

Юридические исследования

Правильная ссылка на статью:

Эрте Д.А. Специфика субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения // Юридические исследования. 2024. № 3. DOI: 10.25136/2409-7136.2024.3.69995 EDN: HJSKNK URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=69995

Специфика субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения

Эрте Дарья Андреевна

ORCID: 0009-0008-7369-5452

адъюнкт, кафедра уголовного права, Санкт-Петербургский университет МВД России

198206, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Лётчика Пилютова, 1

✉ ertedaria@yandex.ru



[Статья из рубрики "Уголовный закон и правопорядок "](#)

DOI:

10.25136/2409-7136.2024.3.69995

EDN:

HJSKNK

Дата направления статьи в редакцию:

28-02-2024

Аннотация: Предметом настоящего исследования являются специфические особенности субъектов преступлений против безопасности дорожного движения, составы которых сконструированы с использованием административной преюдиции. Особый статус лиц, совершающих преступления такого рода характеризуется многократностью совершенных административных деликтов в период административной наказанности и личностными качествами нарушителя, выраженными грубым игнорированием установленных законом правил, пренебрежением к действующим в отношении них предписаниям. Данные деяния предполагают наступление уголовно-правовых последствий только в том случае, если лицо, их совершившее, обладает названными специфическими чертами. Акцент в данном случае делается на повышенной опасности самих субъектов совершения умышленных нарушений правил дорожного движения, относя их к злостному типу нарушителей, обладающих правовым нигилизмом. Влияние на изменение личностных качеств злостных нарушителей призваны оказать социальные структуры. Для определения понятий настоящего исследования применялась диалектическая методология; в целях многоаспектного понимания ключевых особенностей субъектов

преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения, использовались элементы социологической методологии. При исследовании отдельных вопросов применялись частно-научные методы, такие как формально-юридический и сравнительно-правовой. Результаты проведенного исследования представлены классификацией признаков, которыми обладают субъекты преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения, дана их характеристика. Обосновывается связь административной преюдиции и субъекта, как элемента состава преступления, которая, прежде всего, аргументируется оценкой общественной опасности преступника и избранием меры пресечения соразмерной социальной опасности нарушителя. Важную роль в оценке общественной опасности играет определение психологического портрета лица, совершившего преступление, который охватывает хронологию его административных правонарушений и многократность нарушения одного и того же предписания. Исходя из полученных данных о субъекте преступления реализуются принципы пропорциональности наказания и личной ответственности. В данном случае названные принципы подразумевают влияние административной преюдиции на справедливое распределение санкций, а предшествующие административные проступки усугубляют ответственность лица.

Ключевые слова:

уголовное законодательство, преступление, состав преступления, субъект преступления, водитель, управление транспортным средством, безопасность дорожного движения, общественная опасность, административная преюдиция, судимость

В настоящее время уголовная политика в Российской Федерации имеет тенденцию, связанную с последовательным закреплением в уголовном законодательстве большого числа уголовно-правовых норм, имеющих в своей конструкции административную преюдицию. Составы преступлений в сфере безопасности дорожного движения не стали исключением и, на наш взгляд, наиболее ярко отражают указанный вектор современной уголовной политики.

Необходимость уголовно-правовой оценки ряда повторных злостных нарушений правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) обусловлена различиями в их вредоносности и тяжести последствий, которые предполагаемо могут наступить в результате их совершения. Такие противоправные деяния на официальном уровне признаются нарушениями с повышенным социальным риском. К ним прежде всего относятся: управление транспортным средством в состоянии опьянения; управление транспортным средством лицом, лишенным такого права; многократное превышение установленной скорости; выезд на полосу, предназначенную для встречного движения. Реакция законодателя на признание таких правонарушений преступлениями, в случае неоднократного повторного совершения аналогичных деяний, является закономерной и вполне обоснованной, поскольку они становятся причиной высокой смертности на дорогах.

Несмотря на очевидность криминализации, рассматриваемых преступлений, в научном сообществе по этому поводу до сих пор существуют противоположные точки зрения.

Среди ученых встречаются противники возвращения административной преюдиции, позиция которых характеризуется фразой «шаг назад в прошлое» [\[1\]](#). А также авторы, поддерживающие разрастание административной преюдиции в уголовно-правовых

нормах. Нужно сказать, что по прошествии многих лет административная преюдиция прочно укоренилась в уголовном праве, поэтому подобные дискуссии теряют свою актуальность и перерастают в ее осмысление в качестве особой черты некоторых уголовно-правовых норм и поиске единых способов ее закрепления и толкования [\[2\]](#).

В теории уголовного права изучением проблемы административной преюдиции занимались многие авторы, такие как А.В. Богданов, И.О. Грунтов, Л.Л. Кругликов, Ч.Ф. Мустафаев, О.С. Одоев, О.Е. Спиридонова, З. Э. Эргашева и др. Вопросы специального субъекта в уголовном праве получили разработку в трудах Г.Н. Борзенкова, П.С. Дагеля, Р.О. Орымбаева, С.А. Семнова, Ю.В. Тарасовой и др.

Некоторые проблемы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость были рассмотрены в работах А.В. Богданова, М.В. Баранчиковой, К.Р. Колесника, Н.А. Морозовой, А.И. Чучаева и др.

Тем не менее особенности субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения еще не получили теоретическую разработку, что является упущением, поскольку исследование данного направления перспективное и представляет собой как научный, так и практический интерес.

Другой дискуссионный вопрос, связанный с административной преюдицией, касается ее места в конструкции состава преступления. Так, по мнению И.О. Грунтова «объективная сторона состава преступления с административной преюдицией состоит из ряда тождественных правонарушений» [\[3\]](#), что указывает на соотношение автором административной преюдиции и объективной стороны состава преступления. Названной позиции придерживаются и другие советские ученые, например, А.М. Яковлев, полагающий, что «если в диспозиции статьи предусмотрена административная преюдиция, то мы сталкиваемся со своеобразной формой повторности, когда преступление складывается из ряда однородных менее опасных деяний» [\[4\]](#) и В.П. Малков, утверждающий, «что здесь имеется сложное (составное) преступление, которое состоит из совокупности административно наказуемых деяний» [\[5\]](#).

Действительно такой подход логичен, однако, едва ли может быть совершенным, поскольку единый умысел на совершение первого и следующих деяний в течение года быть не может. Кроме того, соотношение административной преюдиции и объективной стороны преступления противоречит принципу «никто не может быть повторно осужден за одно и то же преступление».

По нашему мнению, административная преюдиция, в большей степени, соотносится с субъектом преступления, в составах преступлений, предусмотренных ч. 1 ст. 264.1, ч. 1 и ч. 2 ст. 264.2 и ч. 1 ст. 264.3 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ).

Административная преюдиция оказывает влияние на специфику субъекта, придавая ему признаки специального субъекта. Специальным субъектом в науке уголовного права принято считать субъекта, в случаях, «если он обладает одним либо несколькими дополнительными признаками на момент совершения преступления, которые определяют возможность его привлечения к уголовной ответственности по конкретной статье УК РФ» [\[6\]](#).

Специфической особенностью субъекта преступлений с административной преюдицией в

сфере дорожного движения является *неоднократность правонарушений*, а именно совершение виновным второго или третьего деяния, в зависимости от правовой ситуации, с признаками административного правонарушения, при этом имея статус административной наказанности. Административная наказанность представляет собой негативные последствия для нарушителя в виде дополнительных ограничений или обязанностей, которые наступают после его привлечения к административной ответственности и действуют до окончания исполнения наказания ^[7]. Трудно не согласиться с А.В. Богдановым, что «правовые последствия административного наказания имеют приоритет в части криминализации следующего за ним деяния с признаками административного проступка, поскольку появляется юридическая характеристика злостности» ^[8]. Получается, что неоднократность определенных административных деликтов в сфере безопасности дорожного движения усиливает степень общественной опасности действий субъекта, характеризует его как злостного нарушителя, тем самым переводит его в разряд уголовных преступников.

Рассмотрим специфический признак неоднократности более детально. Умышленное игнорирование водителями, установленных правил, выраженное в их неоднократном нарушении может приобретать конструктивное, квалификационное значение, бытьотягчающим обстоятельством в статьях 264.1–264.3 УК РФ. При этом существуют различия в основаниях такого наказания.

Анализируя ст. 264.1 УК РФ стоит отметить, что субъект преступления ранее подвергался административному наказанию за аналогичные действия: управление транспортным средством в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (далее - КоАП РФ)) или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ), либо имел судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4, 6 ст. 264, либо ст. 264.1 УК РФ.

Субъектом преступления, предусмотренного статьей 264.2 УК РФ, признается лицо, ранее подвергнутое административному наказанию по ч. 7 ст. 12.9 или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ в виде лишения права управления транспортным средством. То есть, для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264.2 УК РФ необходимо установить, что он совершил действия в виде превышения разрешенной скорости дорожного движения более, чем на 60 км/ч или выезд на полосу, предназначенную для встречного движения.

Стоит отметить, что указанные нарушения могут комбинироваться в любой вариации, к примеру, превышение скорости будет уголовно наказуемо в том числе для лица, лишенного водительских прав за выезд на встречную полосу и наоборот. Статья криминализует третье по счету грубое нарушение правил дорожного движения, поскольку вторичные существенные превышения скорости или выезд на встречную полосу все ещё образуют административное правонарушение (ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ).

Ранее говорилось о том, что для образования состава преступления в сфере безопасности дорожного движения требуется, чтобы неоднократность административных правонарушений была совершена в период административной наказанности. Согласно ст. 4.6 КоАП РФ лицо признается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении ему административного наказания за совершение административного правонарушения до истечения одного года

со дня окончания исполнения данного постановления ^[9]. В этой связи, выделим еще одну особенность субъекта преступлений с административной преюдицией в сфере дорожного движения - *срок неоднократности совершения административных происшествий*.

Исчисление срока иллюстрируется примером:

1 августа 2023 года сотрудниками государственной автомобильной инспекции на правонарушение гражданина А. был составлен административный протокол о превышении установленного скоростного режима на 81 км/ч, в суде дело было рассмотрено 10 августа и квалифицировано по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, как повторное превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 80 километров в час, 11 августа гражданин А. получил копию постановления и решил обжаловать в течение установленных 10 суток. Он подал жалобу 20 августа, суд апелляционной инстанции рассмотрел ее до 30 августа и оставил первое решение в силе. В соответствии с п. 1 ст. 209 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации решение суда вступило в законную силу с 30 сентября 2023 года. Получается, что, если гражданин А. допустит повторное нарушение до 30 сентября 2024 года, его действия будут квалифицироваться по ч.1 ст. 264.2 УК РФ.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.3 УК РФ признается лицо, управляющее транспортным средством в статусе административной наказанности. То есть лицо, которое ранее было лишено права управления транспортными средствами и подвергнуто административному наказанию по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ. При этом необходимым условием является незаконное управление транспортным средством именно в третий раз, где два предыдущих аналогичных факта уже влекли административную ответственность.

На основе базовой диалектической методологии исследования заключим понятие субъекта преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения – это вменяемое физическое лицо, достигшее ко времени совершения преступления возраста, установленного УК РФ, подвергнутое административному наказанию единожды по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, ч. 7 ст. 12.9 или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ и дважды по ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ в течение установленного срока (1 год со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания).

Представляется, что анализируемые в настоящем исследовании составы преступлений, составляют кардинально новую систему уголовно-правовых норм в сфере безопасности дорожного движения, включая в себя не только административную преюдицию, но и уголовную. Данный тезис требует дальнейшей научной оценки и разработки.

Личностная характеристика преступника также оказывает влияние на специфику субъекта.

В криминологической науке ^[10], субъектам преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения присущи такие черты как правовой нигилизм; переоценка своих водительских качеств; отсутствие страха перед административным наказанием; рискованное вождение, отсутствие понимания важности правил дорожного движения; снисходительное отношение к алкогольному и наркотическому опьянению и самонадеянность в отношении вождения в измененном состоянии.

К сожалению, статистика совершенных преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения указывает на то, что принудительных мер в борьбе с данными происшествиями недостаточно. Злостных нарушителей правил дорожного движения, обладающих повышенным социальным риском, не останавливает ни статус административной наказанности, ни наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, ни наличие судимости. К решению необходим комплексный подход, который не будет ограничиваться уголовно-правовыми последствиями, а устранил первопричины преступного поведения.

Использование в настоящем исследовании социологической методологии не случайно, ее применение в общем смысле позволяет уголовное право рассматривать без отрыва от общества. А в частности, на основе элементов социологической методологии исследуется связь субъекта преступления с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения и общественных институтов, для разработки методов предупреждения, пресечения и минимизации рассматриваемых преступлений.

Общественность играет не последнюю роль во влиянии на рассматриваемых субъектов преступлений, поскольку лица, организации, не имеющие отношение к власти, могут вызывать у них большее доверие и иметь для них авторитет.

Превентивной мерой для предупреждения рассматриваемых преступлений может стать разработка новых, более строгих методик для получения лицами водительских удостоверений, а именно с привлечением общественных структур, в качестве наблюдателей при сдаче экзаменов. В процессе самого обучения необходимо заострение внимания на мерах административной и уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, демонстрация фотографий дорожно-транспортных происшествий и другое воздействие на эмоционально-волевую сферу личности.

Таким образом, представим следующие выводы:

1. Субъектом преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения является вменяемое физическое лицо, достигшее ко времени совершения преступления возраста, установленного УК РФ, подвергнутое административному наказанию единожды по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, ч. 7 ст. 12.9 или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ и дважды по ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ в течение установленного срока (1 год со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания).
2. Административная преюдиция соотносится с субъектом преступления и оказывает влияние на его специфику, придавая ему признаки специального субъекта. Специфика субъекта преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения представлена неоднократностью административных правонарушений, сроком в период, которого совершены эти правонарушения и личностной характеристикой злостного нарушителя.
3. Привлечение общественности в качестве наблюдателей за экзаменационными процессами получения водительских удостоверений, кураторов будущих водителей и работу со злостными нарушителями может оказать благотворное влияние на изменение негативных личностных характеристик в сфере безопасности дорожного движения.

Библиография

1. Коробеев А.И. Криминализация управлением транспортным средством в состоянии опьянения: назад в будущее // Современные проблемы уголовной политики: материалы VI международной научно-практической конференции. Краснодар, 2015. Том 1. С. 51-52.
2. Лактюхин А. О. Сущность административной преюдиции как правового явления // Актуальные проблемы российского права. 2023. №11 (156). С.135-145.
3. Грунтов И.О. Уголовно-правовые нормы с административной преюдицией: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Минск, 1985. С. 12.
4. Яковлев А.Н. Борьба с рецидивной преступностью. М., 1964. С. 32.
5. Малков В.П. Совокупность преступлений (вопросы квалификации и назначения наказания). Казань, 1974. С. 123.
6. Галахов А. В. Вопросы квалификации преступлений и его толкование в судебной практике // Российская юстиция. 2008. № 2. С. 38-42.
7. Морозова Н. А. Состояние административной наказанности // Lex russica. 2021. Т. 74, № 9. С. 44-53.
8. Богданов А. В. Особенности субъекта преступлений, содержащих административную преюдицию, в действующем уголовном законе России // Человек: преступление и наказание. 2018. №4. С. 484.
9. Чучаев А. И. Формирование норм об обеспечении условий безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2022. № 11. С. 58-66.
10. Кравцов А.Ю. Криминологическая характеристика и предупреждение дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. С.8.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования в представленной на рецензирование статье является, как это следует из ее наименования, специфика субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения. Заявленные границы исследования соблюдены автором.

Методология исследования в тексте статьи не раскрывается.

Актуальность избранной автором темы исследования не подлежит сомнению и обосновывается им следующим образом: "В настоящее время, уголовная политика в Российской Федерации имеет тенденцию, связанную с последовательным закреплением в уголовном законодательстве большого числа уголовно-правовых норм, сконструированных с использованием административной преюдиции. Преступления в сфере безопасности дорожного движения не стали исключением и, на наш взгляд, наиболее ярко отражают указанный вектор современной уголовной политики. Необходимость уголовно-правовой оценки ряда повторных грубых нарушений правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) обусловлена различиями в их вредоносности и тяжести последствий, которые предполагаемо могут наступить в результате их совершения. Такие противоправные деяния на официальном уровне признаются нарушениями правил дорожного движения, обладающих повышенным социальным риском"; "Рассмотрение ключевых особенностей субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения, на наш

взгляд, представляет собой как научный, так и практический интерес". Дополнительно ученому необходимо перечислить фамилии ведущих специалистов, занимавшихся исследованием поднимаемых в статье проблем, а также раскрыть степень их изученности.

Научная новизна работы проявляется в некоторых заключениях автора: "Рассмотренные нами статьи, наряду со ст. 264.1 УК РФ составляют кардинально новую систему уголовно-правовых норм в сфере безопасности дорожного движения, включая в себя не только административную преюдицию, но и уголовную. Наличие у лица непогашенной судимости за совершение преступлений, предусмотренных данными нормами, является условием криминализации противоправных деяний, содержащих признаки идентичного или однородного административного правонарушения"; "Анализируя судебную практику, стоит отметить, что нередко административная наказанность и наличие судимости у лица, допускающего повторное нарушение ПДД РФ, обладающих повышенным социальным риском, сопутствуют друг другу, подчеркивая особо опасный статус субъекта таких преступлений". Однако в целом статья носит поверхностный, описательный характер, представляя собой компиляцию ряда использованных при ее написании источников. Автор не предлагает оригинальных дефиниций ключевых понятий работы, не дает рекомендаций по совершенствованию действующего уголовного законодательства и т.п. Таким образом, в представленном на рецензирование виде статья не вносит особого вклада в развитие отечественной правовой науки. Положения исследования нуждаются в углублении.

Научный стиль исследования выдержан автором в полной мере.

Структура работы вполне логична. Во вводной части статьи автор обосновывает актуальность избранной им темы исследования. В основной части работы ученый исследует специфику субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения. В заключительной части статьи содержатся выводы по результатам проведенного исследования.

Содержание статьи полностью соответствует ее наименованию, но не лишено некоторых недостатков.

Так, автор пишет: "В настоящее время, уголовная политика в Российской Федерации имеет тенденцию, связанную с последовательным закреплением в уголовном законодательстве большого числа уголовно-правовых норм, сконструированных с использованием административной преюдиции" - первая запятая является лишней.

Ученый отмечает: "Такие противоправные деяния на официальном уровне признаются нарушениями правил дорожного движения, обладающих повышенным социальным риском" - "обладающими".

Автор указывает: "К ним, прежде всего, относятся: управление транспортным средством в состоянии опьянения, управление транспортным средством лицом, лишенным такого права, многократное превышение установленной скорости, выезд на полосу, предназначенную для встречного движения" - первые две запятые являются лишними.

Таким образом, статья нуждается в тщательном вычитывании - в ней встречаются пунктуационные и стилистические ошибки (приведенный в рецензии перечень ошибок не является исчерпывающим!).

Ученый пишет: "По данным информационно-аналитического обзора Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, на протяжении последних трёх лет, наибольшее число погибших зарегистрировано в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), произошедших по вине водителей транспортных средств, связанных с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения, а также из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения. Так, за отчетный период 2022 года вследствие выезда на полосу встречного движения погибло 3 511 человек (24,8%

от их общего числа), из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения погибло 3 385 человек (23,9%)" - отсутствует ссылка на источник информации.

Автор отмечает: "Анализируя судебную практику, стоит отметить, что нередко административная наказанность и наличие судимости у лица, допускающего повторное нарушение ПДД РФ, обладающих повышенным социальным риском, сопутствуют друг другу, подчеркивая особо опасный статус субъекта таких преступлений" - необходимо указать, сколько материалов уголовных дел было изучено ученым.

Библиография исследования представлена 6 источниками (диссертационной работой, монографией, научными статьями). С формальной и фактической точек зрения этого недостаточно - автору не удалось раскрыть тему исследования с необходимой глубиной и полнотой. В основном статья состоит из общеизвестных положений.

Апелляция к оппонентам отсутствует, что недопустимо для научной статьи. Автор ссылается на некоторые теоретические источники исключительно в подтверждение своих суждений либо для иллюстрирования отдельных положений работы.

Выводы по результатам проведенного исследования имеются ("Таким образом, решение законодателя о дополнении гл. 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» новыми составами преступлений, сконструированных с использованием административной преюдиции направлено на снижение числа лиц, допускающих повторные нарушения правил дорожного движения, обладающих повышенным социальным риском. Такой риск существенно повышается, когда лицо, в состоянии административной наказанности и будучи лишенное права управления транспортными средствами допускает совершение аналогичных нарушений, для которых чаще всего характерно наступление тяжелых последствий. Как свидетельствует официальная статистика и судебно-следственная практика, злостных нарушителей правил дорожного движения, обладающих повышенным социальным риском, не останавливает ни статус административной наказанности, ни наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, ни наличие судимости, что безусловно является угрозой для безопасности дорожного движения. Последние изменения уголовного законодательства в данной сфере направлены на снижение числа лиц, допускающих повторные грубые нарушения правил дорожного движения, путем воздействия на них уголовно-правовыми средствами"), обладают свойствами достоверности, обоснованности, но не характеризуются научной новизной. Кроме того, сам ученый отмечает, что "... злостных нарушителей правил дорожного движения, обладающих повышенным социальным риском, не останавливает ни статус административной наказанности, ни наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, ни наличие судимости", однако не предлагает каких-либо мер по исправлению ситуации.

Интерес читательской аудитории к представленной на рецензирование статье может быть проявлен прежде всего со стороны специалистов в сфере уголовного права и криминологии при условии ее существенной доработки: раскрытии методологии исследования, дополнительном обосновании актуальности его темы, введении дополнительных элементов научной новизны и дискуссионности, уточнении отдельных положений работы и выводов по результатам проведенного исследования, устранении нарушений в оформлении статьи.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предмет исследования. В рецензируемой статье «Специфика субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения» предметом исследования является уголовно-правовая политика в Российской Федерации, а также уголовно-правовые нормы, имеющие в своей конструкции административную преюдицию.

Методология исследования. При написании статьи использовались такие методы как: логический, теоретико-прогностический, формально-юридический, системно-структурный и правового моделирования. Методологический аппарат составили следующие диалектические приемы и способы научного познания: анализ, абстрагирование, индукция, дедукция, гипотеза, аналогия, синтез, типология, классификация, систематизация и обобщение. Применение современных методов научного познания позволило автору аргументировать собственную позицию по заявленной им проблематике.

Актуальность исследования. Актуальность темы исследования не вызывает сомнения. Автор рецензируемой статьи верно указывает, что «...особенности субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения еще не получили теоретическую разработку, что является упущением, поскольку исследование данного направления перспективное и представляет собой как научный, так и практический интерес». Действительно противоречивость норм права, закрепленных в разных источниках (нормативных правовых актах), и отсутствие единообразной судебной практики определяет необходимость доктринальных разработок по проблемам специфики субъектного состава преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения.

Научная новизна. Не подвергая сомнению важность проведенных ранее научных исследований, послуживших теоретической базой для данной работы, тем не менее, можно отметить, что в этой статье тоже сформулированы некоторые заслуживающие внимания положения (например, вывод автора о том «...Субъектом преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения является вменяемое физическое лицо, достигшее ко времени совершения преступления возраста, установленного УК РФ, подвергнутое административному наказанию единожды по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, ч. 7 ст. 12.9 или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ и дважды по ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ в течение установленного срока (1 год со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания)»). В статье есть и другие положения, которые можно расценивать как вклад в отечественную юридическую науку.

Стиль, структура, содержание. В целом статья написана научным стилем с использованием специальной юридической терминологии (хотя не всегда корректно, например, «наказанность», ведь это термин не является общепризнанным и его понятие небесспорно в юриспруденции).

Содержание статьи соответствует ее названию. Материал изложен последовательно и ясно. Соблюдены требования по объему (более 12 тыс. печатных знаков). Статья структурирована, логически, хотя формально не разделена на части.

В качестве замечаний также можно отметить:

1. Введение соответствует не всем требованиям, предъявляемым к этой части научной статьи;
2. В статье отсутствуют ссылки на труды, авторы которых упоминаются в статье («В теории уголовного права изучением проблемы административной преюдиции занимались многие авторы, такие как А.В. Богданов, И.О. Грунтов, Л.Л. Кругликов, Ч.Ф. Мустафаев, О.С. Одоев, О.Е. Спиридонова, З. Э. Эргашева и др. Вопросы специального субъекта в уголовном праве получили разработку в трудах Г.Н. Борзенкова, П.С. Дагеля, Р.О.

Орымбаева, С.А. Семнова, Ю.В. Тарасовой и др. Некоторые проблемы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость были рассмотрены в работах А.В. Богданова, М.В. Баранчиковой, К.Р. Колесника, Н.А. Морозовой, А.И. Чучаева и др.). Не совсем правильно ограничиваться простым перечислением ФИО ученых, следовало бы проанализировать их мнения в рамках заявленной автором проблематики;

3. Встречаются в тексте опечатки слов (например, «правонарушения»), использование просторечных слов (например, «предполагаемо» вместо «предположительно») и нарушения правил русского языка о расстановке знаков препинания в предложениях (например, «К ним прежде всего относятся: ...» и др.).

Замечания носят рекомендательный характер и не умаляют проделанной автором работы.

Библиография. Автором использовано достаточное количество доктринальных источников, представлены ссылки на публикации последних лет. Все источники оформлены с соблюдением библиографического ГОСТа.

Апелляция к оппонентам. Автором приводятся разные точки по отдельным аспектам заявленной им тематики. Все обращения к оппонентам корректные.

Выводы, интерес читательской аудитории. Представленная на рецензирование статья «Специфика субъектов преступлений с административной преюдицией в сфере безопасности дорожного движения» может быть рекомендована к опубликованию, поскольку отвечает требованиям, предъявляемым к научным статьям журнала «Юридические исследования», и соответствует его редакционной политике. Статья посвящена актуальной теме, имеет практическую значимость, отличается научной новизной. Публикация по данной теме может представлять интерес для широкой читательской аудитории, прежде всего, специалистов в области административного права и уголовного права, а также, может быть полезна для преподавателей и обучающихся юридических вузов и факультетов.