

На правах рукописи



Собин Дмитрий Владимирович

**ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НАРУШЕНИЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
(ст. 264, 264¹ УК РФ): ПРОБЛЕМЫ ПОСТРОЕНИЯ СОСТАВОВ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПЕНАЛИЗАЦИИ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ**

12.00.08 – уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Краснодар, 2019

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Кубанский государственный университет»

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист РФ, заслуженный работник высшей школы РФ
Прохоров Леонид Александрович

Официальные оппоненты: **Пикуров Николай Иванович,**
доктор юридических наук, профессор,
ФГКОУ ВО «Университет прокуратуры
Российской Федерации», профессор
кафедры уголовно-правовых дисциплин

Бохан Андрей Петрович,
кандидат юридических наук, доцент,
Новороссийский филиал ФГКОУ ВО
«Краснодарский университет
Министерства внутренних дел Российской
Федерации», профессор кафедры
уголовного права и криминологии

Ведущая организация: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «**Южный федеральный университет**»

Защита диссертации состоится « 3 » марта 2020 года в 14⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета Д 220.038.11 на базе ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина» по адресу: 350044, г. Краснодар, ул. Калинина, 13, главный корпус университета, ауд. 215.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке университета и на сайтах: ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина» – www.kubsau.ru и ВАК – <https://vak.minobrnauki.gov.ru>

Автореферат разослан «___» _____ 2020 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат юридических наук



А.В. Шульга

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена тем, что проблемы обеспечения безопасности дорожного движения обрели не только внутригосударственную, но и международную значимость. На дорогах всех стран, образно говоря, ведется «настоящая война». В этой ситуации особую актуальность обретают взвешенные, обстоятельные положения Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. К сожалению, многие установления Конвенции соблюдаются не в полном объеме и не во всех странах. Так, ежегодно в мире регистрируется около 60 млн. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых более 500 тыс. человек погибают и свыше 10 млн. получают телесные повреждения различной степени тяжести. В современной России ежегодно регистрируются тысячи нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, за совершение которых, по данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ, были осуждены: в 2015 г. по ст. 264 УК РФ – 9227, по ст. 264¹ УК РФ – 18987 человек; в 2016 г., соответственно, 10414 и 75271, в 2017 г. – 10357 и 72018, в 2018 г. – 9469 и 66287, за 6 месяцев 2019 г. – 4648 и 9296¹.

На дорогах страны сложилась напряженная ситуация, требующая принятия радикальных мер. В новых социально-экономических условиях общество должно быть готово к профессиональной борьбе с растущей преступностью, к систематической разработке и осуществлению реалистических программ по контролю над преступными проявлениями в строгих рамках законности, к которым относится, в частности, и «транспортная» преступность.

Эти обстоятельства в свое время вызвали необходимость разработки и принятия концепции федеральной целевой программы «Повышение безопас-

¹ См.: Форма № 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации» за 2015, 2016, 2017, 2018 гг. и за 6 месяцев 2019 г. // Официальный сайт Судебного департамента при Верховном Суде РФ. Данные судебной статистики. – URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=2883> (дата обращения – 23 октября 2019 г.).

ности дорожного движения в 2006-2012 годах», введенной в действие Указом Президента РФ «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 22 сентября 2006 г. Она предусматривала широкий комплекс мер, которые необходимо было принять правительству, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Совершенно очевидно, что немаловажная роль в недопущении негативных последствий от транспортных преступлений принадлежит уголовно-правовым мерам. Но при такой напряженной криминальной ситуации законодатель проводит не всегда последовательную политику в сфере криминализации и пенализации нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Так, Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ в редакцию ст. 264 УК РФ были внесены изменения, исключившие из числа указанных в ней обязательных последствий причинение по неосторожности вследствие нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, а также смягчившие в определенной части наказание за данное преступление, что вряд ли оправданно. Впоследствии законодатель предпринял попытку исправить положение. Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ была осуществлена дифференциация ответственности за совершение названного преступления лицом, управляющим транспортным средством, находящимся в состоянии опьянения. Однако пределы санкции за деяние, повлекшее причинение смерти двум и более лицам, были существенно снижены, а также исключена специальная норма, регламентирующая ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия. В качестве позитивных решений законодателя следует отметить осуществление Федеральным законом от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ криминализации нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым ранее административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения и вновь допустившим это правонарушение, а также принятие дополнительных мер по усилению ответственности за преступление, предусмотренное ст. 264

УК РФ, Федеральными законами от 23.04.2019 г. № 65-ФЗ и от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ, дополнившими статью указанием на такой квалифицирующий признак, как сопряженность деяния с оставлением места его совершения, а также существенно повысившими пределы санкций ч. ч. 2, 4, 6 названной статьи.

Однако предпринятые законодателем дополнения Уголовного кодекса РФ не оказали ощутимого влияния на криминальную ситуацию в рассматриваемой сфере. Установленные пределы санкций в ст. 264 УК РФ по-прежнему не соответствуют в полной мере характеру и степени общественной опасности совершаемых преступлений, не скоординированы с последствиями. Так, за причинение смерти двум и более лицам в ч. 5 ст. 264 УК РФ пределы лишения свободы установлены от двух месяцев до семи лет, а за причинение смерти одному лицу водителем в состоянии опьянения (ч. 4 ст. 264 УК РФ) – от пяти до двенадцати лет. Достаточно широкое в пространственном и хронологическом отношениях изучение эффективности правоприменительной практики свидетельствует о явной недооценке судами опасности названного вида преступлений. Наказания виновным в виде лишения свободы назначаются, как правило, ниже среднего размера санкции и чаще всего условно. Сложившаяся ситуация обусловила принятие новой Федеральной целевой программы обеспечения безопасности дорожного движения, рассчитанной до 2020 года.

Изучение законодательного опыта и судебной практики зарубежных стран, в которых культура вождения несравненно выше, чем в России, свидетельствует о более строгой оценке нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших гибель людей. Более строго в законодательном порядке и эффективно в правоприменительном отношении оценивается оставление места дорожно-транспортного преступления и управление транспортным средством в состоянии опьянения.

С учетом отмеченных обстоятельств в современной ситуации необходимо комплексное исследование правовых, теоретических и правоприменительных аспектов противодействия преступным нарушениям правил дорожного

движения или эксплуатации транспортных средств, вопросов построения их составов, пенализации и предупреждения. Изложенные нами соображения свидетельствуют об актуальности темы данного диссертационного исследования.

Степень научной разработанности темы исследования. Уголовно-правовые аспекты противодействия преступлениям, в том числе направленным против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также подходы судебной практики к оценке названных деяний были исследованы в трудах Н.С. Алексеева, А.С. Алтухова, Н.В. Артеменко, М.В. Бавсуна, Е.В. Безручко, А.П. Бохана, С.С. Витвицкой, В.Т. Гайкова, В.К. Глистина, М.С. Гринберга, К.В. Давыдовой, Е.П. Данилова, Л.А. Епископосян, В.И. Жулева, П.А. Касейкина, Е.Р. Кейдуновой, И.Я. Козаченко, В.П. Коняхина, Д.А. Корецкого, А.И. Коробеева, Ю.А. Красикова, В.Н. Кудрявцева, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, Ю.И. Ляпунова, В.В. Лунеева, В.Б. Малинина, А.В. Наумова, В.А. Нерсисяна, Н.И. Пикурова, Л.А. Прохорова, М.Л. Прохоровой, А.М. Разогреевой, А.И. Рарога, Г.О. Саргсян, А.С. Саядовой, В.П. Тихого, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаева, Н.Г. Шимбаревой, Н.В. Якубенко, В.А. Якушина и ряда других авторов.

Вопросы квалификации и профилактики преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были проанализированы в диссертационных исследованиях уголовно-правовой, криминологической и уголовно-исполнительной направленности следующих авторов – А.С. Бабанова, А.П. Бохана, А.Ш. Габдрахманова, М.С. Гринберга, С.А. Зенцовой, Н.Ю. Исаева, С.Н. Мешалкина, З.Б. Соктоева, Е.А. Таюрской, С.В. Трофименко, Н.В. Якубенко и некоторых иных.

Проблемам ответственности за названные преступления и вопросам их предупреждения посвятили исследования, осуществленные в последнее десятилетие в рамках докторских и кандидатских диссертаций, следующие авторы: Е.А. Таюрская («Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений», г. Иркутск, 2006 г.); И.В. Танага («Наруше-

ние правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы уголовно-правового регулирования и предупреждения», г. Ростов-на-Дону, 2010 г.); И.В. Божко («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», г. Краснодар, 2011 г.); С.А. Зворыгина («Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления», г. Екатеринбург, 2013 г.); Е.А. Войтенков («Государственно-правовое обеспечения безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы», г. Москва, 2014 г.); А.М. Зокина («Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: зарубежный опыт; вопросы совершенствования российского законодательства», г. Москва, 2019 г.) и ряд др.

Вместе с тем современные тенденции преступности в транспортной сфере, насущные проблемы дальнейшего реформирования действующего Уголовного кодекса РФ, некоторая неадекватность судебной практики в части назначения наказания за исследуемые преступления порождают необходимость в дополнительном комплексном анализе указанной проблематики в рамках отдельной монографической работы. Требуют оценки и внесенные в ст. 264 УК РФ Федеральными законами от 23.04.2019 г. № 65-ФЗ и от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ изменения и дополнения.

Объектом диссертационного исследования выступают законодательный подход к формированию уголовно-правовых мер противодействия преступлениям, сопряженным с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в том числе к их криминализации и пенализации, а также общественные отношения, складывающиеся в сфере практической реализации соответствующих нормативных установлений.

Предметом исследования являются:

– уголовно-правовые основы и административно-правовые меры противодействия нарушениям правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в законодательстве РФ;

– совокупность действующих, а также утративших силу нормативных предписаний, регламентирующих уголовную ответственность за этот вид преступлений, нормы международного и зарубежного уголовного законодательства об ответственности за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

– положения уголовно-правовой доктрины, касающиеся вопросов уголовно-правовой политики в исследуемой сфере, в том числе криминализации и пенализации названных деяний, дифференциации уголовной ответственности и индивидуализации наказания за их совершение;

– материалы судебной практики по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

– статистические данные МВД РФ о противоправных нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также материалы судебной практики по делам о преступлениях, предусмотренных ст. ст. 264 и 264¹ УК РФ;

– обобщенные результаты социологического опроса практических работников по различным аспектам противодействия исследуемой группе преступлений;

– зарубежный опыт борьбы с преступными нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств мерами уголовно-правового воздействия.

Целью диссертационного исследования является формирование системы новых теоретических положений, касающихся проблем построения составов преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, их пенализации и предупреждения и определение на этой основе путей оптимизации их уголовно-правовой регламентации и совершенствования правоприменительной практики.

Задачи диссертационного исследования определены в соответствии с указанной целью:

– осуществить ретроспективный анализ процесса развития российского уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с установлением наиболее рациональных решений для возможного их использования в российском законодательстве;

– провести сравнительно-правовое исследование современного международного и зарубежного уголовного законодательства об ответственности за указанное преступление с целью использования в сфере совершенствования пенализации и предупреждения;

– исследовать основной и квалифицированные составы преступлений, сформулированные в ст. 264 УК РФ, а также подходы законодателя к построению санкций анализируемых уголовно-правовых норм;

– изучить материалы судебной практики по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, проанализировав подходы судов к назначению наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

– рассмотреть отдельные направления организации предупреждения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в том числе осуществляемые посредством мер административно-правового характера.

Методологическую основу диссертационной работы составили положения диалектической теории познания, а также принципы системного подхода к исследованию проблемы противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В процессе исследования были применены общенаучные методы познания (системный, исторический, структурно-функциональный, формально-логический), а также частно-научные методы – формально-юридический, социологический, сравнительно-правовой, статистический.

Теоретическую базу диссертационного исследования создали труды представителей теории уголовного права – Н.С. Алексеева, С.А. Алтухова,

Н.В. Артеменко, М.В. Бавсуна, А.П. Бохана, В.Т. Гайкова, В.К. Глистина, К.В. Давыдовой, Е.П. Данилова, В.И. Жулева, Н.Г. Кадников, П.А. Касейкина, Д.А. Корецкого, А.И. Коробеева, Ю.А. Красикова, В.Н. Кудрявцева, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, Ю.И. Ляпунова, В.В. Лунеева, В.Б. Малинина, А.В. Наумова, Н.И. Пикурова, Л.А. Прохорова, М.Л. Прохоровой, А.М. Разогреевой, А.И. Рарога, А.С. Саядовой, В.П. Тихого, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаева, Н.Г. Шимбаревой, Н.В. Якубенко, В.А. Якушина и целого ряда иных авторов.

Научная новизна диссертационного исследования обусловлена, *во-первых*, основными выводами, содержащимися в работе, в том числе обоснованием скорректированной редакции ст. ст. 264, 264¹ УК РФ и разработкой подходов к модификации объективных и субъективных признаков предусмотренных ими составов преступлений. *Во-вторых*, комплексным, осуществленным с учетом последних изменений уголовного законодательства в соответствующей его части критическим анализом его установлений и отдельных положений уголовно-правовой доктрины, касающихся исследуемых в диссертации проблем. *В-третьих*, полученными результатами изучения подходов судебной практики к назначению наказания за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, осуществленного в значительном *пространственном и хронологическом* масштабах. *В-четвертых*, имеющими практическое значение для дальнейшего совершенствования российского законодательства выводами, вытекающими из анализа международных правовых актов и Уголовных кодексов ряда зарубежных государств. *В-пятых*, новыми подходами к криминологическому и смысловому обоснованию конструирования составов нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. *В-шестых*, дополнительным обоснованием целесообразности включения в систему Уголовного кодекса РФ норм с административной преюдицией (в частности, ст. 264¹), что обусловлено сближением центров воздействия на виновных лиц мерами уголовно-правового и административного характера.

О научной новизне диссертационного исследования свидетельствуют и положения, **выносимые на защиту**:

1. Основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует признавать совокупность общественных отношений, возникающих в процессе обеспечения безопасного перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств в пределах дорог, формирующего такое состояние данного процесса, которое гарантирует защищенность его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

2. Важным направлением повышения эффективности противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является стабильность формулирования состава преступления. В связи с этим видится непоследовательным исключение из числа признаков его объективной стороны в ч. 1 ст. 264 УК РФ причинения средней тяжести вреда здоровью потерпевшего. С учетом результатов анализа ситуации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения обосновано предложение о расширении содержания объективной стороны состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств за счет возврата в нее указания на названные последствия.

3. Законодательный подход к определению содержания субъективной стороны состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств свидетельствует об определенном несоответствии действующей законодательной концепции косвенного умысла и практики его реализации при формировании отдельных составов преступлений в Особенной части УК РФ. Согласно ч. 3 ст. 25 УК РФ волевой момент косвенного умысла имеет место не только *при сознательном допущении возможных общественно опасных последствий*, но и *при безразличном к ним отношении*. Подобное психическое отношение характерно для случаев дерзкого и очевидного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших тяжкие последствия, особенно совершенного лицом

в состоянии опьянения. Вместе с тем законодатель, вопреки своему видению косвенного умысла, в характеристику субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, включил только неосторожную форму вины. Изучение конкретных уголовных дел свидетельствует о сложностях, возникающих у судов при обосновании неосторожной формы вины применительно к отдельным ситуациям совершения названного преступления. Соответственно, рассматриваемое преступление может быть совершено как неосторожно, так и с косвенным умыслом.

4. Предложения по организации основных направлений повышения эффективности противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. *Первое направление* заключается в дальнейшем приведении пределов уголовно-правовых санкций в соответствие с реальной опасностью нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. *Вторым направлением* является неукоснительное обеспечение принципа неотвратимости наказания, в том числе административного. *Третьим* направлением в исследуемой сфере является оптимизация практики назначения наказания, так как необоснованное, неверное или искаженное их применение не принесет желаемого социумом эффекта, что подтверждают результаты анализа подхода судов к назначению наказания за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств со смертельным исходом.

5. Действующее уголовное законодательство и сложившаяся правоприменительная практика не способствуют в полной мере достижению целей наказания (ч. 3 ст. 43 УК РФ). Об этом свидетельствуют следующие результаты сравнительного анализа соотношения трех величин, находящихся в корреляционной зависимости друг от друга: а) *первая величина* представлена количеством дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение смерти потерпевших, б) *вторая величина* связана с количеством погибших в результате особо опасных дорожно-транспортных происшествий, число которых составляет от 21 до 30 тысяч, в) *третья величина* представлена коли-

чеством лиц, осужденных к реальному сроку лишения свободы, т.е. результатами судебной практики назначения наказания за эти преступления. Полученные результаты показывают, что число погибших более чем в два раза превышает число осужденных за совершение этих преступлений. Подобной ситуации способствовали и получившие широкое распространение факты освобождения нарушителей от уголовной ответственности на основании положений ст. ст. 75, 76, 76² УК РФ, чему также благоприятствует указание на исключительно неосторожную форму вины в ст. 264 УК РФ.

6. Обоснована (в том числе с учетом выявленных показателей криминальной ситуации, сложившейся в связи с совершением исследуемых преступлений, обобщения конкретных уголовных дел, системного анализа ст. 25 и ст. 264 УК РФ) целесообразность отнесения преступлений, предусмотренных ч. 3 ст. 264 УК РФ, к категории тяжких, а ч. ч. 5-6, – к категории особо тяжких.

7. Аргументирована целесообразность снижения возраста привлечения к уголовной ответственности за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, до четырнадцати лет, основанная на всестороннем анализе оперативной обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и конкретных фактов нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Этот вывод обусловлен не только акселерацией, но и объективными социально-экономическими процессами, стремительным насыщением населения автомобилями, мотоциклами, иными транспортными средствами, являющимися источниками повышенной опасности.

8. Предлагается скорректированная редакция ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства», содержащая два принципиальных момента: а) исключено указание на неосторожную форму вины, б) внесены коррективы в построение санкций:

«1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней

тяжести или тяжкого вреда здоровью человека, –

наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, либо сопряженное с оставлением места его совершения, –

наказывается принудительными работами на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее смерть человека, –

наказывается принудительными работами на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишением свободы на срок от четырех до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее смерть человека, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, либо сопряженное с оставлением места его совершения, –

наказывается лишением свободы на срок от пяти до восьми лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее смерть двух или более лиц, –

наказывается лишением свободы на срок от семи до двенадцати лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

6. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее смерть двух или более лиц, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, либо сопряженное с оставлением места его совершения,

– наказывается лишением свободы на срок от восьми до пятнадцати лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Примечания. 1. Оставить в действующей редакции.

2. Оставить в действующей редакции; положение, начинающееся словами «а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования...», и до конца фразы исключить».

9. Судебное репрессивное воздействие на осуждаемых за особо опасные нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств является более либеральным, чем его объемы, предусмотренные законодателем в санкциях ст. 264 УК РФ, и явно не сопоставимо с общественной опасностью названных деяний. Анализ судебной практики назначения наказания за эти преступления свидетельствует, что 100% осужденных были приговорены к реальному лишению свободы только по ч. 6 ст. 264 УК РФ. В то же время по ч. 5 ст. 264 УК РФ 14 % виновных были осуждены условно. Поэтому Пленуму Верховного Суда РФ целесообразно обобщить практику судов по назначению наказания за нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и сформулировать соответствующие рекомендации.

10. При высказанной поддержке позиции законодателя, включившего в систему Особенной части ст. 264¹, сконструированную на основе административной преюдиции, аргументирована необходимость корректирования

содержания состава предусмотренного ею преступления и предложена ее обновленная редакция:

«Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым ранее в течение года административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения».

11. Сформулированы рекомендации для правоприменительной практики по более эффективному использованию мер административно-правовой модели предупреждения дорожно-транспортных происшествий и включенной в неё административно-правовой преюдиции, выполняющих важную превентивную роль.

Нормативную базу диссертационного исследования составляют: Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации 1996 г.; памятники отечественного уголовного права – Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г.; Уголовное уложение 1903 г.; УК РСФСР 1922 г., 1926 г., 1960 г.; ряд Федеральных законов, Указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ; уголовное законодательство зарубежных государств – Азербайджанской Республики, Голландии, Исламской Республики Иран, Испании, Польши, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Таджикистан, Украины, Федеративной Республики Германии, Швейцарии, Японии.

Эмпирическую базу диссертационного исследования составили постановления Пленума Верховного Суда РСФСР (утратившие силу) и Пленума Верховного Суда РФ, решения Верховного Суда РФ по конкретным уголовным делам; материалы 342 уголовных дел, рассмотренных судами Краснодарского и Ставропольского краев, Республики Адыгея, опубликованная судебная практика других регионов Российской Федерации; результаты опроса 175 ученых, следователей и судей. Соискателем также использован личный опыт работы в должности федерального судьи.

Теоретическая значимость диссертационного исследования пред-

определена тем, что содержащиеся в нем положения и выводы развивают отечественную уголовно-правовую доктрину в соответствующей части. Положения диссертации могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях проблемы противодействия нарушениям правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что сформулированные в работе конкретные предложения по корректированию содержания статей 264, 264¹ УК РФ, а также по дальнейшей дифференциации ответственности за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в том числе с учетом результатов компаративистского анализа зарубежных уголовных законов, могут быть использованы в процессе совершенствования российского уголовного законодательства. Результаты анализа судебной практики назначения наказания за названные преступления применимы для использования их Верховным Судом РФ при разработке соответствующих рекомендаций.

Материалы исследования могут быть использованы в учебном процессе юридических ВУЗов, а также в процессе повышения квалификации и переподготовки практических работников.

Достоверность и апробация результатов диссертационного исследования. Выводы и предложения, содержащиеся в диссертации, степень их достоверности обеспечены, *во-первых*, методологическим подходом к их получению и формулированию, т.е. использованием совокупности указанных ранее методов познания. *Во-вторых*, надлежащей нормативной базой исследования. *В-третьих*, изучением значительного числа научных трудов в сфере уголовного права, криминологии, социологии и некоторых других наук. *В-четвертых*, обширной эмпирической базой диссертации, которую составили статистические данные о преступных нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; изученные материалы судебной практики; обобщенные результаты анкетирования 175 федеральных судей, следователей, ученых.

Основные выводы и положения диссертации отражены в 11 научных работах, в том числе в 5 научных статьях, опубликованных изданиях, включенных в перечень ВАК Российской Федерации, в 2 – в зарубежных журналах. Кроме того, они были представлены на 3 международных научно-практических конференциях – IV и V Международных научно-практических конференциях «Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности здоровья населения, общественной нравственности и иных социально-значимых интересов» (г. Краснодар, КСЭИ, 15 апреля 2015 г. и 15 апреля 2016 г.); Международной научно-практической конференции «Уголовная политика и культура противодействия преступности» (г. Новороссийск, КрУ МВД России, 15 сентября 2017 г.).

Структура диссертации предопределена объектом, предметом, целями и задачами исследования и включает введение, три главы, объединяющие 9 параграфов, заключение, список использованных источников, приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** показана актуальность темы диссертации, обозначена степень её научной разработанности, определены объект, предмет, цель и задачи исследования; охарактеризованы его методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы; раскрыта его научная новизна; сформулированы основные положения, выносимые на защиту; обоснована теоретическая и практическая значимость работы; приведена информация о степени достоверности и апробации результатов проведенного исследования и сведения о его структуре.

Первая глава *«Противодействие нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: правовые предпосылки криминализации»* состоит из двух параграфов. В *первом параграфе* «Криминализация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе транспортных преступлений в российском зако-

нодательстве: ретроспективный анализ» отмечается, что усиленное внимание рассматриваемой проблеме государство проявляет потому, что названные деяния связаны с использованием источника повышенной опасности, потенциально способного причинить весьма тяжкие последствия для широкого круга потерпевших. Наказуемость преступлений, связанных с безопасным использованием транспорта (сначала гужевого, водного, позднее – механического), регламентировалась уже в ранних правовых актах российского государства. Интересующие соискателя положения содержались в Соборном Уложении 1649 г., Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г., в котором был представлен достаточно широкий круг транспортных преступлений, Уголовном Уложении 1903 г., где законодатель заметно дифференцировал ответственность за названные деяния, в частности, в зависимости от свойств их субъектов. Однако непосредственный аналог преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации автотранспорта, в связи с незначительной распространенностью автомобильного транспорта в России в тот период, в них отсутствовал.

Первый Уголовный кодекс РСФСР 1922 г. не предусматривал системы транспортных преступлений. Вместе с тем в нем содержалась ст. 218 УК РСФСР, особенность которой заключается в том, что в ней впервые были объединены нарушения соответствующих правил, действовавших в то время на всех видах (в том числе автомобильном) транспорта. В УК РСФСР 1926 г. не было предусмотрено специальной нормы, регламентирующей ответственность за транспортные преступления. Поэтому в судебной практике нарушения безопасной работы автотранспорта получали уголовно-правовую оценку в соответствии с нормами, криминализующими преступления против личности, либо в качестве нарушений обязательных постановлений об охране порядка на транспорте, либо как преступно-небрежное исполнение водителем своих служебных обязанностей (ст. 111 УК РСФСР). Что касается УК РСФСР 1960 г., то наибольшую практическую значимость имела ст. 211 («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или

городского электротранспорта»). Законодатель трижды в зависимости от сложившейся ситуации вносил в нее изменения, направленные на ужесточение уголовной ответственности за названные в ней деяния. Спецификой нормы являлось отсутствие в ней указания на форму психического отношения виновного к последствиям. Следовательно, преступление могло быть совершено умышленно (с косвенным умыслом) либо неосторожно. Санкции указанных уголовно-правовых норм были достаточно строгими, они соотносились с наказаниями, установленным за умышленное убийство, в них не была предусмотрена только смертная казнь. Более мягкая санкция обуславливалась тем, что умысел на лишение жизни при дорожно-транспортном происшествии мог быть только косвенный. Такой подход предопределял достаточно высокое предупредительное значение санкций ст. 211 УК РСФСР. В 1968 г. УК РСФСР 1960 г. был дополнен ст. 211¹, устанавливающей ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а в 1985 г. – ст. 211³, криминализовавшей допуск к управлению транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения.

Принятие УК РФ 1996 г. проходило в условиях заметного увеличения числа анализируемого вида преступлений. Однако ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств была в нем существенно смягчена. Первоосновой для этого послужило отнесение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, к категории неосторожного, что повлекло ряд важнейших нормативных установлений, регламентирующих назначение назначения и вида исправительного учреждения, режим отбывания наказания, освобождение от наказания и т.д. В дальнейшем процесс ограничения пределов уголовной ответственности был продолжен. Известными Федеральными законами от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ и 21 ноября 2003 г. № 162-ФЗ был внесен ряд корректив в диспозицию и санкции ст. 264 УК РФ: а) ч. 1: декриминализировано причинение вреда здоровью средней тяжести, а также крупного ущерба потерпевшему; б) максимальный предел санкции ч. 3 снижен до семи лет лишения свободы. Эти решения законодате-

ля принимались в условиях катастрофического осложнения количественно-качественных показателей соответствующего вида преступлений. Так, коэффициент этого вида преступлений на территории РФ в 2003 г. по сравнению с 1971 г. на территории СССР увеличился в 3,8 раза (В.В. Лунеев).

Сложившаяся в указанный период ситуация настоятельно потребовала принятия соответствующих радикальных мер. Наиболее значимыми следует назвать, *во-первых*, дополнение Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ ст. 264 УК РФ частями 2, 4, 6, в которых были сконструированы квалифицированные составы по признаку нарушения соответствующих правил лицом, находящимся в состоянии опьянения. Максимальные пределы санкций этих норм были незначительно повышены. *Во-вторых*, в связи со значительным ростом числа нарушений правил дорожного движения, совершенных лицами в состоянии опьянения, Федеральным законом от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ была включена в систему Особенной части УК РФ ст. 264¹ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию». Федеральными законами от 23.04.2019 г. № 65-ФЗ и от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ ст. 264 УК РФ дополнена указанием на такой квалифицирующий признак, как сопряженность деяния с оставлением места его совершения, а также существенно повышены пределы санкций ч. ч. 2, 4, 6 названной статьи.

Таким образом, отечественный законодатель постепенно, шаг за шагом создавал достаточно обстоятельную систему уголовно-правовых норм, регламентирующих уголовную ответственность за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Второй параграф «Регламентация ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран: компаративистский анализ» посвящен рассмотрению содержания соответствующих уголовно-правовых норм ряда зарубежных стран с различными правовыми системами. Изучение опыта зарубежного законодательства охватило, в основном, два направления.

Во-первых, показана особенность подходов законодателей разных стран к криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, отмечены отдельные позитивные решения. *Во-вторых*, рассмотрен опыт дифференциации уголовной ответственности за этот вид преступлений и определения пределов санкций. Отношение законодателя к обеспечению противодействия транспортным преступлениям во многом зависит от сложившейся в той либо иной стране правовой системы. Кроме того, законодательные подходы предопределены и исторически сложившимися отношениями стран, находящихся близко друг к другу. В качестве позитивного момента отмечен системный подход к регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта в законодательстве большинства зарубежных государств.

Субъективная сторона состава соответствующего преступления в некоторых Уголовных кодексах представлена неосторожной формой вины по отношению к последствиям преступного деяния. Стоит особо выделить УК Японии, в котором законодатель не дифференцирует психическое отношение виновного к последствиям совершенного им транспортного преступления, которое, таким образом, может быть совершено умышленно или неосторожно. Это, по мнению соискателя, наиболее оптимальный вариант формулирования состава рассматриваемого преступления.

Особого упоминания и одобрения заслуживает предпринятая законодателями ряда стран криминализация управления транспортными средствами в состоянии опьянения, причем *за один факт* совершения такого деяния без предварительного привлечения лица к каким-либо иным видам ответственности (УК ФРГ, штата Техас), а также оставление места дорожно-транспортного происшествия.

Глава вторая *«Признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: правовые и теоретические аспекты»* включает четыре параграфа. В *первом параграфе* «Объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК РФ)» представлены результаты анализа объекта и объективной стороны основного состава исследуемого преступления (ч. 1 ст. 264 УК). В качестве *родового объекта* преступления выступают общественные отношения в сфере обеспечения общественной безопасности и общественного порядка, что подчеркивает их особую опасность для общества и государства. Его *видовой объект* образуют общественные отношения в сфере обеспечения общественной безопасности в области движения и эксплуатации транспорта. *Основной непосредственный объект* представляет совокупность общественных отношений, возникающих в процессе обеспечения безопасного перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств в пределах дорог, формирующего такое состояние данного процесса, которое гарантирует защищенность его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. *Дополнительный непосредственный объект* – жизнь и здоровье человека.

Объективную сторону основного состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК), который сконструирован как материальный, характеризуют следующие признаки: а) деяние, которое находит свое выражение в нарушении соответствующего правила (правил) безопасности движения или эксплуатации транспортных средств; б) преступные последствия, выступающие согласно закону в виде причинения здоровью потерпевшего тяжкого вреда; в) причинная связь между допущенным фактом нарушения установленных правил и наступившими в результате нарушения соответствующего правила (правил) последствиями. В работе отмечается, что при конструировании основного состава рассматриваемого преступления законодатель употребил два существенно отличающихся по содержанию понятия: а) правила дорожного движения и б) правила эксплуатации транспортных средств. Но при этом он четко разделил их союзом «или», подчеркнув, что вменить нарушение таких правил можно лишь лицу, «управляющему механическим транспортным средством». *Нарушение правил дорожного движения* представляет собой чаще всего активные дей-

ствия, нередко совершаемые лицами в состоянии опьянения. Их содержание в результате воздействия соответствующих препаратов существенно меняет психическое наполнение поведения: на первый план выступает безразличное отношение лица к наступившим последствиям, что заложено законом в понятие косвенного умысла. Нарушение правил *эксплуатации транспортных средств* – это, как правило, бездействие, и психическое содержание поведения в данном случае предполагает легкомыслие либо небрежность.

В работе обосновано предложение о возврате в диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ указания на такое последствие, как причинение потерпевшему вреда средней тяжести¹.

Второй параграф «Субъективная сторона состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК РФ): перспективы корректирования содержания признака вины» посвящен особо важной проблеме – юридическому анализу субъективных признаков названного преступления. Прежде всего, отмечено, что в *действующей* редакции ст. 264 УК РФ законодатель указывает только на неосторожную форму вины, выступающую в виде легкомыслия или небрежности. Но в действительности все обстоит не так просто в связи с тем, что субъективная сторона преступлений (ст. 263, 264, 266, 268 УК РФ) имеет сложный характер, во многом обусловленный сложным характером их объективной стороны (А.И. Коробеев). Нарушения правил дорожного движения, выражающиеся в *превышении установленной скорости, въезде на пешеходный переход при запрещающем сигнале светофора*, влекущие гибель людей, причинение тяжкого вреда здоровью нескольких лиц, нередко совершаются лицами в состоянии опьянения. Может ли виновный при таких обстоятельствах рассчитывать на свое мастерство или хорошую тормозную систему своей машины, либо даже на благоразумие и осторожность других участников движения? Следует признать справедливым мнение, что поведение субъектов подобных преступле-

¹ Данное предложение поддержало 82% опрошенных соискателем в ходе проведенного им анкетирования респондентов.

ний свидетельствует скорее не о неосторожности, а о косвенном умысле (Л.А. Букалерева, А.М. Зокина).

В специальной литературе отмечается, что грань между «допускать возможность наступления тяжких последствий» и «рассчитывать на их предотвращение» весьма зыбкая. Тем более, что нередко водитель, рассчитывающий на предотвращение ДТП, фактически ничего не успевает сделать для реализации своего расчета, да и не имеет для этого достаточных оснований. Следует согласиться с мнением, что грань между преступным легкомыслием и косвенным умыслом стирается именно при совершении транспортного преступления пьяным водителем (А.И. Коробеев, А.И. Чучаев).

На основе проведенного анализа в диссертации дополнительно аргументировано предложение об исключении из редакции всех частей ст. 264 УК указания на неосторожное причинение последствий с констатацией того, что анализируемое преступление может быть совершено как с косвенным умыслом, так и по неосторожности¹.

В *третьем параграфе* «Субъект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и особенности криминологической характеристики личности виновных» рассмотрены соответствующие признаки субъекта анализируемого преступления. Изучение уголовных дел позволило соискателю выделить наиболее характерные черты личности виновных, подлежащих учету при осуществлении профилактических мероприятий: а) низкий уровень профессиональной квалификации, недостаточный стаж вождения (20% аварий были совершены лицами, вообще не имеющими права на управление автомобилем); б) психофизиологические свойства личности (беспечность, самоуверенность, легкомыслие, особенно у так называемой «золотой молодежи»); в) негативная мотивация преступного поведения (эгоизм, проявления правового нигилизма, хулиганские побуждения, выражающиеся в лихачестве, браваре, бесшабашности при управлении транспортным средством, мотивы подражания); г) нередко проявляемое использо-

¹ Данное мнение поддержало 75 % опрошенных соискателем респондентов.

вание принадлежности к властным структурам; д) достаточно высокий процент среди нарушителей правил дорожного движения, причем особо опасных, женщин.

Анализ оперативной обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, конкретных фактов нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств приводит к выводу о целесообразности снижения возраста привлечения к уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, до 14 лет. Он обусловлен не только процессами акселерации подростков, но и объективными социально-экономическими процессами, стремительным насыщением общества автомобилями, мотоциклами, являющимися источниками повышенной опасности.

В *четвертом параграфе* «Признаки, квалифицирующие нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, как правовые средства дифференциации уголовной ответственности» проанализированы обстоятельства, повышающие степень общественной опасности названных деяний, – их сопряженность с причинением смерти потерпевшим, состоянием опьянения виновного, оставлением им места ДТП. Объективно обоснованная дифференциация уголовной ответственности находит выражение в пенализации деяний через построение санкции уголовно-правовой нормы, обеспечивая правоприменителю возможность индивидуализировать наказание лицу за конкретно совершенное преступление.

Изучение законодательных подходов к построению основного и квалифицированных составов преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, дифференциации уголовной ответственности за эти преступления и деятельности судов по реализации законодательных установлений позволили обосновать ряд корректив ст. 264 УК РФ¹, а также признать недопустимой сложившуюся судебную практику абсолютного применения к осужденным за рассматривае-

¹ Предложение о целесообразности внесения корректив в законодательное описание составов, сконструированных в ст. 264 УК РФ, и дифференциацию ответственности поддержало 82 % опрошенных респондентов.

мое деяние правила, определенного п. «а» ч. 1 ст. 58 УК РФ, о направлении лица, совершившего преступление по неосторожности, для отбывания наказания в колонию-поселение, существенно ослабляющую предупредительную функцию назначенного уголовного наказания.

Глава третья *«Уголовно-правовое противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы пенализации и предупреждения»* включает три параграфа. Первый параграф «Пенализация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как предпосылка индивидуализации наказания и эффективности предупреждения» посвящен анализу особенностей законодательного процесса определения рамок наказуемости исследуемых преступлений. Они органически связаны с криминализацией и декриминализацией, индивидуализацией наказания и эффективностью предупреждения соответствующих деяний. Эти законодательные решения лежат в основе формирования уголовно-правовой политики в определенной сфере.

Проблемам пенализации и депенализации в настоящее время уделяется достаточно много внимания. При реализации этих процессов необходимо учитывать, в том числе, принципы, определяемые требованием внутренней логической непротиворечивости норм права (Г.А. Злобин). Применительно к исследуемой проблеме противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств это предполагает, *во-первых*, принцип непротиворечивости системы норм уголовного и административного права, в настоящее время активно реализуемый посредством использования института административной преюдиции. *Во-вторых*, принцип обеспечения соразмерности санкций с учетом характера и степени общественной опасности дорожно-транспортных преступлений, обоснованного определения нижнего и высшего пределов предусмотренного ими наказания.

Традиционно выделяемым основным принципам криминализации, проецируемым, соответственно, и на процесс пенализации (в частности, *распространенность определенных форм общественно опасного поведения,*

возможность позитивного воздействия на него уголовно-правовыми средствами), свойственны существенные особенности при преломлении их к проблемам противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Статистика свидетельствует, что анализируемая группа преступлений в последние годы получила широкое распространение, поэтому вполне обоснованно, начиная с 1996 г., произошел процесс шестикратного корректирования диспозиций и санкций ст. 264 УК РФ. Особая общественная важность роли санкции требует от законодателя продуманного, взвешенного, основанного на анализе опасности исследуемого преступления построения санкции, определения нижнего и высшего пределов предусмотренного ею наказания¹.

На основе критического анализа содержания санкций ст. 264 УК РФ и с учетом предложений по корректированию диспозиций норм названной статьи, высказанных в предыдущих разделах диссертации, разработана измененная ее редакция, представленная в завершение параграфа (она содержится в положении 8, выносимом на защиту).

Второй параграф «Индивидуализация наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации» содержит анализ подхода судебной практики к назначению наказания за эти преступления. Для иллюстрации сложившегося подхода выборочно изучены уголовные дела, рассмотренные судами Краснодарского края на соответствующих этапах организации противодействия этим преступлениям. Границами этапов (правотворческого и правоприменительного характера) послужили, прежде всего, решения законодателя о внесении изменений в ст. 264 УК, в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», принятые в 2009, 2012 и 2015-2016 гг. При этом использовано три аналитических приема: 1) сравнительный анализ определенного числа решений судов по сходным уго-

¹ Мнение о необходимости корректирования санкций в ст. 264 УК РФ поддержало 65 % опрошенных респондентов.

ловным делам, рассмотренным в отмеченные временные периоды; 2) сравнительный анализ судебных решений по фактам дорожно-транспортных происшествий, сопряженных с гибелью людей; 3) сравнительный анализ трех величин, находящихся в корреляционной зависимости друг от друга.

В рамках первого аналитического приема осуществлены три выборки по 35 уголовных дел о нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших смерть потерпевших. Первую выборку составили уголовные дела, рассмотренные судами в 2009 г. после двухлетнего действия Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». Суды назначали наказание, как правило, ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ. Подобная правоприменительная практика, сводящая «к минимуму» ценность жизни человека, вызывает недоумение. *Вторую выборку* составили 35 уголовных дел, рассмотренных судами в 2012 г. *после усиления ответственности* за совершение рассматриваемого преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения. Суды назначали наказание, как правило, ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ. *Третью выборку* также составили 35 уголовных дел о нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших смерть потерпевших, которые были рассмотрены судами в 2015-2016 гг. Суды, как и прежде, назначали наказание ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ.

Таким образом, выявленные тенденции судебной практики в оценке преступных нарушений правил дорожного движения, влекущих гибель людей, показывают *недостаточную ее «привязанность» к сложившимся реалиям*. На правоприменительную практику судов не повлияли ни рост числа дорожно-транспортных происшествий, ни повышение степени их общественной опасности, ни законодательное усиление ответственности за эти преступления.

В рамках второго аналитического приема осуществлен сравнительный анализ судебных решений по фактам дорожно-транспортных происшествий, сопряженных с гибелью людей. Особая общественная опасность последних при ее сопоставлении с установленными в санкциях ст. 264 УК РФ пределами наказания за их совершение показывает явное их несоответствие.

В рамках третьего аналитического приема осуществлен сравнительный анализ соотношения трех величин, находящихся во взаимной корреляционной зависимости. *Первая величина* представлена количеством дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение смерти потерпевших. *Вторая величина* связана с количеством погибших в результате особо опасных дорожно-транспортных происшествий, число которых составляет от 21 до 30 тысяч. *Третья величина* представлена количеством лиц, осужденных к реальному сроку лишения свободы, т.е. результатами судебной практики назначения наказания за эти преступления. Полученные результаты показывают, что число погибших более чем в два раза превышает число осужденных за совершение этих преступлений. Подобной ситуации способствовали, в том числе, получившие широкое распространение факты примирения виновных с родственниками погибших. Эти, по сути, антигуманные показатели результатов оценки дорожных трагедий стали возможны благодаря тому, что законодатель сформулировал исследуемое преступление как сугубо неосторожное. В свою очередь действующие редакции ст. 75, 76, 76² УК РФ предоставляют широкие возможности «откупиться» преступникам, совершившим преступления *небольшой и средней тяжести*.

Изучение практики назначения наказания судами Краснодарского края по 342 уголовным делам, связанным с дорожно-транспортными преступлениями (ст. 264 УК), показало, что 100% осужденных были приговорены к реальному лишению свободы только в случаях гибели двух и более человек в результате нарушения правил дорожного движения водителем, находившемся в состоянии алкогольного опьянения (ч. 6 ст. 264 УК). В то же время по ч. 5 ст. 264 УК, тоже при наличии гибели двух и более чело-

век, 14 % виновных были осуждены *условно*. Возникает вопрос, насколько подобные решения судов отвечают принципам уголовного закона и можно ли считать в данных случаях, что цель наказания – восстановление социальной справедливости – была достигнута¹.

С учетом сложившейся криминальной ситуации и выявленных тенденций судебной практики по назначению наказания за дорожно-транспортные преступления сделан вывод о целесообразности принятия соответствующих рекомендаций в специальном постановлении Пленума Верховного Суда РФ.

Параграф третий «Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и место в его системе превентивных возможностей института административной преюдиции (ст. 264¹ УК РФ)» посвящен анализу системы соответствующих профилактических мер. Среди них особое место занимает институт административной преюдиции, воплощенный в ст. 264¹ УК РФ. Дорожно-транспортное происшествие как пограничное правонарушение административного и уголовно-правового характера порождает и особые проблемы противодействия. Институт административно-правового рецидива занимает важное место в российском праве². Рассматриваемые проблемы правоприменения по исследуемым преступлениям еще более обостряются в случае, если речь идет о квалификации преступления с административной преюдицией (Н.И. Пикуров), когда состав преступления включает в качестве самостоятельного факта привлечение к административной ответственности за предыдущее нарушение. Статистические показатели неумолимо подтверждают наличие корреляционной связи между увеличением числа административных правонарушений, совершенных лицами в состоянии опьянения, и ежегодным ростом количества преступных дорожно-транспортных происшествий. Решение законодателя включить в УК РФ ст. 264¹, в которой в основу построения предусмотрено-

¹ Критическую оценку практике назначения наказания в сфере противодействия транспортным преступлениям, недостаточной ее роли в их предупреждении дали 60 % опрошенных респондентов.

² Вывод о значимости роли института административной преюдиции в противодействии преступным нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ, поддержали 60% опрошенных респондентов.

го ею состава преступления положено состояние опьянения лица, управляющего автомобилем, трамваем либо иным транспортным средством, было встречено неоднозначно. Поддерживая его, соискатель, тем не менее, обосновывает необходимость корректирования названной статьи. Наиболее спорным видится состав преступления, построенный на отказе лица, ранее уже подвергнутого административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, от прохождения медицинского освидетельствования на названное состояние. Отказ *не есть фактическое состояние опьянения*. В принципе, речь идет лишь о предположении соответствующего должностного лица о таком состоянии водителя, что не может признаваться основанием уголовной ответственности. В то же время из числа изученных уголовных дел, возбужденных по ст. 264¹ УК РФ, 57 % связаны с отказом водителя от освидетельствования. В работе отмечено, что отказ водителя от прохождения освидетельствования на предмет установления состояния опьянения не может быть правилом. Для реализации предоставленного сотруднику полиции права водитель может быть предупрежден о возможности насильственного получения анализа на предмет установления факта опьянения, но при убежденности сотрудников полиции в нетрезвом состоянии водителя.

В результате соискателем предложена скорректированная редакция ст. 264¹ УК РФ.

В **заключении** автором подведены итоги исследования, сформулированы основные выводы и предложения.

Приложение к диссертации включает опросный лист и обобщенные результаты анкетирования 175 экспертов – федеральных судей, следователей, ученых – по различным аспектам исследуемой проблемы.

**Основное содержание диссертационного исследования отражено в
следующих публикациях:**

Статьи в рецензируемых научных изданиях, указанных в перечне ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:

1. *Собин, Д.В.* Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям правил дорожного движения / Л.А. Прохоров, Д.В. Собин // Российский следователь. – 2016. – № 10. – С. 31-34 (0,4/0,3 п.л.).

2. *Собин, Д.В.* Эффективность уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным преступлениям: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации / Д.В. Собин // Российский следователь. – 2017. – № 4. – С. 45-47 (0,4 п.л.).

3. *Собин, Д.В.* Дорожно-транспортное происшествие как пограничное правонарушение административно-правового и уголовно-правового характера: проблемы противодействия / Д.В. Собин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2017. – № 1. – С. 124-127 (0,4 п.л.).

4. *Собин, Д.В.* Профилактика дорожно-транспортных происшествий в свете Указа Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» / Д.В. Собин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2018. – № 5. – С. 202-205 (0,4 п.л.).

5. *Собин, Д.В.* Ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ): анализ дискуссионных теоретических позиций / Д.В. Собин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2019. – № 11. – URL: https://www.online-science.ru/m/products/law_science/gid5466/pg0/ (0,3 п.л.).

Публикации в зарубежных изданиях:

6. *Sobin, D.V. (Собин, Д.В.).* Current problems of correction of criminal responsibility of the person who breached the rules road traffic and hidden from the place of the incident (Актуальные проблемы корректирования уголовной ответственности лица, нарушившего правила дорожного движения и скрывше-

гося с места происшествия) / L.A. Prokhorov, D.V. Sobin (Л.А. Прохоров, Д.В. Собин) // Sciences of Europe (Praha, Czech Republic). – VOL 3, No 33 (2018). – P. 23-26 (0,4/0,3 п.л.).

7. *Sobin, D.* (Собин, Д.В.) Regulation of criminal responsibility for violations of road safety rules: perspectives of improvement (Регламентация ответственности за нарушения правил безопасности дорожного движения: перспектива совершенствования) / D. Sobin (Д.В. Собин) // Polish journal of science. – № 21 (2019). – VOL. 2. – P. 57-59 (0,3 п.л.).

Научные статьи, опубликованные в иных изданиях:

8. *Собин, Д.В.* Особенности регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения в уголовном законодательстве зарубежных стран: сравнительно-правовой анализ / Д.В. Собин // Научный вестник Южного федерального округа. – 2015. – №1. – С. 67-73 (0,5 п.л.).

9. *Собин, Д.В.* Трансформация законодательных подходов к дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: (исторический аспект) / Д.В. Собин // Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности здоровья населения, общественной нравственности и иных социально-значимых интересов: материалы IV Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, Кубанский социально-экономический институт, 15 апреля 2015 г.) / под ред. М.Л. Прохоровой. – Краснодар, 2015. – Часть 1. – С. 92-97 (0,4 п.л.).

10. *Собин, Д.В.* Криминологическая и социально-экономическая обусловленность криминализации деяний, сопряженных с нарушением правил безопасности дорожного движения / Д.В. Собин // Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности здоровья населения, общественной нравственности и иных социально-значимых интересов: материалы V Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, Кубанский социально-экономический институт, 15 апреля 2016 г.) / под ред. М.Л. Прохоровой. – Краснодар, 2016. – Часть 2. – С. 30-35 (0,5 п.л.).

11. *Собин, Д.В.* Пенализация нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств: законодательные и правоприменительные аспекты / Д.В. Собин // Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы Международной научно-практической конференции (г. Новороссийск, 15 сентября 2017 г.). – Краснодар: КрУ МВД России, 2017. – С. 200-204 (0,3 п.л.).