диаграмма 7

Количество рассмотренных дел и лиц, подвергнутых административному наказанию по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ (2013–2022 гг.)



также выезд на трамвайные пути встречного направления) за период с 2013 по 2022 г.

Во-вторых, даже без построения графика соотношения количества лиц, подвергнутых административному наказанию, и числа рассмотренных дел видно, что в этой части ситуация стабильна и наблюдаются колебания в диапазоне 1,35–1,38 дела на одно лицо (см. диаг. 8).

Значимый для нас вывод базируется на том факте, что в 2019 г. лишь 8,8 % от общего числа лиц, привлекаемых к ответственности за выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, подвергались наказанию в виде лишения специального права, а в 2022 г. и того меньше — 5,7 % (см. диаг. 9).

Диаграмма 8

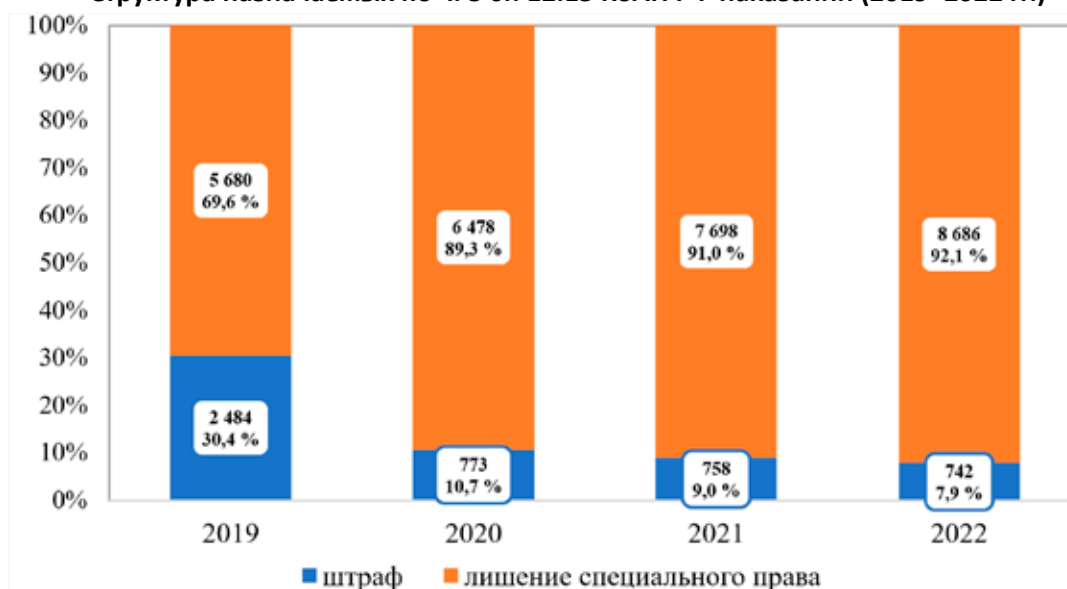
Структура назначаемых по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ наказаний (тыс.) (2019–2022 гг.)





Диаграмма 9

## Структура назначаемых по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ наказаний (2019–2022 гг.)



Диаметрально противоположная ситуация складывается относительно выбора вида юридической ответственности за повторный выезд на полосу, предназначенную для встречного движения: если в 2019 г. лишь семь из десяти (69,6 %) привлекаемых к ответственности по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ лишались специального права, то к 2022 г. — уже девять из десяти (92,1 %) (см. диаг. 10).

Во-первых, стоит обратить внимание на существенные абсолютные показатели для понимания фискальной составляющей привлечения к административной ответственности.

Во-вторых, вышеуказанное снижение числа привлекаемых к ответственности по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ на 15 % повлекло в целом соразмерное снижение сумм назначаемых штрафов (на 12,3 %).

В-третьих, налицо аналогичная практике применения ст. 12.9 КоАП РФ тенденция существенного снижения взыскиваемых в добровольном или принудительном порядке сумм штрафов относительно наложенных (с 67,6 % в 2013 г. до 34 % в 2022 г.).

Говоря о потенциальной вредоносности выезда на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, как составляющей степени общественной опасности (вредности), обратимся к исследованиям Научного центра безопасности дорожного движения МВД России о том, что в результате ДТП, произошедших по

причине выезда на полосу встречного движения, в 2022 г. погибло 3 511 и ранено 18 803 человека. При этом динамика за период с 2014 по 2022 г. иллюстрирует практически двукратное снижение как количества таких ДТП, так и числа раненых и погибших в них<sup>23</sup>.

Подчеркнем, что абсолютные цифры должны настораживать и быть причиной для рассмотрения проблем и принятия взвешенных организационно-правовых решений. Сказанное значимо, если принимать во внимание такие показатели, как численность населения, количество водителей транспортных средств, передвижающихся по дорогам России, и т.д. Но даже если при сопоставлении количества погибших с числом водителей транспортных средств будет напрашиваться вывод об острой необходимости вмешательства государства, то далеко не все возможно урегулировать нормами права; в ряде случаев более действенными выступают иные меры и иные регуляторы. Труднообъяснимой выглядит ситуация правовой оценки выезда на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, в качестве общественно вредного деяния в те годы, когда данных фактов было около 300 тыс. (в частности, 297 060 в 2015 г.), и признания повторных фактов данного правонарушения преступлением в декабре 2021 г., когда их число *сократилось* более чем на 110 тыс. (до 182 379 в 2020 г.). На момент разработки законопроекта и внесения изме-

<sup>23</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. С. 22.

Диаграмма 10

**Суммы назначенных штрафов; суммы взысканных в добровольном или принудительном порядке штрафов; взыскиваемость штрафов по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ (2013–2022 гг.)**



нений в УК РФ данных по 2021 г. еще не было (в 2021 г. зафиксировано 199 631 нарушение, квалифицируемое по ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ).

Подводя очередной промежуточный итог, стоит отметить:

а) наблюдаемое за период с 2013 по 2022 г. снижение фактов нарушения правил выезда на полосу, предназначенную для встречного движения;

б) стабильные показатели соотношения количества лиц, подвергнутых административному наказанию, и числа рассмотренных дел;

в) позитивную динамику количества ДТП и погибших в них из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, что в совокупности свидетельствует скорее о *снижении* вредности деяния, ответственность за которое предусмотрена в ч. 4, 5 ст. 12.15 КоАП РФ, и, как следствие, об отсутствии видимых, опирающихся на эмпирические данные оснований для криминализации повторного совершения административно наказуемого деяния.

## Заключение

В заключении отметим следующее.

Во-первых, признавая административную преюдицию формой (способом) криминализации, законодателю стоит обращать внимание

на наличие (отсутствие) основания для признания криминализуемого деяния преступным, каковым является необходимая степень общественной опасности.

Во-вторых, в подобных случаях общественную опасность с практической точки зрения стоит оценивать сквозь призму свойств, характеризующих административное правонарушение по существу (по способности причинить при определенных обстоятельствах существенный вред общественным отношениям).

В-третьих, неуместной видится криминализация посредством административной преюдиции, аргументируемая исключительно фактом повторности, при обнаруживающихся в общественных отношениях изменениях, свидетельствующих о благоприятных тенденциях в охраняемой нормами КоАП РФ сфере, что, на наш взгляд, свидетельствует о достижении поставленных перед административным законодательством целей уже имеющимися правовыми средствами.

В-четвертых, негативные тенденции, в той или иной мере свидетельствующие о росте степени общественной опасности (вредности) деяний, наказуемых нормами КоАП РФ, требуют *последовательной* реакции государства, когда первоочередным выступает выяснение причин и условий, способствующих совершению правонарушений. Далее следуют анализ возможностей (потенциала) административ-

ного законодательства и принятие соответствующих (в том числе законодательных) мер. И лишь при констатации факта невозможности разрешения проблемы в рамках административной ответственности уместно вести речь об использовании более строгой — уголовной — ответственности (то, что авторы именуют «взаимным обменом инструментарием»<sup>24</sup> между административным и уголовным правом как отраслями публичного права).

В-пятых, анализ эмпирических данных за 2013–2022 гг., характеризующих административные правонарушения, связанные с превышением установленного скоростного режима свыше чем на 40 км в час (в том числе повторным), а также с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения (в том числе повторным), позволяет утверждать *как минимум* об отсутствии увеличения степени общественной вредности до уровня общественной опасности (ввиду последовательного систематического снижения ряда показателей наказуемости по анализируемым нормам КоАП РФ, а также отсутствия роста травматизма и смертности в результате нарушения указанных правил дорожного движения за весь анализируемый период).

С учетом изложенного некорректно судить о криминализации посредством административной преюдиции в целом, можно лишь кон-

статировать, что с точки зрения учения о криминализации утверждать о необходимости введения уголовной ответственности за третий факт нарушения правил дорожного движения не приходится.

В-шестых, признавая отсутствие объективных предпосылок для уголовно-правового вмешательства в сферу административного права, регулирующего анализируемые правоотношения, сто́ит рекомендовать законодателю обратить пристальное внимание на возможности, имеющиеся в рамках административного законодательства (в том числе перспективность увеличения сумм штрафов, увеличения срока лишения специального права и т.д.), а правоприменителю — на вопросы исполнимости наказания в виде штрафа.

Отдельно отметим, что в целях принятия действенных мер к наиболее злостным (если таковыми считать лиц, совершающих систематические административные правонарушения) правонарушителям более корректным было бы установление дифференцированной шкалы наказуемости в зависимости от повторности административного правонарушения. Данный подход позволит избежать концептуальных и правоприменительных проблем переноса ответственности за повторяющиеся правонарушения в уголовный закон.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Александров А. И. Уголовная политика в Российской Федерации. Еще раз о самом главном // Юридическая наука: история и современность. 2017. № 4. С. 34–44.
- Бойко А. И. Административная преюдиция в уголовном праве: за и против // Юрист-Правоведь. 2004. № 3. С. 27–32.
- Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год : информационно-аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
- Лопашенко Н. А. Российская уголовная политика: поиск истины или метод проб и ошибок? (Субъективная попытка анализа и прогноза) // Российский ежегодник уголовного права / под ред. Б. В. Волженкина. № 2. 2007. СПб., 2008. С. 430–449.
- Маслов В. А. Общественная опасность деяния как основание криминализации (декриминализации) // Российское право: образование, практика, наука. 2022. № 3. С. 71–85.
- Плаксина Т. А. Нормообразование в уголовном праве: плоскости, направления, способы // Российский юридический журнал. 2002. № 4. С. 50–54.
- Побегайло Э. Ф. Уголовная политика современной России: авторская концепция // Вестник РГУ имени И. Канта. Серия «Экономические и юридические науки». 2007. Вып. 9. С. 6–15.
- Подройкина И. А. К вопросу об административной преюдиции в уголовном праве // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2018. № 3. С. 91–95.
- Подройкина И. А. Штраф в уголовном и административном законодательстве — проблемы соотношения // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2013. № 2 (33). С. 71–77.

<sup>24</sup> Бойко А. И. Указ. соч. С. 30.

Пудовочкин Ю. Е. Преступление с административной преюдицией: проблемы отграничения множественности преступлений от сложного единичного деяния // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2018. № 4. С. 36–48.

Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах : аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

Хилjuta В. В. Административная преюдиция в контексте понимания преступления и его признаков // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2021. № 1. С. 4–11.

## REFERENCES

Aleksandrov AI. Criminal policy in the Russian Federation. Once again about the most important thing. *Yuridicheskaya nauka: istoriya i sovremennost*. 2017;4:34-44. (In Russ.).

Boyko AI. Administrative prejudicial effect in criminal law: pros and cons. *Yurist-Pravoved*. 2004;3:27-32. (In Russ.).

Khilyuta VV. Administrative prejudicial effect in the context of understanding a crime and its signs. *Vestnik Belgorodskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni I.D. Putilina*. 2021;1:4-11. (In Russ.).

Lopashenko NA. Russian criminal policy: the search for truth or trial and error? (A subjective attempt at analysis and forecast). In: Volzhenskina BV, editor. *Russian Yearbook of Criminal Law*. 2007;2:433-434. (In Russ.).

Maslov VA. Public danger of an act as a basis for criminalization (decriminalization). *Rossiyskoe pravo: obrazovanie, praktika, nauka*. 2022;3:71-85. (In Russ.).

Plaksina TA. Norma formation in criminal law: planes, directions, methods. *Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal [Russian Juridical Journal]*. 2002;4:50-54. (In Russ.).

Pobegaylo EF. Criminal policy of modern Russia: The author's concept. *Vestnik RGU imeni I. Kanta. Ekonomicheskie i yuridicheskie nauki*. 2007;9:6-15. (In Russ.).

Podroykina IA. Fine in criminal and administrative legislation — problems of correlation. *Nauka i obrazovanie: khozyaystvo i ekonomika; predprinimatelstvo; pravo i upravlenie*. 2013;2(33):71-77. (In Russ.).

Podroykina IA. On the issue of administrative prejudicial effect in criminal law. *Akademicheskii vestnik rostovskogo filiala rossiyskoy tamozhennoy akademii*. 2018;3:91-95. (In Russ.).

Pudovochkin YuE. Crime with administrative prejudicial effect: problems of distinguishing the multiplicity of crimes from a complex single act. *Vestnik Akademii Generalnoy prokuratury Rossiyskoy Federatsii*. 2018;4:36-48. (In Russ.).

Road traffic accidents in the Russian Federation in 2022: An information and analytical review. Moscow: FКУ NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia; 2023. (In Russ.).

The state and trends of road safety in the Russian Federation in 2011–2020: An analytical review. Moscow: FКУ NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia; 2022. (In Russ.).

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Маслов Вилли Андреевич**, кандидат юридических наук, доцент, начальник научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела Уральского юридического института МВД России  
д. 66, Корепина ул., г. Екатеринбург 620057, Российская Федерация  
villi@e1.ru

## INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Villy A. Maslov**, Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Head of the Research and Editorial and Publishing Department, Ural Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Ekaterinburg, Russian Federation  
villi@e1.ru

Материал поступил в редакцию 31 января 2024 г.

Статья получена после рецензирования 18 февраля 2024 г.

Принята к печати 15 мая 2024 г.

Received 31.01.2024.

Revised 18.02.2024.

Accepted 15.05.2024.