

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение высшего образования  
«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

*На правах рукописи*



**СОБИН ДМИТРИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ**

**Противодействие нарушениям правил дорожного движения и  
эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264<sup>1</sup> УК РФ): проблемы  
построения составов преступлений, пенализации и предупреждения**

Специальность 12.00.08. – уголовное право и криминология;  
уголовно-исполнительное право

Диссертация на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

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

Краснодар, 2019

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>4</b>
<b>1 ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НАРУШЕНИЮ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПРАВОВЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ КРИМИНАЛИЗАЦИИ.....</b>	<b>20</b>
1.1 Криминализация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе транспортных преступлений в российском законодательстве: ретроспективный анализ.....	20
1.2 Регламентация ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран: компаративистский анализ.....	30
<b>2 ПРИЗНАКИ СОСТАВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПРАВОВЫЕ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ.....</b>	<b>45</b>
2.1 Объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК РФ).....	45
2.2 Субъективная сторона состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК РФ): перспективы корректирования содержания признака вины.....	63
2.3 Субъект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и особенности криминологической характеристики личности виновных.....	80
2.4 Признаки, квалифицирующие нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, как правовые средства дифференциации уголовной ответственности.....	86
<b>3. УГОЛОВНО-ПРАВОВОЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НАРУШЕНИЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПРОБЛЕМЫ ПЕНАЛИЗАЦИИ И</b>	

<b>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ.....</b>	<b>103</b>
3.1 Пенализация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как предпосылка индивидуализации наказания и эффективности предупреждения .....	103
3.2 Индивидуализация наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации.....	124
3.3 Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и место в его системе превентивных возможностей института административной преюдиции (ст. 264 <sup>1</sup> УК РФ).....	143
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>157</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....</b>	<b>167</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ.....</b>	<b>185</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**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. 264<sup>1</sup> 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 9296<sup>1</sup>.

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

---

<sup>1</sup> 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.).

принятия концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности 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 принятые 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. Нерсесяна, 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 («Нарушение 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 прак-

тической 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. 264 и 264<sup>1</sup> 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, 264<sup>1</sup> 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 международ-

ных 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. 264<sup>1</sup>), 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 количеством лиц, осужденных к реальному сроку лишения свободы, т.е. результатами судебной практики назначения наказания за эти преступления<sup>1</sup>. 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, 76<sup>2</sup> 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 кон-

---

<sup>1</sup> В тексте диссертации полученные результаты представлены в специальной таблице.

кретных 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, по-*

*влекущее 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. 264<sup>1</sup>, 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 Прези-

дента 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** 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, 264<sup>1</sup> 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 9 научных работах, в том числе в 4 научных статьях, опубликованных изданиях, включенных в перечень ВАК Российской Федерации, в 1 – в зарубежных журналах. Кроме того, они были представлены на 3 международных научно-практических конференциях – IV и V Международных научно-практической 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.

# **1 Противодействие нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: правовые предпосылки криминализации**

## **1.1 Криминализация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе транспортных преступлений в российском законодательстве: ретроспективный анализ**

Президиум Общественного совета при МВД России 7 апреля 2015 г. рассмотрел проблемы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения в стране. На совещании было констатировано, что криминальная ситуация остается достаточно сложной. Количество зарегистрированных аварий и число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в стране за прошедшие 10 лет остается почти на прежнем уровне<sup>1</sup>. Показательно, что в этот период действовала указанная во введении Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»<sup>2</sup>. Однако эффективность принимаемых в соответствии с программой мер оказалась невысокой, в 2009, 2010, 2011, 2012 гг. имел место рост тяжких дорожно-транспортных преступлений.

Усиленное внимание рассматриваемой проблеме государство проявляет потому, что речь идет о деяниях, связанных с использованием источника повышенной опасности, потенциально способных причинить особо тяжкие последствия для неопределенного круга потерпевших<sup>3</sup>. Вполне естественно, что законодатель, как правило, реагирует на изменения складывающейся ситуации. Это показывают результаты исторического анализа уголовного законодательства России. Следует отметить, что количество и степень обще-

---

<sup>1</sup> Баршев В. Быстрее – безопаснее // Российская газета. 2015. 8 апреля.

<sup>2</sup> См.: Таюрская Е.А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006.

<sup>3</sup> См.: Прохоров Л.А., Собин Д.В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям правил дорожного движения // Российский следователь. 2016. № 10. С. 31-34.

ственной опасности названных преступлений в полной мере зависит от уровня развития техники, транспортных средств<sup>1</sup>. Соответственно, это обстоятельство непосредственно влияет на нормативно-правовую базу, которая регулирует отношения, складывающиеся в связи с их использованием.

Ответственность за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения находила свою регламентацию уже в ранних нормативно-правовых актах Российского государства. Но в отличие от иных, так называемых традиционных «общеуголовных», преступлений рассматриваемые общественно опасные деяния получили распространение значительно позже в связи с развитием техники. На первом этапе правовые документы содержали правила и предписания, касающиеся гужевого и водного транспорта. Затем с появлением механического транспорта порядок движения по российским дорогам в VII-VIII вв. был регламентирован уже более обстоятельно.

Проанализируем отдельные этапы развития законодательства в России, некоторые особенности которого представляют интерес и сегодня. Например, ст. 17 главы XXII Соборного уложения 1649 г. уголовно наказуемыми признавались действия лица, которое «с похвалы или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит...»<sup>2</sup>. Наказание за это деяние было предусмотрено достаточно жесткое. Виновного били кнутом «нешадно» и помещали в тюрьму на три месяца. Если же наступала смерть потерпевшей, виновного подвергали смертной казни<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Обоснованность дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения как предпосылка их предупреждения // Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности здоровья населения, общественной нравственности и иных социально-значимых интересов: материалы II Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, 25 мая 2013 г.). Краснодар, 2013. С. 153-157.

<sup>2</sup> См.: Российское законодательство X-XX веков. Т. 3. Акты Земских соборов / под общ. ред. О.И. Чистякова. М., 1985. С. 101.

<sup>3</sup> Бытко Ю.И., Бытко С.Ю. Сборник нормативных актов по уголовному праву России X-XX веков. Саратов, 2006. С. 90.

Названный правовой документ представляет интерес не только из-за осуществленной им жесткой дифференциацией ответственности за указанное деяние, но и потому, что уже в то время он предусматривал *предупредительные меры*. Им регламентировался порядок содержания проезжих дорог, мостов, перевозов, устанавливалась гражданско-правовая ответственность за его нарушение. Если провести аналогию с сегодняшней Россией, когда значительная часть дорожно-транспортных происшествий совершается в связи с аварийным состоянием дорог, то видно, что реальных рычагов воздействия на органы местной власти явно недостаточно. Поэтому в названном выше Указе «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» содержался специальный пункт, обязывающий органы местного самоуправления обеспечить улучшение условий безопасного дорожного движения.

Следующим серьезным этапом в развитии соответствующих уголовно-правовых норм явилось принятие Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. В нем была сформирована достаточно обширная совокупность норм, предусматривающих наказуемость нарушений разнообразных правил обращения с транспортными средствами. Они были систематизированы на три группы: нормы о сухопутном сообщении, о речном и морском транспорте. Однако специальной нормы, посвященной нарушению правил дорожного движения, не существовало<sup>1</sup>.

Применительно к теме исследования можно назвать статьи 1255-1258 Уложения, которые регламентировали ответственность за нарушения правил в области гужевого транспорта. Санкции отмеченных уголовно-правовых норм были значительно мягче, чем нормы Соборного уложения 1649 г. Более строгая ответственность была предусмотрена за нарушение в области речного и морского транспорта, но она тоже ограничивалась в основном штрафом.

---

<sup>1</sup> См.: Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. // *Бытко Ю. И., Бытко С.Ю.* Сборник нормативных актов по уголовному праву России X-XX веков. Саратов. 2006. С. 114-448.

В Уголовном уложении 1903 г. число норм об ответственности за транспортные преступления возросло, а ответственность за транспортные преступления заметно дифференцировалась, в частности, в зависимости от специального субъекта преступления (служащий железной дороги, пассажир, капитан корабля и т.п.). Однако состава преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации автотранспорта (аналогичного сформулированному в ст. 264 УК РФ 1996 г.), в связи с незначительной распространенностью автомобильного транспорта в России в Уголовном уложении 1903 г. еще не было.

После смены власти в России в 1917 г. и наметившимся существенным прогрессом в развитии транспортной техники посягательства на работу транспорта стали расцениваться как имеющие повышенную общественную опасность. Но эти тенденции проявлялись в процессе регламентации ответственности за посягательства на безопасную работу речного, морского и воздушного транспорта<sup>1</sup>.

Первый Уголовный кодекс РСФСР 1922 г. не предусматривал системы транспортных преступлений. Преступления на различных видах транспорта рассматривались в рамках уголовно-правовой охраны сфер народного здоровья, общественной безопасности и публичного порядка. Можно выделить 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. При этом такой конгломерат был сформирован с учетом специфики объекта преступных посягательств, в качестве которого выступали общественные отношения в сфере охраны порядка и безопасности движения всех перечисленных транспортных средств. Санкция этой уголовно-правовой нормы устанавливала наказание в виде принудительных работ или штраф до 300 рублей золотом<sup>2</sup>.

В УК РСФСР 1926 г. не было предусмотрено специальной нормы, ре-

---

<sup>1</sup> См.: *Алексеев Н.С.* Транспортные преступления. Л., 1957. С. 13.

<sup>2</sup> См.: *Бытко Ю. И., Бытко С.Ю.* Указ. соч. С. 491.

гламентирующей ответственность за транспортные преступления. Поэтому в судебной практике нарушения безопасной работы автотранспорта получали уголовно-правовую оценку в соответствии с нормами, криминализирующими 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). По мнению профессора А.И. Коробеева, такая практика была возможна потому, что уголовное законодательство содержало норму, допускающую аналогию. Но, как обоснованно указывалось в литературе, такой подход не мог обеспечить достаточно эффективной репрессии в отношении грубых нарушений правил безопасности движения на автотранспорте<sup>1</sup>.

Отсутствие в УК РСФСР и УК Союзных республик специальной нормы об ответственности за транспортные преступления требовало выработки рекомендаций по толкованию существующих в норм и по их применению со стороны высшей судебной инстанции. Поэтому в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 г. было разъяснено, что работники автотранспорта за допущение аварий с человеческими жертвами по общему правилу должны нести наказание по ст. 111 УК РСФСР. В том случае, когда результатом нарушений правил вождения автотранспортных средств стали массовые человеческие жертвы, уничтожение ценного государственного имущества, а равно иные исключительно серьезные последствия, действия водителя *по аналогии* надлежит квалифицировать по ст. 59<sup>3в</sup> УК РСФСР<sup>2</sup>.

Вполне понятно, что подобный подход законодателя к регламентации ответственности за транспортные преступления и рекомендации судебной практики не соответствовали уровню развития транспортной инфраструкту-

---

<sup>1</sup> Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 25.

<sup>2</sup> См.: О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15.09.1950 г. № 16/12/У // Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924-1957 гг. М., 1958; СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=9861#0790474852342001\\_1](http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=9861#0790474852342001_1) (утратило силу).

ры. Количество автотранспорта, трамваев несоизмеримо возросло в сравнении с предыдущими годами, возросло и количество лиц, управляющих ими. Поэтому правоприменительная практика столкнулась с проблемами квалификации совершаемых дорожно-транспортных происшествий. Сложившаяся ситуации настоятельно требовала внесения существенных корректив в действующее на тот период законодательство.

Первое четкое наименование рассматриваемых преступлений было дано в Законе СССР от 25 декабря 1958 г. «Об уголовной ответственности за государственные преступления»<sup>1</sup>. Статья 22 закона («Нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта») устанавливала ответственность за эти нарушения на железнодорожном транспорте. Она вошла в принятый впоследствии Уголовный кодекс РСФСР 1960 г.<sup>2</sup> Наибольшую практическую значимость имела ст. 211 УК РСФСР («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта»). Законодатель трижды в зависимости от сложившейся ситуации вносил изменения в эту статью. Они были направлены на ужесточение уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В ч. 1 ст. 211 УК РСФСР был сформирован состав нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшего причинение потерпевшему менее тяжкого телесного повреждения. Законодатель не указывал форму психического отношения виновного к последствиям. Следовательно, преступление могло быть совершено умышленно (с косвенным умыслом) либо неосторожно. Максимальное наказание за это преступление было предусмотрено в виде 3 лет лишения свободы.

Квалифицированный состав данного деяния был связан с гибелью потерпевшего или причинением ему тяжкого телесного повреждения (ч. 2 ст.

---

<sup>1</sup> См.: Об уголовной ответственности за государственные преступления: Закон СССР от 25 декабря 1958 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1959. № 1.

<sup>2</sup> См.: Уголовный кодекс РСФСР 1960 г. // *Бытко Ю. И., Бытко С.Ю.* Указ. соч. С. 578-758.

211 УК РСФСР). Максимальное наказание за это преступление устанавливалось в виде лишения свободы на срок до десяти лет.

Особо квалифицированный состав посягательства законодатель связал с гибелью в связи с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств нескольких лиц (ч. 3 ст. 211 УК РСФСР). Максимальное наказание за это преступление было определено в виде лишения свободы на срок от 3 до 15 лет.

Санкции указанных уголовно-правовых норм достаточно строгие, они приравнивались к санкциям, установленным за умышленное убийство, не была предусмотрена только высшая мера наказания – смертная казнь. Более мягкая санкция обусловлена тем, что умысел на лишение жизни при дорожно-транспортном происшествии мог быть только косвенный. Поэтому предупредительное значение санкций в ст. 211 УК РСФСР было высоким, на что уже указывалось в литературе<sup>1</sup>.

Анализ состава нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включенного в рассмотренную статью, показывает, что подход законодателя к установлению признаков субъективной стороны преступления существенно отличался от современного подхода<sup>2</sup>. Вина для данного деяния не была ограничена формой неосторожности, в отличие от ст. 264 УК РФ. Такой подход, по нашему мнению, больше соответствует сути преступления, совершаемого с помощью источника повышенной опасности. В дальнейшем, криминализации подверглись несколько групп нарушений правил безопасности на транспорте. Так, законодатель в 1968 г. включил в систему УК РСФСР 1960 г. ст. 211<sup>1</sup>, устанавливающую ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а в 1985 г.

---

<sup>1</sup> См., напр.: *Прохоров Л.А., Прохорова М.Л.* Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // *Юридический мир*. 2013. № 6. С. 11.

<sup>2</sup> См.: *Прохоров Л.А.* Актуальные вопросы противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения в России // *Российский следователь*. 2012. № 23. С. 35-38.

была установлена ответственность за допуск к управлению транспортными средствами лиц, находящихся в состоянии опьянения (ст. 211<sup>3</sup> УК РСФСР)<sup>1</sup>. Были криминализованы также нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицом, не являющимся работником автотранспорта (ст. 212 УК РСФСР), нарушения действующих на транспорте правил (ст. 213 УК РСФСР), выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211<sup>2</sup> УК РСФСР).

Таким образом, можно констатировать, что постепенно в советском уголовном законодательстве была создана система норм об ответственности за транспортные преступления. Криминализации подверглись несколько групп нарушений правил безопасности на транспорте. Наибольшую практическую значимость имела ст. 211 УК РСФСР («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта»).

Вместе с тем одним из серьезных недостатков УК РСФСР 1960 г. было отсутствие самостоятельной главы «Транспортные преступления», и составы соответствующих преступных посягательств оказались в разных главах УК РФ. Этот пробел удалось исправить в процессе разработки и принятия действующего УК РФ 1996 г., в котором содержится глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Принятие УК РФ 1996 г. проходило в условиях осложнения криминальной ситуации, характеризующейся увеличением числа анализируемого вида преступлений<sup>2</sup>. Но, тем не менее, при принятии нового Уголовного кодекса законодатель принимает решение о существенном смягчении ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

*Во-первых*, преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, были отне-

---

<sup>1</sup> См.: Бытко Ю.И., Бытко С.Ю. Указ. соч. С. 729-730.

<sup>2</sup> См.: Российское уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. В.П. Коняхина и М.Л. Прохоровой. М., 2015. С. 611.

сены к категории неосторожных, что повлекло ряд важнейших нормативных установлений, регламентирующих назначение назначения и вида исправительного учреждения, режим отбывания наказания, освобождение от наказания и т.д.

*Во-вторых*, за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц, была значительно смягчена пенализация посредством снижения предела максимального наказания. Санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ предусматривала уже лишение свободы от четырех до десяти лет.

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. Прежде всего, законодатель в ч. 1 ст. 264 УК декриминализировал нарушение правил, повлекших причинение вреда здоровью средней тяжести, а также крупного ущерба потерпевшему. Кроме того, пределы санкции ч. 3 ст. 264 УК РФ были значительно снижены, она стала предусматривать лишение свободы на срок до семи лет. Эти решения законодателя принимались в условиях катастрофического осложнения количественно-качественных показателей соответствующего вида преступлений. Например, в 1971 г. в СССР в результате ДТП погибло 20068 человек. Население страны в тот период составляло более 300 млн. человек. Таким образом, коэффициент составлял около 6,7 преступлений на 100 тысяч населения. На территории РФ в 2003 г. погибло 35602 человека. При этом численность населения меньше более чем в 2 раза. Коэффициент составляет около 25,4 преступления на 100 тысяч населения<sup>1</sup>. Как следует из приведенных данных, произошел весьма существенный рост коэффициента. Он составил примерно 3,8.

Сложившаяся в указанный период ситуация, связанная со значитель-

---

<sup>1</sup> Лунеев В.В. Преступность XX века. М., 2005. С. 333.

ным ростом транспортных преступлений рассматриваемого вида, настоятельно потребовала адекватной реакции государства в виде принятия соответствующих дополнительных мер. Ранее уже упоминавшимся Указом Президента РФ от 22 сентября 2006 г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» была введена в действие целевая программа действий Правительства РФ, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по предупреждению этого вида преступлений на период 2006-2012 годы.

Вместе с тем предпринятые шаги не принесли желаемого результата. Они оказались не способными переломить криминальную ситуацию, сдерживая вал преступлений. Соответственно, в 2009, 2010, 2011 гг. по-прежнему проявлялась динамика роста дорожно-транспортных преступлений. Поэтому законодатель вновь принимает дополнительные меры. Так, Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ ст. 264 УК РФ была дополнена частями 2, 4, 6, в которых сконструированы составы по признаку нарушения соответствующих правил лицом, находящимся в состоянии опьянения. Ответственность за эти преступления была незначительно повышена, из них наиболее строгая санкция предусматривалась в ч. 6 ст. 264 УК РФ за причинение в результате нарушения правил по неосторожности смерти двум и более лицам – лишение свободы на срок от четырех до девяти лет. Для сравнения: санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ (в первоначальной редакции) предусматривала лишение свободы на срок от четырех до десяти лет.

Значительный рост числа нарушений правил дорожного движения, связанных с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения, потребовал принятия соответствующих предупредительных мер как уголовно-правового, так и административно-правового характера. Поэтому Федеральным законом от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ была включена в систему Особенной части УК РФ ст. 264<sup>1</sup> («Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»).

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

## **1.2 Регламентация ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран: компаративистский анализ**

Высокая степень общественной опасности преступлений в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, их широкая распространенность характерны для подавляющего большинства зарубежных стран. Отмеченная тенденция подчеркнута в специальных исследованиях российских криминологов и правоведов. Так, В.В. Лунеев отмечает, что, несмотря на разный уровень экономического развития, особенностей государственно-политического устройства, характер исторических, культурных и правовых традиций, безусловно сказывающихся на состоянии, структуре и динамике рассматриваемого вида преступности, наблюдается примерно одинаковой уровень данного вида преступности<sup>1</sup>.

По мнению И.Д. Козочкина, осложнением проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения обусловлен тот огромный интерес к ней, который проявляют и законодательные органы, и представители теории уголовного права, и правоприменительная практика, причем, как в России, так и за рубежом<sup>2</sup>.

Сложившаяся ситуация обусловила особое внимание и законодателей

---

<sup>1</sup> Лунеев В.В. Преступность XX века. Мировые, региональные и российские тенденции. М., 1997. С. 290-300.

<sup>2</sup> См.: Козочкин И.Д. Характеристика источников уголовного права США // Уголовное законодательство зарубежных стран (Англии, США, Франции, Германии, Японии): сборник законодательных материалов. М., 2001. С. 58.

зарубежных стран к разработке системы уголовно-правового противодействия дорожно-транспортным преступлениям. Следует признать, что зарубежное нормотворчество в рассматриваемой области заслуживает внимания, так как в уголовном законодательстве многих государств нормы об ответственности за транспортные преступления достаточно многочисленны, как правило, хорошо систематизированы, ответственность должным образом дифференцирована. Поэтому изучение опыта зарубежного законотворчества предоставляет возможность выявить в нем позитивные моменты, а равно слабые места российской правовой базы, регламентирующей ответственность за исследуемое нами преступление<sup>1</sup>.

Компаративистский анализ обретает особую значимость для нас еще и потому, что российский законодатель пытается интегрировать правовую систему России в мировое правовое поле, приводя отрасль уголовного законодательства в соответствие с общепризнанными принципами и международными правовыми актами. Эта тенденция получила нормативное закрепление в ч. 2 ст. 1 УК РФ. Как известно, норма устанавливает, что УК РФ основывается на российской Конституции и общепризнанных принципах и нормах международного права. Данное законодательное установление предполагает, прежде всего, изменение принципиальных подходов к модернизации различных отраслей права, ратификацией парламентом России важнейших международных и Европейских соглашений и конвенций<sup>2</sup>. Особое значение в исследуемой сфере имеет Конвенция о дорожном движении<sup>3</sup>, которая была подписана 8 ноября 1968 г. и ратифицирована Президиумом Верховного Совета СССР 29 апреля 1974 г.

Новые подходы в условиях современных международных взаимоотно-

---

<sup>1</sup> Решетников Ф.М. Справочник. Правовые системы стран мира. М.,1995. С.128.

<sup>2</sup> См.: Собин Д.В. Особенности регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения в уголовном законодательстве зарубежных стран: сравнительно-правовой анализ // Научный вестник Южного Федерального округа. 2015. № 1. С. 68.

<sup>3</sup> Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. (с попр.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_136493/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136493/).

шений предопределяют поступательное развитие российского уголовного законодательства, что настоятельно требует исключения стихийности законотворческой работы и отступления от стереотипов, повышения уровня согласованности, системности действующего законодательства и его качества. В целях наиболее полного представления о положительных чертах и недостатках законодательного описания составов транспортных преступлений мы полагаем целесообразным обратиться к законотворческому опыту зарубежных стран<sup>1</sup>.

Внимание ученых-юристов, уделяемое сравнительному правоведению вполне обосновано. Оно предопределено тем, что правовое поле одного государства (в том числе его законодательная система) не может существовать изолированно, вне связи и зависимости от аналогичных систем других стран мира, тем более в современных условиях глобализации, взаимопроникновения, кооперации во всех сферах жизни социума. Стоит отметить, что зависимость эта взаимная. Например, в процессе разработки УК РФ 1996 г. достаточно широко использовался опыт законодательства Германии и других стран, принадлежащих к романо-германской системе права. В свою очередь законодателями стран постсоветского пространства (в частности, Азербайджана, Казахстана, Таджикистана и др.) при принятии ими отечественных Уголовных кодексов в 1998-2000 гг. воспроизведены многие положения Уголовного кодекса РФ об ответственности за транспортные преступления. Некоторые из них усовершенствовали регламентацию ответственности за транспортные преступления. Например, в УК Республики Беларусь и УК Украины система уголовно-правовых норм представлена более обстоятельно, чем в УК РФ.

Изучение опыта зарубежного законотворчества охватывает, в основном, два направления. *Во-первых*, исследователя интересует особенность подхода законодателя разных стран к криминализации нарушения правил до-

---

<sup>1</sup> См.: Собин Д.В. Указ. соч. С. 67-73.

рожного движения и эксплуатации транспорта. Речь идет о формулировании состава преступления, т.е. описании его объективных и субъективных признаков<sup>1</sup>. *Во-вторых*, практическую значимость имеет опыт дифференциации уголовной ответственности за этот вид преступлений, определения пределов санкции<sup>2</sup>. Правильное, обоснованное построение санкции не только создаёт необходимые предпосылки для *индивидуализации наказания* за совершённое конкретное преступление, но и выполняет важнейшую функцию общего и индивидуального предупреждения преступлений<sup>3</sup>.

Отношение законодателя к обеспечению эффективного противодействия транспортным преступлениям во многом зависит, *во-первых*, от сложившейся в той либо иной стране правовой системы. *Во-вторых*, законодательные подходы предопределены и исторически сложившимися отношениями стран, находящихся близко друг к другу. Мы имеем в виду такие межгосударственные образования, как Европейский союз, многие годы существовавший Союз Советских Социалистических республик (СССР), затем СНГ (Содружество независимых государств, в которое вошли многие бывшие союзные республики), Таможенный союз и др. Вполне естественно, что входящие в союз страны имеют сходные не только политико-социальные системы, но и правовые черты<sup>4</sup>.

В законодательстве зарубежных государств имеет место, как уже отмечено ранее, системный подход к регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта. Критерием формирования соответствующих глав уголовных кодексов выступает *родовой объект*. Объектом транспортных преступлений практически во всех зарубежных странах признаются отношения, складывающиеся в сфере обеспе-

---

<sup>1</sup> См.: Там же. С. 69.

<sup>2</sup> См.: Кругликов Л.Л., Васильевский А.В. Дифференциация ответственности в уголовном праве. СПб., 2003. С. 48-66.

<sup>3</sup> См.: Марцев А.И. Уголовная ответственность и общее предупреждение преступлений. Омск, 1973.

<sup>4</sup> См.: Уголовное право зарубежных стран: сборник законодательных материалов / под ред. И.Д. Козочкина. М., 1999.

чения общественной безопасности, безопасности движения, управления различными видами транспортных средств. Составы преступлений, подобные тем, что сформулированы в ст. 264 УК РФ, встречаются в уголовном законодательстве фактически всех зарубежных государств.

В уголовном законодательстве ряда стран с романо-германской системой права преступления, связанные с нарушением правил управления транспортом, сосредоточены в разделах или в главах о преступлениях против общественной безопасности. Наиболее полную регламентацию ответственности за данные преступления содержит Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия<sup>1</sup>. Этой группе преступлений посвящен раздел 28 «Общеполитические наказуемые деяния» (параграфы 315, 315а, 315б, 315с, 316 УК). Наиболее характерным признаком законодательной регламентации является то обстоятельство, что основанием уголовной ответственности выступает уже сам факт нарушения правил дорожного движения, что в российском законодательстве признано *административным правонарушением*. Так, наказанию в виде лишения свободы на срок до пяти лет или денежному штрафу в соответствии с параграфом 315с подлежит, *во-первых*, даже тот, кто ведет транспортное средство, хотя вследствие употребления алкогольных напитков или других одурманивающих средств или из-за имеющихся у него психических или физических недостатков не в состоянии вести транспортное средство, а *во-вторых*, грубо и, нарушая дорожное движение, не проявил к другим предупредительности.

Далее законодатель описывает возможные нарушения, создающие *угрозу здоровью и жизни другого человека* или чужим вещам, имеющим значительную ценность.

Суды Германии достаточно жестко оценивают ситуации причинения смерти потерпевшим от злостных нарушений правил дорожного движения.

---

<sup>1</sup> Уголовный Кодекс Федеративной Республики Германия / под ред. Д.А. Шестакова. СПб., 2003; URL: <https://constitutions.ru/?p=5854&attempt=1> (дата обращения – 22.10.2019 г.).

Например, 1 февраля 2016 г. суд земли Берлин приговорил Н. и Х., устроивших нелегальную гонку в центре Берлина, в результате которой погиб человек, к пожизненному тюремному заключению. Характерно, что в данном случае речь не идет о «золотой» молодежи, что мы видим на дорогах России. Городские автогонки, отмечают немецкие СМИ, чаще всего устраивают молодые парни, безработные или имеющие небольшой заработок. Так, в приведенной ситуации Н. был безработным, а Х. работал охранником, т.е. преступления такого характера совершают лица с низким уровнем развития и образования. Оба имели по полтора десятка административных нарушения. Судья, вынесший этот довольно беспрецедентный приговор, аргументировал его следующим образом: а) лица не могли контролировать мощные спортивные машины на такой высокой скорости; б) они грубо нарушали скоростной режим в центре города и сознательно подвергали жизни невиновных лиц; в) оба водителя, отметил судья, «в общем и целом» сознавали, что могут убить человека. Однако это было им «все равно». Все это позволило квалифицировать совершенное преступление как предумышленное убийство. Жесткость наказания в отношении «гонщиков смерти», причинивших смерть неповинным людям, поддерживают не только рядовые граждане, но и официальные лица. Например, министр транспорта ФРГ проинформировал о том, что на рассмотрении находится проект закона об уголовной ответственности нелегальных автогонщиков с санкцией до десяти лет лишения свободы с лишением водительского удостоверения<sup>1</sup>.

Как видим, речь идет о так называемом в российской теории уголовного права составе опасности, а в принципе, – формальном составе преступления. Эта уголовно-правовая норма по содержанию почти аналогична положениям, закрепленным в постановлении Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменений в Правила дорожного

---

<sup>1</sup> См.: *Баршев В.* Погоняли на всю жизнь // Российская газета. 2017. 1 марта; *Роэ Анна.* Что русскому штраф, то немцу тюрьма // Российская газета. 2017. 2 марта.

движения Российской Федерации»<sup>1</sup>, закрепляющем ответственность за опасное вождение.

В качестве положительного примера для российского законодателя можно привести и параграф 316 УК Германии, в котором регламентирована ответственность за управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения. Санкция этой уголовно-правовой нормы предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до одного года или штрафа, если деяние не подлежит наказанию, предусмотренному параграфом 315с УК Германии.

Необходимо отметить также и параграф 142 УК Германии, устанавливающий уголовную ответственность за незаконное оставление места дорожно-транспортного происшествия, в том числе, в ситуациях, не связанных с нарушением лицом правил дорожного движения. В диспозиции этой уголовно-правовой нормы четко прописаны правила поведения лиц, являющихся участниками этого происшествия. Санкция последней нормы устанавливает наказание в виде лишения свободы на срок до трех лет или денежный штраф. Аналогичные уголовно-правовые нормы содержит и Уголовный кодекс Польши<sup>2</sup>. Мы полагаем, эти уголовно-правовые нормы выполняют важную профилактическую роль.

Отдельные главы (или разделы), в которых сосредоточены нормы о транспортных преступлениях, содержат, например:

– Уголовный кодекс Швейцарии (девятый раздел «Преступления и проступки против общественного транспорта»)<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г. № 477 // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – URL: <http://docs.cntd.ru/search/intellectual/q/+внесении+изменений+в+Правила+дорожного+движения+Российской+Федерации/r/2>.

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Польши / под ред. А.И. Лукашова, Н.Ф. Кузнецовой. СПб., 2001; Зарубежные уголовные кодексы. – URL: <http://www.crimpravo.ru/page/zar-uk/> (дата обращения – 22.10.2019 г.).

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Швейцарии / под ред. А.В. Серебренниковой. СПб., 2002; Юридическая Россия: федеральный правовой портал. – URL: <http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241950> (дата обращения – 22.10.2019 г.).

– Уголовный кодекс Польши (гл. 21 «Преступления против безопасности движения»);

– Уголовный кодекс Японии (гл. 11 «Преступления, состоящие в нарушении движения транспорта»)<sup>1</sup>.

Уголовный кодекс Франции содержит *действенные оригинальные нормы*, регламентирующие порядок реализации ответственности за транспортные преступления в части исполнения дополнительного наказания в виде лишения водительских прав<sup>2</sup>. Так, подотдел 1 главы первой содержит три параграфа. § 1 «О лишении водительских прав» в ст. 131-1 гласит о том, что суд при назначении наказания в виде лишения водительских прав, ограничивая это лишение вождением вне рамок профессиональной деятельности, определяет в своем решении характер этой деятельности и фиксирует различные условия. Это, в частности, место и время, где и когда могут использоваться водительские права. Кроме того, в случае необходимости определяет категорию или категории транспортных средств, управление которыми разрешается. Далее, в ст. 131-2 УК четко расписаны действия по документальному оформлению этого решения суда. Представитель власти, на которого возложено исполнение решения, вручает осужденному взамен его приостановленных прав удостоверение, составленное секретарем суда. В этом документе конкретно определено, каким видом транспорта ему разрешено управлять в рамках профессиональной деятельности. По окончании срока этого наказания удостоверение возвращается в суд в обмен на водительские права. Как видим, французский законодатель относится небезразлично к возможности работы в сфере производственной деятельности, чтобы не причинить ущерб и семье работника, и соответствующему предприятию.

В § 2 «О запрещении управлять некоторыми видами транспортных средств» в ст. 133-3 УК указано: «Суд, который назначает временное запре-

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Японии / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2002.

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Франции / науч. ред. Л.В. Головкин, Н.Е. Крылова. СПб., 2002; URL: <https://constitutions.ru/?p=5859> (дата обращения – 22.10.2019 г.).

шение вождения некоторых транспортных средств, определяет в своем решении категорию или категории транспортных средств, вождение которых запрещено, и срок такого запрещения». В ст. 133-4 УК регламентирован порядок реализации этого решения суда.

Однако наибольший интерес представляют положения § 3 «О приведении транспортного средства в неподвижное состояние». В ст. 131-5 УК законодатель постановил: «Представителем власти, на которого возложено исполнение судебного решения, назначившего в качестве наказания приведение транспортного средства в неподвижное состояние, является офицер судебной полиции или под его контролем агент судебной полиции». Процесс исполнения начинается с того, что представитель власти требует представить транспортное средство в определенное им время и место (ст. 131-6 УК). Осужденный представляет машину и удостоверение о ее регистрации, что немедленно должно быть занесено в протокол, в котором также фиксируются все идентификационные признаки автомобиля (ст. 131-7 УК). Затем транспортное средство опечатывается, а в случае необходимости приводится в неподвижное состояние техническим способом (ст. 131-8 УК).

Представитель власти осуществляет контроль за исполнением осужденным принятых мер, а в случае нарушения (использования автомашины, срыва печати и т.д.) уведомляет об этом прокурора Республики (ст. 131-9 УК).

Приведение транспортного средства в неподвижное состояние прекращается по окончании срока исполнения наказания, и лицу возвращается удостоверение о регистрации (ст. 131-10 УК). Важно при этом подчеркнуть, что исполнение рассматриваемого наказания не препятствует ни изъятию имущества или его конфискации на основании судебных решений, ни действиям кредиторов, которые обладают вещным правом, установленным до постановления обвинительного приговора (ст. 131-11 УК Франции).

Применительно к рассматриваемой проблеме можно отметить уголов-

ное законодательство стран с англо-саксонской системой права. В Англии, не имеющей уголовного кодекса, в Уголовном кодексе Австралии, Уголовном кодексе Индии нет отдельных норм об ответственности за транспортные преступления. В этих странах ответственность за подобные деяния предусмотрена в специальных законах. Уголовные кодексы штатов США содержат отдельные нормы об ответственности за транспортные преступления (наряду со специальными законами). Например, Уголовный кодекс штата Техас предусматривает наказуемость владения алкогольным напитком в моторизованном транспортном средстве (ст. 49.031), управления транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 49.04 УК)<sup>1</sup>.

В Законе об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран (мусульманская система права) раздел 29 («Нарушение правил дорожной безопасности») включает 10 статей. Следует отметить, что санкции соответствующих уголовно-правовых норм довольно либеральные. Например, ст. 714 Закона устанавливает наказание в виде тюремного заключения на срок от шести месяцев до трех лет, а также уплату виры по требованию родственников потерпевшего за «неумышленное причинение смерти вследствие неосторожности, небрежности, несоблюдения установленных государством правил безопасности, отсутствия навыков вождения любым видом транспортного средства (наземным, водным, воздушным) или управления каким-либо механизмом»<sup>2</sup>.

Уголовные кодексы стран постсоветского пространства содержат главы, созвучные по названию с содержащимися в УК РФ:

– Уголовный кодекс Азербайджанской Республики<sup>3</sup> содержит главу 29 «Преступления против правил безопасности движения и эксплуатации

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс штата Техас / под ред. И.Д. Козочкина. СПб., 2006.

<sup>2</sup> Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран / под ред. А.И. Ахани. СПб., 2008.

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Азербайджанской Республики 1999 г. (по сост. на 09.07.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/m/document/?doc\\_id=30420353](https://online.zakon.kz/m/document/?doc_id=30420353) (дата обращения – 22.10.2019 г.).

транспортных средств»;

– Уголовные кодексы Республики Беларусь<sup>1</sup>, Украины<sup>2</sup>, Республики Таджикистан<sup>3</sup> – «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» (гл. 28, раздел XI и гл. 23 соответственно).

Диспозиции соответствующих статей уголовных кодексов зарубежных стран, регламентирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, сформулированы по-разному. Законодатель той либо иной страны использует различные приемы и способы формулирования составов исследуемых преступлений. Так, УК Польши, Швейцарии предусматривают универсальные нормы об ответственности за посягательства на все виды транспортных средств без какого бы то ни было исключения. Например, ст. 173 УК Польши устанавливает ответственность для тех, «кто, вызывает катастрофу при движении сухопутного, водного или воздушного транспорта, угрожающую жизни или здоровью многих людей либо имуществу в больших размерах», за что установлено наказание лишением свободы на срок от 1 года до 10 лет. При совершении указанного преступления лицом в *состоянии опьянения пределы наказания увеличиваются наполовину* (ст. 178 УК). Законодатель дифференцирует ответственность за нарушение *правил управления* и за нарушение *правил эксплуатации* транспортных средств.

В УК Швейцарии содержится универсальная норма, предусматривающая ответственность за интересующие нас преступления – ст. 237. Этот ее характер предопределен использованием в ней обобщающего термина – «деятельность общественного транспорта». Он предполагает сухопутный, воз-

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Республики Беларусь // 1999 г. (по сост. на 09.01.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=30414984#pos=6;-155](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=30414984#pos=6;-155) (дата обращения – 22.10.2019 г.).

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Украины 2001 г. (по сост. на 18.09.2019 г.). // URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30418109](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418109) (дата обращения – 22.10.2019 г.).

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Республики Таджикистан // 1988 г. (по сост. на 20.06.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30397325](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30397325) (дата обращения – 22.10.2019 г.).

душный и водный его виды.

Анализ диспозиций изучаемых статей позволяет сделать вывод, что *объективная сторона* составов преступлений, сопряженных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в большинстве законов сформулирована сообразно материальному составу. В качестве последствий указываются, как правило, жизнь и здоровье личности. В некоторых уголовных кодексах в качестве последствий предусмотрен имущественный ущерб в значительных размерах. Объективная сторона основных составов транспортных преступлений в уголовных кодексах стран постсоветского пространства включает причинение средней тяжести и тяжкого вреда здоровью потерпевшего, в квалифицированных – смерть потерпевшего.

Кроме того, как отмечалось ранее, следует выделить формальные составы управления транспортным средством в состоянии опьянения и оставления места дорожно-транспортного происшествия.

*Субъективная сторона* состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в некоторых изученных нами уголовных кодексах предполагает неосторожную форму вины по отношению к последствиям преступного деяния. Однако имеют место и иные подходы законодателя, закрепленные, например, в § 316с УК Германии, в § 3 ст. 173 УК Польши, ст. 237 УК Швейцарии. Уголовный кодекс Японии не дифференцирует психическое отношение виновного к последствиям совершенного им транспортного преступления, т.е. они могут быть совершены умышленно или неосторожно<sup>1</sup>.

По нашему мнению, это наиболее оптимальный вариант формулирования состава такого опасного преступления, как нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее гибель людей. Его совершение *всегда сопровождается разнообразными объективными обстоятельствами, различным состоянием личности виновного и, прежде все-*

---

<sup>1</sup> См.: Коробеев А.И. Указ. соч. С. 44.

го, состоянием опьянения, что влияет на содержание вины, проявляющееся в разных ее «вариациях».

Субъект преступлений против безопасности дорожного движения определяется различно. Это обусловлено тем, что уголовные законодательства зарубежных стран устанавливают неодинаковый возраст привлечения к уголовной ответственности, в том числе и за транспортные преступления. Например, в УК Швейцарии ответственность наступает с 7 лет (ст. 82-100 УК), в Польше (ст. 10 УК) – с 15 лет.

Как представляется, особого упоминания и одобрения заслуживает предпринятая законодателями некоторых стран мира криминализация управления транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, а также оставления места дорожно-транспортного происшествия (как отмечалось ранее, в том числе лицом, участвовавшим в нем, но не являвшимся виновником ситуации, т.е. не нарушившим соответствующие правила). Обращает на себя внимание то обстоятельство, что уголовная ответственность наступает за сам факт управления транспортным средством лицом, находящимся в нетрезвом состоянии (без предварительного привлечения лица к иным видам ответственности, в частности, при отсутствии административной преюдиции)<sup>1</sup>.

Подводя итоги анализа особенностей законодательной регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в уголовных кодексах отдельных зарубежных стран, можно сделать следующие *выводы*:

1. В уголовном законодательстве многих государств нормы об ответственности за транспортные преступления достаточно многочисленны, как правило, хорошо систематизированы, создают условия для дифференциации соответствующих деяний, что предопределено их повышенной общественной опасностью.

---

<sup>1</sup> См.: Собин Д.В. Указ. соч. С. 67-73.

2. Родовым объектом исследуемых преступлений в законодательстве зарубежных стран признаются отношения, складывающиеся в сфере обеспечения безопасности движения и управления транспортными средствами (воздушными, железнодорожными, морскими, речными, автотранспортными, иных механическими транспортными средствами).

3. Объективная сторона состава нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в уголовном законодательстве сформулирована, как правило, согласно материальному составу, исключение составляет Уголовный кодекс Швейцарии. Кроме того, составы управления транспортным средством в состоянии опьянения и оставления места ДТП в тех законах, где они предусмотрены, также являются формальными.

4. Субъективную сторону состава нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в законодательстве некоторых стран мира характеризует неосторожная форма вины. Однако имеют место и иные подходы законодателя, закрепленные, например, в § 3 ст. 173 УК Польши, ст. 237 УК Швейцарии. Уголовный кодекс Японии не дифференцирует психическое отношение виновного к последствиям совершенного им транспортного преступления. По нашему мнению, это наиболее оптимальный вариант формулирования состава такого опасного преступления, как нарушение правил дорожного движения. Его совершение всегда сопровождается разнообразными объективными обстоятельствами, различным состоянием личности виновного и, прежде всего, состоянием опьянения, что влияет на содержание вины, проявляющееся в разных ее «вариациях».

5. В качестве положительного примера следует привести параграф 316 УК Федеративной Республики Германия, в котором регламентирована ответственность за управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения (без предварительного привлечения к какому-то иному виду ответственности), а также параграф 142 УК, устанавливающий уголовную ответственность за незаконное оставление места дорожно-транспортного происшествия

(в том числе лицом, участвовавшим в нем, но не являвшимся виновником ситуации, т.е. не нарушившим соответствующие правила). Санкция последней нормы устанавливает наказание в виде лишения свободы на срок до трех лет или денежный штраф. Мы полагаем, эти два параграфа уголовного закона выполняют важную профилактическую роль.

5. Законодатели зарубежных стран, в отличие от подхода законодателя РФ, предусматривают довольно суровые санкции за совершение данных преступлений, вплоть до высшей меры наказания (ст. 126 УК Японии). Существенное ослабление санкций за совершение данного вида преступлений в отечественном уголовном законодательстве на определенном этапе, по нашему мнению, способствовало наступлению серьезных негативных последствий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время ситуация с наказуемостью, несомненно, в определенной степени изменилась. Вместе с тем мы присоединяемся к мнению, что сложившаяся криминальная ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения требует внесения дальнейших корректив в дифференциацию уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в сторону её усиления<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы. С. 11.

## **2 Признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: правовые и теоретические аспекты**

### **2.1 Объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК РФ)**

В рамках данного параграфа мы рассмотрим признаки объекта и объективной стороны исследуемого состава преступления. С учетом того, что данные проблемы уже были подробно рассмотрены в работах известных ученых<sup>1</sup>, остановимся только на отдельных моментах, характеризующих эти элементы состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Статья 264 («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств») включена законодателем в IX раздел УК РФ («Преступления против общественной безопасности и общественного порядка»), что подчеркивает повышенную их общественную опасность. Для анализируемой группы преступлений, в том числе предусмотренного ст. 264 УК РФ, в качестве родового объекта преступления выступают общественные отношения в сфере обеспечения общественной безопасности и общественного по-

---

<sup>1</sup> См., напр.: *Габдрахманов А.Ш.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007; *Козаченко И.Я., Ишутин Е.А.* Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертных оценок. Тюмень, 1991; *Коробеев А.И.* Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение. Владивосток, 1992; *его же.* Транспортные преступления. СПб., 2003; *Лукьянов В.В.* Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. М., 2003; *Пикуров Н., Баранчикова М.* Вопросы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения в постановлении Пленума и судебной практики // Уголовное право. 2017. № 2; Полный курс уголовного права. Том IV: Преступления против общественной безопасности / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2008; *Саядова А.С.* Некоторые вопросы совершенствования признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Юристы-Правоведы. 2016. № 1 (74); *Соктоев З.Б.* Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика: дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2001 и др.

рядка, что подчеркивает их особую опасность для общества и государства. Опираясь на положения Федерального закона от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ (ред. от 05.10.2015 г.) «О безопасности» и Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (далее – Стратегия), общественную безопасность можно определить как состояние защищенности жизненно важных интересов социума от внутренних и внешних угроз<sup>1</sup>.

Среди стратегических целей общественной безопасности – защита основных прав и свобод человека и гражданина, а также защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (п. 42 Стратегии). В числе основных угроз – стихийные бедствия, аварии и катастрофы (ст. 43 Стратегии). Разумеется, это и аварии с участием транспортных средств, происходящие в результате нарушения соответствующих правил.

В теории уголовного права содержание категории «общественная безопасность» определялось по-разному в зависимости от системы и структуры Уголовного кодекса. УК РСФСР 1960 г. не содержал разделов, а исследуемое преступление было включено в гл. 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения». Этот подход законодателя и предопределил дефиниции общественной безопасности. Так, В.П. Тихий в понятии общественной безопасности на первый план выдвигает защиту от насильственного воздействия на общество<sup>2</sup>. К этой точке зрения, в основном, присоединяется и профессор М.А. Ефимов<sup>3</sup>, акцентируя при этом внимание на нарушения установленных правил эксплуатации источников по-

---

<sup>1</sup> См.: О безопасности: Федеральный закон РФ от 28 декабря 2010 г. // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_108546/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_108546/); Стратегия национальной безопасности Российской Федерации: утв. Указом Президента РФ от 31.12.2015 г. № 683 // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_191669/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191669/).

<sup>2</sup> См.: *Тихий В.П.* Уголовно-правовая охрана общественной безопасности. Харьков, 1981. С. 25.

<sup>3</sup> См.: *Ефимов М.А.* Борьба с преступлениями против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения. Минск, 1973. С. 13.

вышенной опасности.

Сходные дефиниции понятия общественной безопасности формулировали в период действия УК РСФСР 1960 г. М.С. Гринберг<sup>1</sup> и Н.Т. Куц<sup>2</sup>.

В свою очередь В.К. Глистин предлагал более конкретное определение родового объекта транспортных преступлений – это «группа сходных охраняемых уголовным законом общественных отношений по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе эксплуатации транспорта»<sup>3</sup>.

После принятия УК РФ 1996 г., для которого характерна другая система расположения уголовно-правовых норм, подходы к определению общественной безопасности существенно изменились. Так, по мнению профессора В.С. Комиссарова, общественная безопасность (в широком смысле слова) охватывает следующие разновидности общественной безопасности и общественного порядка: *общественная безопасность* (глава 24 УК РФ); *здоровье населения, безопасность состояния духовного здоровья нации* (общественная нравственность) (глава 25 УК РФ); *экологическая безопасность* (глава 26 УК РФ); *безопасность движения и эксплуатации транспорта* (глава 27 УК РФ); *безопасность компьютерной информации* (глава 28 УК РФ). Общественную безопасность как родовое понятие образуют видовые понятия<sup>4</sup>.

Таким образом, *видовым объектом* состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступают общественные отношения, обеспечивающие общественную безопасность в сфере движения и эксплуатации транспорта. Профессор А.И. Коробеев предлагает следующее его определение, со-

---

<sup>1</sup> См.: Гринберг М.С. Преступления против общественной безопасности в сфере взаимодействия человека и техники: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Свердловск, 1973. С. 12.

<sup>2</sup> См.: Куц Н.Т. Преступления против общественного порядка и общественной безопасности. Киев, 1974. С. 5.

<sup>3</sup> См.: Глистин В.К., Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления. Л., 1969. См. также: Кузьмина А.С. Борьба с автотранспортными преступлениями. Омск, 1981. С. 11-12.

<sup>4</sup> См.: Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 5. Преступления против общественной безопасности / под ред. А.И. Коробеева. Владивосток, 2001. С. 7, 8.

звучное нашему представлению о названной категории: «Общественная безопасность в качестве объекта транспортных преступлений означает совокупность охраняемых уголовным законом общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной среды»<sup>1</sup>.

Состав исследуемого преступления имеет два непосредственных объекта. *Основной непосредственный объект* преступления можно сформулировать с учетом положений ст. 2 Закона РФ от 15 ноября 1995 г. (ред. от 27.12.2018 г.) «О безопасности дорожного движения»<sup>2</sup>. В нем безопасность дорожного движения определена как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, обеспечивающих защищенность его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 2).

Таким образом, под *основным непосредственным объектом* рассматриваемого преступления следует понимать 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.

В соответствии с названным законом термин «дорожно-транспортное происшествие» означает событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения (ст. 2).

---

<sup>1</sup> Коробеев А.И. Транспортные преступления. С. 67.

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения: Закон РФ от 15 ноября 1995 г. (ред. от 27.12.2018 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8585/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/).

В качестве *дополнительного*, но не менее важного, непосредственного объекта закон называет *жизнь и здоровье личности*.

*Предметом преступления*, согласно диспозиции уголовно-правовой нормы, выступают автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство.

В примечании к данной статье под другим механическим транспортным средством понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины ((экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т.п.)<sup>1</sup>, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Вполне естественно, что подобная расширительно-неопределенная, с точки зрения установления предмета преступления, диспозиция нормы требует и правового, и судебного толкования, на что обращено внимание в специальной литературе<sup>2</sup>.

Правила дорожного движения в п. 1.2 устанавливают два критерия отнесения транспортного средства к разряду механических: а) объем двигателя (он не должен превышать 50 см<sup>3</sup>) и б) конструктивная скорость (она не должна превышать 50 км/ч)<sup>3</sup>. Из этого списка исключен мопед. Таким образом, транспортные средства, соответствующие этим параметрам, не входят в предмет преступления, предусмотренного ст. 264 УК, а их водители в случае нарушения правил дорожного движения и эксплуатации (наряду с пешеходами, пассажирами, водителями др.) несут ответственность по ст. 268 УК.

---

<sup>1</sup> О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6.10.1970 г. // СПС «КонсультантПлюс». – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=6151#06317825408402664> (утратило силу).

<sup>2</sup> Грачева Ю., Коробеев А., Чучаев А. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2015. № 3. С. 10-14.

<sup>3</sup> Правила дорожного движения РФ: утв. постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 04.12.2018 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/).

*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<sup>1</sup>.

В ст. 264 УК РФ законодатель четко отделил союзом «или» правила дорожного движения от правил эксплуатации транспортных средств, но при этом подчеркнул, что вменить нарушение этих правил можно лишь лицу, «управляющему механическим транспортным средством». Эту особенность применяемых законодателем терминов при характеристике транспортных преступлений отметил и профессор А.И. Коробеев, подчеркнув, что термин «эксплуатация» имеет ограниченную сферу применения, ибо охватывает в основном только работу механизмов и приборов, обеспечивающих возможность движения транспортных средств». Под эксплуатацией транспортных средств понимается и его использование для перевозок грузов, пассажиров. Примером может служить перевозка людей на транспортных средствах, не предназначенных для этих целей<sup>2</sup>. Следует подчеркнуть, что в законодательстве зарубежных стран, как правило, дифференцируют ответственность за подобные деяния, т.е. устанавливают ее в самостоятельных нормах – за «нарушение правил дорожного движения» и за «нарушение правил эксплуа-

---

<sup>1</sup> См.: Саядова А.С. Некоторые вопросы совершенствования признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Юристъ-Правоведъ. 2016. № 1 (74). С. 44-49.

<sup>2</sup> Полный курс уголовного права. Том IV: Преступления против общественной безопасности. С. 549.

тации транспортных средств».

По нашему мнению, это наиболее оптимальный подход, так как правила дорожного движения и правила эксплуатации транспортных средств существенно различаются. Это, в свою очередь, накладывает отпечаток и на характеристику *субъективной стороны*, которую мы можем оценить только по внешнему проявлению поведения лица. Действительно, разве можно поставить в один ряд следующие ситуации. *Первая ситуация*, когда пьяный водитель на огромной скорости влетает на пешеходный переход и губит целую семью: мать, отца и их семилетнюю дочку. Совокупность фактических обстоятельств совершенного преступления позволяет нам констатировать безразличное отношение виновного лица к наступившим последствиям, что характерно для косвенного умысла. В данном случае водитель нарушил правила дорожного движения, установленные Федеральным законом от 10 декабря 1999 г. «О безопасности дорожного движения» и Правилами дорожного движения от 23 октября 1993 г. Правила представляют собой единый нормативный акт, регламентирующий порядок дорожного движения на всей территории России.

*Вторая ситуация*: водитель грузового автомобиля перевозит большого габарита груз на значительное расстояние и не проверяет состояние креплений. Тем самым он нарушает правила перевозки грузов, правила буксировки, предусмотренные ст. 12.21 КоАП РФ. В результате нарушения этих правил за 10 км. до г. Красноярска крепления груза с левой стороны кузова ослабли настолько, что груз свалился на дорогу перед встречной легковой автомашиной. Водитель последней не успел затормозить, в результате столкновения с упавшим грузом машина перевернулась, водителю были причинены телесные повреждения, повлекшие смерть.

В данной ситуации психическое отношение водителя грузового автомобиля выступает в *виде небрежности*.

В рассматриваемом случае водитель грузового автомобиля нарушил

правила, установленные соответствующими правовыми документами<sup>1</sup>.

Действующая редакция ст. 264 УК РФ создает трудности при квалификации совершенных правонарушений. Например, в судебной практике возникают проблемы при отграничении рассматриваемого преступления от смежных составов. В частности, речь идет о ситуации, когда правоохранительным органам приходится квалифицировать действия лиц, нарушающих *правила эксплуатации* самоходных машин, повлекших преступные последствия<sup>2</sup>. В данном случае для осуществления верной уголовно-правовой оценки допущенного нарушения правил эксплуатации и его разграничения с дорожно-транспортным преступлением должен служить важнейший критерий, связанный с непосредственным объектом данных деяний. Дело в том, что нарушения *правил технической эксплуатации* транспорта, техники безопасности *при производстве различных видов работ* (ремонтных, погрузочно-разгрузочных, сельскохозяйственных и т.п.) представляют собой посягательства на другие объекты – общественные отношения в сфере обеспечения безопасности жизни, здоровья человека, надлежащих условий труда. Соответственно, их нельзя квалифицировать по ст. 264 УК. Сообразно смыслу названной уголовно-правовой нормы лицо, управляющее сельскохозяйственной, специальной или иной самоходной машиной, может нести ответственность по этой статье только тогда, когда преступление связано с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта.

Диспозиция рассматриваемых норм имеет достаточно сложный бланкетный характер, поэтому законодатель формулирует два примечания к ст. 264 УК РФ. Это, по мнению Н.И. Пикурова, predetermined тем, что для правоприменительной практики особую сложность представляет квалификация преступлений, определяемая необходимостью применения норм различных отраслей права, конкретизирующих бланкетные диспозиции или иным

---

<sup>1</sup> См.: СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; САПП РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

<sup>2</sup> *Коробеев А.И.* Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение. Владивосток, 1992. С. 137.

образом связанных с уголовным законом<sup>1</sup>.

Пленум Верховного Суда СССР в свое время в указанном ранее постановлении от 6.10.1970 г. разъяснял, что если лицо нарушило правила производства определенных работ, техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя бы эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации по статьям УК, предусматривающим ответственность за нарушение этих правил, *а в соответствующих случаях* – за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества.

Бланкетный характер диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ предопределяет обязанность правоприменителя при привлечении лица к уголовной ответственности устанавливать, допущено ли нарушение, в чем именно оно выразилось, какие конкретно пункты правил безопасности движения и эксплуатации транспорта нарушены. В этой связи Пленум Верховного Суда РСФСР еще в постановлении от 22 октября 1969 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения транспортных средств, а также их угоном» отмечал: «Признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены, и в чем конкретно выразилось это нарушение»<sup>2</sup>.

Нарушение *правил безопасности движения* может выражаться в превышении скорости, неподчинении сигналам светофора или жестам регулировщика, выезде на встречную полосу движения, несоблюдении очередности проезда перекрестков, неправильном обгоне или маневрировании на дороге,

---

<sup>1</sup> См.: *Пикуров Н.И.* Квалификация преступлений с бланкетными признаками состава: монография. М., 2009. С. 6-8; *его же.* Применение уголовно-правовых норм с бланкетной диспозицией. Волгоград, 1985.

<sup>2</sup> См.: О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения транспортных средств, а также их угоном: постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г. // Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С. 295 (утратило силу).

несоблюдении требований дорожных знаков и указателей и т.п. *Например, Курганинский районный суд Краснодарского края осудил Т. по ч. 5 ст. 264 УК РФ к 3 годам лишения свободы условно. Подсудимый признан виновным в том, что на большой скорости выехал на встречную полосу движения и столкнулся со встречной машиной. Два пассажира, находившиеся в этой машине, погибли, а водителю причинен тяжкий вред здоровью<sup>1</sup>.*

Нарушения правил эксплуатации могут быть выражены в использовании технически неисправных транспортных средств, нарушении правил перевозки пассажиров и грузов, управлении в болезненном или утомленном состоянии и т.д. *Например, Горячеключевской городской суд Краснодарского края признал Б. виновным в преступлении, предусмотренном ч. 3 ст. 264 УК РФ, и назначил ему три года лишения свободы условно с лишением права управления транспортными средствами на два года. Б. управлял грузовым самосвалом иностранного производства. Перед выездом он не убедился в исправности гидравлической системы механизма подъема кузова самосвала, и во время движения автоматически произошел подъем кузова. Машина в этот момент проезжала под навесной газовой трубой, которая в результате контакта упала на движущийся во встречном направлении автомобиль «Лада-Ларгус». В кабине этой машины ехали, кроме водителя, две пассажирки. Пассажирке, находившейся на переднем сидении, причинены телесные повреждения, повлекшие смерть, а второй – тяжкий вред здоровью<sup>2</sup>.*

Важно учитывать, что ответственность по ст. 264 УК РФ наступает за такое нарушение правил эксплуатации, которое находится в тесной связи с обеспечением безопасности движения<sup>3</sup>. Однако в судебной практике имеют место отдельные ошибки в квалификации действий лиц, управляющих тракторами и иными самоходными машинами. *Так, Прилузский районный суд Республики Коми осудил Ж. за совершение транспортного преступления. Он*

---

<sup>1</sup> См.: Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2010 г.

<sup>2</sup> См.: Архив Горячеключевского городского суда Краснодарского края за 2015 г.

<sup>3</sup> См.: Полный курс уголовного права. Том IV. Преступления против общественной безопасности / под ред. А.И. Коробеева. С. 573.

*был признан виновным в том, что на стоянке техники запустил двигатель трелевочного трактора и стал толкать трактор ТДТ-55 щитом своего трактора, не убедившись в безопасности. Гусеницы трактора ТДТ-55 стали вращаться. В результате водителя последнего И. затянуло в промежуток между кабиной и гусеницами. Полученные И. повреждения оказались не совместимыми с жизнью, и потерпевший скончался. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ переqualificировала действия Ж., признав его виновным в неосторожном причинении смерти. При этом было отмечено, что «действия водителя трактора, совершенные при производстве нетранспортных работ и повлекшие смерть потерпевшего, должны быть квалифицированы по статьям о преступлениях против личности»<sup>1</sup>.*

Основной состав исследуемого преступления (ч. 1 ст. 264 УК РФ) сформулирован как материальный. Таким образом, конструктивным признаком объективной стороны состава нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств выступают предусмотренные законом последствия. Ими, как известно, является причинение тяжкого вреда здоровью. Следует отметить, что именно тяжесть последствий использована законодателем в качестве критерия для выделения квалифицированных составов. Таковыми предусмотрены смерть одного (ч. 3 ст. 264 УК) или нескольких потерпевших (ч. 5 ст. 264 УК).

Первоначальная редакция ч. 1 ст. 264 УК в качестве последствий предусматривала причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего и причинение крупного ущерба. Однако в дальнейшем законодатель внес существенные коррективы в редакцию этой уголовно-правовой нормы, что, по нашему мнению, не способствовало эффективности противодействия нарушениям правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Наибольшие возражения вызывает декриминализация Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. нарушения правил дорожного движения или

---

<sup>1</sup> Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1984. № 4. С. 14, 15.

эксплуатации транспортных средств, повлекшего по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью. Вряд ли такое решение было обоснованным, и аргументы в пользу такой декриминализации недостаточно серьезны. Одним из аргументов являлось утверждение, что перечисленные деяния не представляют большой общественной опасности, а в судебной практике по этой категории уголовных дел в 85% случаев применялся штраф, который можно назначать и в порядке административного судопроизводства<sup>1</sup>.

Для этого законодатель включил в Кодекс РФ об административных правонарушениях ст.12.24 «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего». Понятие легкого или средней тяжести вреда здоровью в этом случае соответствует критериям, установленным для уголовного закона. Такое решение законодателя, казалось бы, позитивно отразилось на формальных показателях судебной статистики, так как произошло резкое сокращение числа дорожно-транспортных преступлений. Однако негативный эффект от него был более ощутимым, поскольку предупредительная роль названной уголовно-правовой нормы значительно снизилась, и как результат, спустя 5 лет четко обозначилась тенденция существенного роста количественных показателей этого вида преступлений. Для выхода из сложившейся ситуации мы предлагаем законодателю вновь включить в содержание объективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств причинение потерпевшему вреда средней тяжести (ч. 1 ст. 264 УК РФ)<sup>2</sup>.

Второй ранее образующий состав этого преступления признак – причинение крупного ущерба в 1998 г. был исключен из диспозиции ч. 1 ст. 264 УК. Таким образом, причинение имущественного вреда, независимо от его

---

<sup>1</sup> См.: *Якубенко Н.В.* Дорожно-транспортные происшествия в антропотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2001. С. 231.

<sup>2</sup> Это предложение о внесении корректив в законодательное описание состава данного преступления поддержало 82% опрошенных в ходе проведенного нами анкетирования респондентов. См.: Приложение.

размера, само по себе не может образовывать основание уголовной ответственности по названной статье УК РФ. В том случае, когда совершение дорожно-транспортного происшествия повлекло исключительно причинение материального ущерба, состав рассматриваемого преступления отсутствует. Это происходит при любом размере ущерба. Содеянное в такой ситуации образует состав административного проступка или гражданско-правового деликта. В литературе высказано, как нам представляется, достаточно логичное предложение о возможности привлечения виновного в причинении в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта крупного ущерба к уголовной ответственности по ст. 168 УК РФ («Уничтожение или повреждение имущества по неосторожности») за уничтожение или повреждение чужого имущества, совершенное путем неосторожного обращения с источником повышенной опасности. Суды уже пошли по этому пути, что видится вполне обоснованным решением.

Обязательным признаком объективной стороны состава нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств является причинная связь между нарушением правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств и наступившими в результате этого последствиями<sup>1</sup>.

Разнообразие ситуаций совершения данного преступления порождает и довольно сложный характер причинной связи, что вызывало и вызывает интерес у представителей теории уголовного права, следственной и судебной практики. Особая важность установления наличия причинной связи между деянием (нарушением правил) и наступившими последствиями для привлечения водителя к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ специально

---

<sup>1</sup> См.: О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 (в ред. от 24.05.2016 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_82656/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/). См. подробнее: *Бохан А.П., Иванов В.Д.* Причинная связь в преступлении (на примере статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации) // *Философия права*. 2015. № 3 (70). С. 92-96.

подчеркнута и в п. 5 постановления Пленума Верховного Суда от 9 декабря 2008 г. № 25, и в теоретических работах. Так, Н.И. Пикуров отмечает, что при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями. Таким же образом устанавливается причинная связь, когда нарушения правил допущены несколькими водителями и необходимо решить вопрос об ответственности каждого<sup>1</sup>.

Названный признак объективной стороны состава преступления в реальной действительности может быть связан с множественностью факторов и наличием опосредующих звеньев в развитии цепи причинности. Как показывает осуществленное профессором А.И. Коробеевым исследование, насчитывается свыше 250 различных факторов, порождающих дорожно-транспортные преступления<sup>2</sup>.

Установление причинной связи по этой категории дел с учетом отмеченных обстоятельств представляет для судебной практики существенную трудность, недаром каждое третье из всех решений по делам об автотранспортных преступлениях, опубликованных в Бюллетенях Верховного Суда России, посвящено анализу причинной связи<sup>3</sup>. Для примера приведем решение Судебной коллегии Верховного Суда РФ по делу Ф., уже использованное ранее в литературе. *Суд первой инстанции осудил Ф. за нарушение правил дорожного движения, повлекшего предусмотренные законом последствия. Ф., управляя автомобилем «КамАЗ», превысил скорость движения на 4,5 км/ч. В результате произошло столкновение с автомобилем «Жигули», что в свою очередь повлекло тяжкие последствия. Доказательством вины Ф. выступило представленное суду заключение автотехнического эксперта. Со-*

---

<sup>1</sup> См.: Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. М., 2011. С.63-65.

<sup>2</sup> См.: Коробеев А.И. Указ. соч. С. 128.

<sup>3</sup> См. также: Соктоев З.Б. Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2001.

*гласно ему, Ф. превысил скорость на 4,5 км/ч и не принял своевременно меры, необходимые для предотвращения столкновения. По мнению эксперта, несвоевременность принятия соответствующих мер выразилась в следующем. Ф. увидел неправильные действия водителя «Жигулей» К. Последний выехал со второстепенной дороги на главную и стал делать левый поворот. При этом он не пропустил двигавшийся по главной дороге автомобиль «КамАЗ». Ф. в свою очередь начал поздно тормозить. Это привело к невозможности предотвращения аварии. Вместе с тем из заключения экспертизы с очевидностью следует, что допущенные нарушения никак не повлияли на механизм столкновения. Таким образом, нельзя констатировать, что они находятся с наступившими последствиями в юридически значимой причинной связи. В рассматриваемой ситуации основной непосредственной причиной столкновения транспортных средств явились неправильные действия водителя «Жигулей» К. Именно он, не пропустив двигавшийся по главной дороге автомобиль «КамАЗ», своими действиями и создал аварийную обстановку. То, что Ф. не сумел уклониться от столкновения, не может быть вменено ему в вину. В сложившейся ситуации он не предвидел и при этом не мог и не должен был предвидеть, что автомобиль «Жигули» не остановится перед выездом на главную дорогу и не пропустит автомобиль «КамАЗ». Действия Ф., выразившиеся в превышения скорости на 4,5 км/ч, применении торможения были обусловлены сложившейся не по его вине аварийной обстановкой. Поэтому вполне обоснованно Судебная коллегия Верховного Суда РФ отменила приговор в отношении Ф. Уголовное дело было прекращено за отсутствием в его действиях состава преступления<sup>1</sup>.*

Как определено в теории уголовного права, как признак объективной стороны причинная связь должна устанавливаться между деянием (действием или бездействием), которое образует нарушение соответствующих правил, и наступившими в результате содеянного последствиями. Вместе с тем

---

<sup>1</sup> См.: Бюллетень Верховного Суда СССР. 1989. № 4. С. 40.

следует поснить, что нарушение правил доожного движения или эксплуата-  
ции транспортных средств как таковое само по себе не может механически  
признаваться причиной наступления соответствующих последствий. В су-  
дебной практике нередки ситуации, когда, казалось бы, наличествует нару-  
шение правил, наступили последствия. Однако при ближайшем рассмотре-  
нии выясняется, что это нарушение не находится в причинной связи с ре-  
зультатом. Совершенно очевидно, что последствие может вытупить резуль-  
татом действия иных причин. В их числе возможны нарушение правил дру-  
гими участниками дорожного движения, скрытые дефекты транспортных  
средств, виновное поведение пешеходов, действие непреодолимой силы при-  
роды и многое другое.

И. Я. Козаченко и Е. А. Ишутин отмечают, что действие (бездействие)  
субъекта транспортного преступления лишь в том случае может быть при-  
знано причиной наступившего вредного последствия, если оно будет отве-  
чать определенным требованиям (условиям).

*Первым условием* признания наличия причинной связи является то, что  
деяние по времени должно предшествовать наступлению последствий. Но  
этого еще явно недостаточно для установления причинной связи между до-  
пущенным нарушением и наступившими последствиями.

*Вторым условием* признания причиной наступления преступных по-  
следствий противоправного поведения является то, что оно не только пред-  
шествовало им во времени, но и было необходимым условием их наступле-  
ния, при отсутствии которого последние вообще не могли бы наступить<sup>1</sup>.

В теории уголовного права и судебной практике нет единого мнения  
относительно признания наличия причинной связи при совершении рас-  
сматриваемого вида транспортных преступлений путем бездействия.

Например, В.Б. Малинин высказал мнение, что причинная связь при  
бездействии вообще отсутствует, а ответственность наступает за само без-

---

<sup>1</sup> См.: Козаченко И.Я., Ишутин Е.А. Причинная связь в автотранспортных преступ-  
лениях в призме экспертных оценок. Тюмень, 1991. С. 25.

действие, за невыполнение обязанности, но не за причинение<sup>1</sup>.

Однако большая часть ученых признают возможность установления причинной связи при совершении рассматриваемого вида транспортных преступлений и путем бездействия<sup>2</sup>. Для этого выработаны условия, необходимые для признания причинной связи при наличии пассивной формы поведения:

а) на совершившем правонарушение субъекте лежит обязанность выполнять требования соответствующих правил;

б) он обладал реальной возможностью осуществить сообразные им действия;

в) выполнение требуемого и возможного к совершению при данных обстоятельствах действия обладало необходимым потенциалом для предотвращения вредного результата.

Нарушение лицом установленных для него обязанностей по выполнению соответствующих правил создает опасность причинения вреда и служит одним из объективных оснований ответственности за бездействие<sup>3</sup>.

Мы солидарны со вторым мнением, но только для состава нарушения правил эксплуатации транспортных средств, но не нарушения правил дорожного движения. Этот состав преступления предполагает только активные действия, перечисленные нами ранее.

Таким образом, наличие причинной связи в дорожно-транспортном преступлении можно считать установленным, если она соответствует определенным теорией и практикой условиям:

а) нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств по времени предшествовало наступлению преступного результата;

---

<sup>1</sup> См.: *Малинин В.Б.* Причинная связь в уголовном праве. СПб., 2000. С. 219.

<sup>2</sup> См.: *Габдрахманов А.Ш.* Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007.

<sup>3</sup> См.: *Ковалев М.И.* Соучастие в преступлении. Екатеринбург, 1999. С. 39.

б) совершенное деяние было необходимым условием наступления преступного результата, т.е. тяжкого вреда здоровью потерпевшего<sup>1</sup>;

в) допущенное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств не только создало реальную возможность наступления преступного результата, но и превратило такую возможность в действительность, т.е. причинило тяжкий вред здоровью потерпевшего<sup>2</sup>.

Таким образом, анализ объективной стороны состава преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, позволил сформулировать следующие *выводы*:

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) При конструировании основного состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК, законодателем использованы два понятия, содержание которых значительно отличается: а) правила дорожного движения и б) правила эксплуатации транспортных средств. При этом в законе они четко противопоставлены разделительным союзом «или». Законодатель подчеркнул, что вменить нарушение таких правил можно лишь лицу, «управляющему механическим транспортным средством».

*Нарушение правил дорожного движения* представляет собой активные действия, зачастую совершаемые лицами в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения. Содержание этих действий в результате воздействия соответствующих препаратов существенно меняет

---

<sup>1</sup> См.: Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1979. № 4. С. 7, 8.

<sup>2</sup> См.: Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. М., 1999. С. 140-146; Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 120-151.

психическое наполнение поведения, когда на первый план выступает безразличное отношение лица к наступившим последствиям, что заложено законодателем в понятие косвенного умысла.

Нарушение правил *эксплуатации транспортных средств* – это, как правило, бездействие, и психическое содержание поведения предполагает легкомыслие либо небрежность. Следует подчеркнуть, что в законодательстве зарубежных стран дифференцируют ответственность за подобные деяния, т.е. устанавливают её самостоятельно за «нарушение правил дорожного движения» и за «нарушение правил эксплуатации транспортных средств».

3) Декриминализацию Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшего причинение средней тяжести вреда здоровью, вряд ли можно считать обоснованной, а аргументы в пользу такой декриминализации, по нашему мнению, недостаточно серьезны. Поэтому мы предлагаем, чтобы этот признак объективной стороны состава преступления, т.е. причинение потерпевшему вреда средней тяжести, законодатель вновь включил в диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ.

4) С учетом приведенных соображений предлагаем изложить ч. 1 ст. 264 УК РФ в редакции: *«Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека».*

## **2.2 Субъективная сторона состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК РФ): перспективы корректирования содержания признака вины**

В данном параграфе будут проанализированы признаки субъективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транс-

портных средств, соответствующие действующей редакции ст. 264 УК РФ, а также рассмотрены варианты внесения корректив в характеристику вины с учетом сложного содержания объективной стороны этого преступления.

*Субъективная сторона* – это элемент состава преступления, характеризующийся, как известно, конкретной формой вины, мотивом, целью и эмоциями. Сложному характеру объективной стороны преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, соответствует и сложный характер субъективной стороны, свойственной данному преступлению<sup>1</sup>.

Как определено в теории уголовного права, субъективную сторону преступления характеризуют процессы, протекающие в психике виновного. Вполне естественно, что непосредственному восприятию органами чувств человека они не поддаются. Познать внутренние процессы можно только посредством анализа и оценки поведения правонарушителя. Содержание субъективной стороны и ее оценка зависит, прежде всего, от содержания и оценки общественно опасных деяний и наступивших в результате их совершения преступных последствий, т.е. совокупности фактических обстоятельств совершения преступления.

Действие человека всегда совершается в объективном мире при определенных условиях, в соответствии с которыми человек формирует в себе мотивы, цели и соответствующий им образ действия. Содержание субъективной стороны преступления не ограничивается обязательным признаком – виной, а включает в себя еще и факультативные признаки – мотив, цель и эмоциональное состояние лица в момент совершения преступления<sup>2</sup>.

Для исследуемого состава преступления законодатель не предусматривает признаки, относимые к факультативным, а ограничивается указанием на

---

<sup>1</sup> См.: *Дагель П.С., Михеев Р.И.* Теоретические основы установления вины. Владивосток, 1975. С. 38.

<sup>2</sup> См.: *Рарог А.И.* Уголовное право России. Часть Общая и Особенная: курс лекций. М., 2006. С. 55; *Российское уголовное право. Общая часть: учебник / под ред. В.П. Коняхина, М.Л. Прохоровой.* М., 2014. С. 212.

неосторожное отношение к преступным последствиям в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего.

Установления признаков объективной стороны состава преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, еще недостаточно для возбуждения уголовного дела. Объективная сторона предопределяет только объективные границы уголовной ответственности. Лицо в соответствии со ст. 5 УК РФ должно отвечать за то объективированное внешне поведение, которое охвачено субъективной стороной, т.е. виной. Так, А.И. Парог отмечает, что объективная сторона выражает внешнюю характеристику преступления, а субъективная представляет собой внутреннюю характеристику, образуя психическое содержание преступления<sup>1</sup>.

Как подчеркивают Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова, основная служебная роль субъективной стороны преступления заключается в определении субъективных границ уголовной ответственности и исключении возможности объективного вменения<sup>2</sup>. Данное положение вытекает из содержания принципа вины (ст. 5 УК РФ), который, как известно, гласит:

«1. Лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно опасные действия (бездействия) и наступившие общественно опасные последствия, в отношении которых установлена его вина.

2. Объективное вменение, то есть уголовная ответственность за невиновное причинение вреда, не допускается».

Следовательно, субъективные пределы уголовной ответственности определяют признаки субъективной стороны. Отсюда следует вполне логичный вывод, что установление факта наличия причинной связи между деянием (нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств) и общественно опасным результатом (причинением вреда жиз-

---

<sup>1</sup> См.: *Парог А.И.* Субъективная сторона и квалификация преступлений. М., 2001. С. 6.

<sup>2</sup> См.: *Прохоров Л.А., Прохорова М.Л.* Уголовное право: учебник. М., 2004. С. 71-72.

ни или здоровью потерпевшего) вовсе не может предрешать характера и пределов ответственности. Вполне возможны ситуации, в которых без сомнения наличествует причинная связь между нарушением правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями, но лицо в данной ситуации не сознает всего того, что должно, и не может этого осознать. Уголовная ответственность в такой ситуации исключается вследствие отсутствия важнейшего признака состава преступления – вины.

Однако изучение судебной практики свидетельствует о допущении правоприменителями случаев объективного вменения по делам о рассматриваемых преступлениях.

Например, *Павловский районный суд Краснодарского края признал Д. виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. В приговоре суд указал, что Д., управляя автомобилем, почувствовала себя плохо и стала снижать скорость, прижимаясь к правой стороне дороги. В этот момент она потеряла сознание и инстинктивно рефлекторно нажала вместо тормоза педаль подачи газа. Машину выбросило на встречную полосу и произошло столкновение со встречной машиной, водитель которой погиб. Суд зафиксировал эту ситуацию в приговоре, но, тем не менее, признал Д. виновной<sup>1</sup>.*

Поэтому необходимо тщательное и глубокое изучение признаков субъективной стороны, результаты которого должны быть четко зафиксированы в обвинительном приговоре. Выполнение данного требования уголовного и уголовно-процессуального законодательства позволит своевременно отграничить транспортные преступления от невиновного причинения вреда (ст. 28 УК РФ)<sup>2</sup>.

*В действующей редакции ст. 264 УК РФ законодатель указывает толь-*

---

<sup>1</sup> См.: Архив Павловского районного суда Краснодарского края за 2015 г.

<sup>2</sup> См.: О судебном приговоре: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 29 ноября 2016 г. № 55 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2017. № 1.

ко на неосторожную форму вины, выступающую в виде легкомыслия или небрежности. Но в действительности все обстоит не так просто. Как подчеркивает А.И. Коробеев, «субъективная сторона преступлений (ст. 263, 264, 266, 268, 269 (Федеральным законом от 23.04.2018 г. № 114-ФЗ ст. 269 признана утратившей силу – Авт.) УК РФ) имеет сложный характер, во многом обусловленный сложным характером их объективной стороны»<sup>1</sup>.

Как отмечено ранее, в уголовно-правовой доктрине утвердилось положение, что содержание субъективной стороны дорожно-транспортного происшествия имеет сложную конструкцию. Она характеризуется неоднородностью психического отношения виновного к совершаемому действию и его последствиям. Поэтому в теории уголовного права имело место мнение о наличии в данном преступлении двух форм вины. Однако при квалификации совершенного преступления необходимо четко определить, умышленную или неосторожную вину предполагает состав рассматриваемого преступления *в целом*.

Следственные и судебные органы до принятия Уголовного кодекса РФ 1996 г. при квалификации дорожно-транспортных преступлений руководствовались не только нормами уголовного закона, но и специальными указаниями Пленума Верховного Суда СССР, изложенными в уже ранее названном его постановлении от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях». Суть разъяснений сводилась к тому, что анализируемое преступление должно рассматриваться как совершенное по неосторожности, поскольку субъективную сторону этого деяния определяет неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств. Если по делу будет установлено, что причинение смерти или вреда здоровью потерпевшего охватывалось

---

<sup>1</sup> См.: Полный курс уголовного права. Том IV: Преступления против общественной безопасности / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2008. С. 538.

умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как умышленное преступление против жизни или здоровья граждан. В тех случаях, когда виновным последовательно совершены два самостоятельных преступления, одно из которых являлось транспортным, а другое – против жизни или здоровья, его действия должны подлежать квалификации по совокупности указанных преступлений.

Мы в полной мере согласны с мнением о сложном характере субъективной стороны исследуемого преступления. Это предопределено тем, что, как отмечено в предыдущем разделе диссертации, нарушение правил *дорожного движения* представляет собой активные действия, зачастую совершаемые лицами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. В таких случаях, как отмечают А. Коробеев и А. Чучаев, «чаще всего грань между преступным легкомыслием и косвенным умыслом стирается именно в процессе совершения транспортного преступления пьяным водителем»<sup>1</sup>. Содержание этих действий существенно меняет и психическое наполнение поведения, когда на первый план выступает безразличное отношение лица к наступившим последствиям. В соответствии с новой законодательной конструкцией косвенного умысла (ч. 3 ст. 25 УК), предполагающей два варианта волевого момента (сознательное допущение возможных общественно опасных последствий или безразличное к ним отношение), в данном случае речь должна идти уже о косвенном умысле. В то же время нарушение правил *эксплуатации транспортных средств* – это, как правило, бездействие и психическое содержание поведения предполагает, по нашему мнению, в большей части легкомыслие либо небрежность.

Подход к определению содержания субъективной стороны состава рассматриваемого преступления представителей теории уголовного права и следственной, судебной практики предопределен законодательными установлениями, содержащимися в ч. 2 ст. 24 и ст. 264 УК РФ. Так, законодатель

---

<sup>1</sup> См.: Коробеев А., Чучаев А. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу // Уголовное право. 2019. № 5. С. 58.

постановил, что «деяние, совершенное только по неосторожности, признается преступлением лишь в случае, когда это специально предусмотрено соответствующей статьей Особенной части Уголовного кодекса». Далее, в ч. 1 ст. 264 УК РФ он продолжает свою линию и устанавливает, что психическое отношение водителя к наступившим в результате его противоправных действий последствиям должно быть неосторожным.

Итак, субъективную сторону рассматриваемого состава преступления характеризует неосторожная форма вины, выступающая в виде легкомыслия или небрежности. Рассмотрим эти виды вины применительно к особенностям законодательного описания состава преступления, сопряженного с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Так, в соответствии с ч. 2 ст. 26 УК РФ преступление признается совершенным по легкомыслию, если лицо предвидело возможность наступления общественно опасных последствий (причинения смерти или вреда здоровью) своих действий (бездействия), выраженных в нарушении установленных правил обеспечения безопасности дорожного движения. Подобным образом законодатель характеризует *интеллектуальный момент* этого вида вины. *Волевой момент легкомыслия* предполагает, что лицо при этом без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на предотвращение этих последствий.

Как видим, законодатель при определении этого вида вины (легкомыслия) не акцентирует внимание на психическом отношении лица к совершаемому общественно опасному действию или бездействию, ограничившись характеристикой психического отношения только к последствиям.

Эту позицию закона авторы оценивают различно. Так, К.Ф. Тихонов и П.С. Дагель полагали<sup>1</sup>, что при этом виде неосторожности у субъекта отсутствует осознание общественной опасности совершаемого деяния, что при-

---

<sup>1</sup> См.: Тихонов К.Ф. К вопросу о разграничении форм виновности в советском уголовном праве // Правоведение. 1963. № 3. С. 87; Дагель П.С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1977. С. 120.

знаком легкомыслия является лишь обязанность и возможность такого осознания.

Категорически не согласен с ними профессор Н.И. Загородников, и мы с ним солидарны. Он полагал, что, лишь исходя из отрицательной социальной оценки возможных последствий, правонарушитель, действующий по легкомыслию, стремится к их предотвращению. Следовательно, осознание потенциальной общественной опасности совершаемого деяния входит в содержание самонадеянности как разновидности неосторожной формы вины<sup>1</sup>.

Более дипломатичная позиция по данному вопросу у профессора А.И. Рарога. Он объясняет указанное обстоятельство тем, что при определении легкомыслия законодатель игнорирует психическое отношение лица к совершаемому деянию по ряду причин. *Во-первых*, ответственность за неосторожное причинение согласно установлениям закона возможна лишь общественно опасных последствий. Отсюда вытекает, что психическое отношение к деянию не обладает столь важным значением и не играет такую существенную роль, как при совершении умышленного посягательства, ответственность за которое возможна, как известно, и без наступления каких-то вредных последствий, указанных в законе. *Во-вторых*, именно последствия являются тем объективным признаком, который предопределяет наличие у неосторожного преступления свойства общественной опасности. Отсюда следует, что именно отношение к последствию – это, по сути, отношение виновного лица к общественной опасности содеянного<sup>2</sup>.

Анализ судебной практики до принятия УК РФ 1996 г. показывал, что правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушались, в основном, умышленно, к последствиям же этих нарушений субъект относился неосторожно (в виде преступного легкомыслия или небрежности). Однако при оценке этих результатов, как, впрочем, и мнения

---

<sup>1</sup> См.: Загородников Н.И. Советское уголовное право. Общая и Особенная части. М., 1975. С. 79.

<sup>2</sup> См.: Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. СПб., 2003. С. 112.

Верховного Суда СССР, следует учитывать два обстоятельства.

*Во-первых*, существовавшая в УК РСФСР 1960 г. формула косвенного умысла была принципиально отличной от закрепленной в действующем Уголовном кодексе РФ. Статья 8 УК РСФСР определяла косвенный умысел следующим образом: лицо сознавало общественно опасный характер своего действия или бездействия, *предвидело его общественно опасные последствия и сознательно допускало* наступление этих последствий. В ст. 25 УК РФ косвенный умысел определен принципиально иначе: лицо осознавало общественную опасность своих действий (бездействия), предвидело *возможность* наступления общественно опасных последствий, не желало, но *сознательно допускало эти последствия либо относилось к ним безразлично*. Применительно к исследуемому виду преступлений законодательное понятие косвенного умысла включает следующие моменты:

1) лицо «*осознавало общественную опасность своих действий (бездействия)*» (пьяный водитель или лихач, превышающий скорость и выезжающий на полосу встречного движения либо пересекающий пешеходный переход на красный свет светофора, не могут не понимать, что грубо нарушают правила и что их действия обладают общественной опасностью);

2) лицо «*предвидело возможность* наступления общественно опасных последствий» (гибель людей или причинения вреда их здоровью), используя с грубым нарушением правил источник повышенной опасности для окружающих лиц;

3) лицо «не желало, но сознательно допускало эти последствия либо *относилось к ним безразлично*».

Как видим, законодательная *формула косвенного умысла* ранее была *намного жестче* в характеристике интеллектуального момента, но особенно *волевого*. В то же время действующее понятие косвенного умысла существенно расширяет границы возможности его применения на практике. Но когда мы изучаем конкретные уголовные дела, то убеждаемся, что эта дей-

ствующая законодательная формула косвенного умысла на практике «не работает». Проиллюстрируем, как в приговоре суд обосновывает вину подсудимого. Например, в приговоре Тихорецкого городского суда Краснодарского края отмечено: *«Д., управляя транспортным средством в нетрезвом виде, предвидел, что лица в пьяном состоянии могут совершить дорожно-транспортные происшествия, однако считал, что с ним данного обстоятельства не произойдет, так как он водитель первого класса, и в случае возникновения опасности он может вовремя отреагировать на опасность и последствия не наступят. Однако эта надежда не оправдалась, так как Д. не справился с управлением и сбил пешехода Л., идущего по обочине, причинив ему телесные повреждения, повлекшие смерть»*<sup>1</sup>.

Второе обстоятельство связано с тем, что законодатель, изменив в УК РФ формулу косвенного умысла, тем самым расширил сферу его применения. Но при этом одновременно включил неосторожность в характеристику субъективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, чего не было в ст. 211 УК РСФСР. Поэтому на практике в приговоре иногда трудно обосновать наличие неосторожности, когда совершается дерзкое и очевидное нарушение правил дорожного движения с особо тяжкими последствиями. Причиной этого является содержащаяся в законе (ст. 25 УК РФ) формула косвенного умысла, в которую полностью «укладываются» подобные случаи.

Трудность разграничения легкомыслия и косвенного умысла на практике обусловлена тем, что законодатель связал их посредством идентичной формулировки содержания интеллектуального момента. Так, и при легкомыслии, и при косвенномумысле виновный предвидит возможность наступления преступных последствий. Поэтому авторы пытаются установить их различие<sup>2</sup>. Они полагают, что при косвенномумысле лицо предвидит воз-

---

<sup>1</sup> См.: Архив Тихорецкого городского суда Краснодарского края за 2012 г.

<sup>2</sup> См.: *Гладких В.И.* Приглашаем к дискуссии: все ли нас устраивает в современных формах вины и практике их применения? // *Российский следователь.* 2016. № 3. С. 27-32.

возможность наступления конкретных преступных последствий, которые могут наступить в результате совершения им деяния. При легкомыслии данное обстоятельство отсутствует, виновный предвидит лишь абстрактную возможность наступления преступных последствий, которые в подобных случаях с иными лицами случались<sup>1</sup>.

Однако основное разграничение косвенного умысла и легкомыслия проводится по волевому моменту. При косвенном умысле лицо сознательно допускает наступление вреда здоровью потерпевшего или относится к этому *безразлично*. При легкомыслии лицо «без достаточных к тому оснований рассчитывало на предотвращение этих последствий». В литературе справедливо отмечено, что, с одной стороны, допускать возможность наступления тяжких последствий, а с другой, рассчитывать на их предотвращение – грань здесь весьма зыбкая. Тем более что нередко водитель, который рассчитывает на предотвращение ДТП, фактически ничего не успевает сделать для реализации своего расчета, да и не имеет для него достаточных оснований<sup>2</sup>. При легкомыслии предвидение характеризуется тем, что лицо не осознает действительного развития причинной связи, хотя при надлежащем напряжении психических сил может осознать это. Виновный самонадеянно подходит к оценке тех обстоятельств, которые, по его мнению, должны предотвратить наступление преступного результата, но на самом деле они оказались неспособными противодействовать его наступлению.

Подробное исследование различных теоретических подходов к пониманию легкомыслия как вида неосторожной вины и отличия его от косвенного умысла не является целью данной работы, поэтому ограничимся приведенными точками зрения. Наша задача заключается в том, чтобы показать возможность реального представления, почему наиболее распространенные дорожно-транспортные происшествия, повлекшие гибель людей, причинение

---

<sup>1</sup> См.: Макашвили В.Г. О разграничении эвентуального умысла и самонадеянности // Правоведение. 1965. № 2. С. 167.

<sup>2</sup> См. по этому вопросу: Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. С.74-79.

тяжкого вреда десятку лиц, совершенные лицами, находящимися в состоянии опьянения, превышающими установленную скорость, проезжающими на запрещающий сигнал светофора, выезжающими на встречную полосу, отнесены к неосторожным преступлениям? Кстати, отрицательный ответ на этот вопрос дают Л.А. Букалерева и А.М. Зокина. По их мнению, когда водитель в состоянии сильного опьянения, значительно превышает скорость, проезжает пешеходный переход на запрещающий свет светофора, не снижая скорость, хотя в это время по нему движутся люди, то «такое поведение субъектов резонансных преступлений свидетельствует скорее не о неосторожности, а о косвенном умысле»<sup>1</sup>. Тем более, что сами действия, т.е. управление транспортным средством, совершаются умышленно. Это констатирует и Пленум Верховного Суда РФ, указывая, что «по смыслу уголовного закона, преступление, предусмотренное статьей 264<sup>1</sup> УК РФ, совершается умышленно. Его следует считать оконченным с момента начала движения транспортного средства, управляемого лицом, находящимся в состоянии опьянения» (п. 10<sup>7</sup> постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25).

Как может лицо, осознавая, что нарушает правила при таких обстоятельствах, рассчитывать на свое мастерство или на благополучный исход аналогичных поездок, либо на хорошие тормоза своей машины и даже на благоразумие и осторожность других участников движения? Для данных ситуаций вполне подходит оценка немецкого судьи психического отношения виновного к совершенному деянию и наступившим последствиям, приведенная нами во втором разделе первой главы диссертации.

Трудно вместить в рамки неосторожности многие изученные нами дорожно-транспортные правонарушения, поэтому возникают довольно пара-

---

<sup>1</sup> См.: Букалерева Л.А., Зокина А.М. Ответственность за совершение транспортных преступлений в состоянии опьянения по уголовному законодательству Канады // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссийской научно-практической конференции (г. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.) /под общ. ред. Н.А. Лопашенко. Саратов, 2019. С. 80.

доксальные разрешения ситуаций. Так, профессор А. И. Коробеев полагает, что не исключена и идеальная совокупность умышленного и неосторожного преступлений в одном поведении человека.

Например, *М. управлял автомашиной ЗИЛ-130, будучи в нетрезвом состоянии. Из хулиганских побуждений он начал на большой скорости преследовать автомашину ГАЗ-53. М. заезжал то справа, то слева от нее. Своими действиями он подвергал опасности находившихся в машине людей. Производя очередной обгон, М. ударил в левый борт автомашину ГАЗ-53, подставив задний борт своего автомобиля. В результате полученного удара ГАЗ-53 съехал в кювет. Пассажирам, находившимся в кузове, были причинены телесные повреждения различной степени тяжести. Совершенные М. хулиганские действия, сопровождавшиеся нарушением правил безопасности движения, были вполне обоснованно квалифицированы по совокупности преступлений – как хулиганство и автотранспортное преступление. С этим мнением с учетом последних изменений ст. 213 УК РФ можно согласиться. Вместе с тем при таких обстоятельствах возникает вполне, на наш взгляд, закономерный вопрос о том, какой вид неосторожной вины усмотрел суд в поведении М., повлекшем причинение вреда здоровью в результате грубого нарушения правил дорожного движения<sup>1</sup>. Мы придерживаемся твердой позиции, что в данном случае речь должна идти о причинении последствий с косвенным умыслом.*

Кстати, для сравнения, ранее ст. 211 УК РСФСР устанавливала максимальное наказание за данное преступление в виде лишения свободы на срок до 15 лет и параметры уголовной ответственности не были ограничены указанием на неосторожную форму вины, как это сделано в ст. 264 УК РФ. Это существенно сдерживало нарушителей, что убедительно подтверждают две цифры: в 1971 году на территории СССР в дорожно-транспортных происшествиях погибли 20068 человек, а в 2003 г. на территории РФ погибли уже

---

<sup>1</sup> См.: Коробеев А.И. Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение. С. 137.

35602 человека. *Коэффициент преступности анализируемого вида, т. е. число нарушений на 100 тысяч населения, возрос более чем в 5 раз.* Этот показатель, несмотря на проведение ряда предупредительных мероприятий, усиление санкций за счет включения квалифицированных составов по признаку совершения преступления в состоянии опьянения, изменился незначительно.

Нарушение правил *эксплуатации транспортных средств* – это, как правило, бездействие, и психическое содержание поведения лица предполагает небрежность, т.е. второй вид неосторожной формы вины. Законодатель в ч. 3 ст. 26 УК РФ устанавливает, что преступление признается совершенным по небрежности, если лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия. Толкование данной уголовно-правовой нормы позволяет сделать вывод о том, что лицо, имея реальную возможность предвидеть наступление общественно опасных последствий своего деяния, не проявляет необходимой внимательности и предусмотрительности, чтобы не допустить превращение реальной возможности в действительность. Для этого ему необходимо было совершить волевые действия для предотвращения указанных последствий.

В уголовно-правовой доктрине этот вид неосторожной формы вины рассматривают в следующей интерпретации. Прежде всего, с учетом того, что вина предполагает интеллектуальную деятельность индивида, истолковано интеллектуальное содержание небрежности. В результате сделан вывод, что интеллектуальное содержание небрежности характеризуется двумя признаками: отрицательным и положительным. *Отрицательный признак интеллектуального момента небрежности* заключается в отсутствии предвидения лицом возможности наступления общественно опасных последствий. При этом он включает в себя, во-первых, отсутствие осознания общественной опасности совершаемого действия или бездействия, а во-вторых, отсутствие

предвидения преступных последствий.

Конечно, мы *не в полной мере* согласны с подобными выводами. В любом случае лицо, нарушая правила эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности, не может не понимать определенную степень общественной опасности своих действий<sup>1</sup>. Но виновный в данном случае проявляет противоречащую долгу неосмотрительность, т.е. не соблюдает обусловленные ситуацией меры предосторожности.

*Положительный признак интеллектуального* момента небрежности состоит, по мнению законодателя, в том, что виновный должен был и мог предвидеть наступление фактически причиненных вредных последствий. Но для этого лицо должно было проявить необходимую внимательность и предусмотрительность. Положительный признак интеллектуального момента небрежности устанавливается с помощью двух критериев: должен был предвидеть – объективный критерий, мог предвидеть – субъективный критерий небрежности.

*Объективный критерий небрежности* означает наличие четко обозначенных правил должного поведения, содержащихся в законах и подзаконных актах, должностных и профессиональных инструкциях и, в первую очередь, в Правилах дорожного движения и Правилах технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта. *Долженствование предвидеть* возможность наступления общественно опасных последствий при необходимой внимательности и предусмотрительности возникает в момент занятия лицом либо соответствующей должности (водитель), либо начала управления транспортным средством. Соблюдение установленных должных правил предосторожности исключит возможность наступления общественно опасных последствий дорожно-транспортного происшествия.

Однако наличие четко обозначенных правил должного поведения еще не означает виновность лица в причинении общественно опасных послед-

---

<sup>1</sup> См.: *Зенцова С.А.* Источник повышенной опасности и его уголовно-правовое значение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 12-14.

ствий. Необходимо установить наличие *субъективного критерия*, выраженного в том, что лицо при необходимой внимательности и предусмотрительности *могло* предвидеть общественно опасные последствия своего деяния. Речь идет о персональной способности лица предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий. Эта способность зависит от индивидуальных особенностей лица и от реальной обстановки, в которой оно действовало. Она зависит от уровня образования конкретного лица, степени его профессионализма, жизненного опыта, состояния здоровья, особенностей психики<sup>1</sup>. Лицо может быть признано виновным в совершении дорожно-транспортного происшествия только тогда, когда установлено единство объективного и субъективного критериев небрежности<sup>2</sup>.

К сожалению, в настоящее время одним из негативных факторов выступает состояние подготовки водителей, наличие многочисленных подготовительных пунктов, в которых не столько готовят квалифицированных водителей, сколько продают водительские права. Поэтому довольно часто субъективный критерий небрежности как отражение достаточной профессиональной подготовки выражен недостаточно.

Таким образом, анализ законодательного подхода к определению содержания субъективной стороны дорожно-транспортных преступлений, судебной практики и теоретических взглядов позволяет сделать следующие *выводы*:

1. 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 совсем просто, так как сложный характер объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, обуславливает и сложный характер его субъективной стороны.

---

<sup>1</sup> См.: *Рарог А.И.* Квалификация преступлений по субъективным признакам. С. 114-120.

<sup>2</sup> См.: Сборник постановлений Пленума и определений коллегий по уголовным делам Верховного Суда СССР. М., 1973. С. 352-354.

2. Нарушение правил *дорожного движения* представляет собой активные действия, нередко совершаемые лицами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Содержание этих действий существенно меняет и психическое содержание поведения, когда на первый план выступает безразличное отношение лица к наступившим последствиям. В соответствии с новой законодательной конструкцией косвенного умысла (ч. 3 ст. 25 УК РФ) в данном случае речь должна идти уже о косвенном умысле.

3. Законодательный подход к определению содержания субъективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств несколько непоследователен. С одной стороны, законодатель в УК РФ изменил формулу косвенного умысла, тем самым расширив сферу его возможного применения. Но, с другой стороны, в отличие от ранее действующей ст. 211 УК РСФСР, он одновременно указал на неосторожность в характеристику субъективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Поэтому содержащаяся в законе формула косвенного умысла (ч. 3 ст. 25 УК РФ) охватывает, по нашему мнению, случаи дерзкого и очевидного нарушения правил дорожного движения с особо тяжкими последствиями. Изучение конкретных уголовных дел позволяет убедиться в том, что эта законодательная формула косвенного умысла на практике не «работает».

4. Вызывает серьезные сомнения целесообразность и объективная обусловленность отнесения к неосторожным преступлениям наиболее распространенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель людей, причинение тяжкого вреда десятку лиц, совершенных *лицами, находящимися в состоянии опьянения*, превышающими установленную скорость, проезжающими на запрещающий сигнал светофора, выезжающими на встречную полосу. Может ли виновный, осознавая, что нарушает правила при таких обстоятельствах, рассчитывать на свое мастерство или на благополучный исход аналогичных поездок, либо на хорошие тормоза своей машины и даже на

благоразумие и осторожность других участников движения?

5. Отмеченные обстоятельства создают сложности для судебной практики в процессе квалификации, суду трудно вместить в формулу легкомыслия или небрежности грубые нарушения правил дорожного движения, допущенные пьяным водителем, повлекшие гибель нескольких лиц. Поэтому мы предлагаем исключить из редакции всех частей ст. 264 УК РФ указание на неосторожное причинение последствий. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее тяжкие последствия для жизни или здоровья, может быть совершено как с косвенным умыслом, так и неосторожно<sup>1</sup>.

### **2.3 Субъект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и особенности криминологической характеристики личности виновных**

В данном параграфе будет рассмотрена характеристика признаков субъекта нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, проанализированы основные черты личности виновного. С учетом результатов проведенного анализа сформулированы предложения по корректированию характеристики субъекта названного преступления.

*Субъектом* нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств является лицо, управляющее механическим транспортным средством либо эксплуатирующее транспортное средство. Законодатель наделил субъекта рассматриваемого преступления определенным специальным признаком – это лицо, управляющее транспортным средством или эксплуатирующее его. Таким образом, он специальный, т.е. физическое лицо, достигшее 16-летнего возраста, вменяемое, т.е. способное осознавать факти-

---

<sup>1</sup> Данное предложение о корректировании законодательного определения субъективной стороны анализируемого преступления поддержали 75% опрошенных респондентов. См.: Приложение.

ческий характер и общественную опасность своих действий и руководить ими<sup>1</sup>, обладающее указанным свойством<sup>2</sup>.

В то же время следует отметить, что при характеристике субъекта дорожно-транспортного происшествия определяющим термином можно признать слово «управляющее». Действия виновного при нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств будут квалифицированы по ст. 264 УК независимо от любых обстоятельств:

– *управляло* ли оно собственным транспортным средством или принадлежащим другому лицу, государственной, муниципальной, общественной, иной организации;

– были ли у виновного в момент *управления* транспортным средством водительские права или он не имел их или был лишен;

– лицо совершило аварию, *управляя* транспортным средством во время работы или в свободное от нее время;

– *управляло* оно транспортным средством правомерно или в результате самовольного захвата;

– *управляло* угнанным или похищенным транспортным средством;

– *управляло* транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения или в трезвом состоянии.

Анализ оперативной обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, конкретных фактов нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств приводит к выводу о необходимости постановки вопроса об изменении законодательной позиции относительно возраста привлечения к уголовной ответственности за рассматриваемое преступление. Это обусловлено не только и не столько ярко проявляющимися в настоящее время «симптомами» акселерации, раннего

---

<sup>1</sup> См.: Павлов В.Г. Субъект преступления. СПб., 2001; Российское уголовное право. Общая часть: учебник для вузов / под ред. В.П. Коняхина и М.Л. Прохоровой. М., 2014. С. 202-203.

<sup>2</sup> Российское уголовное право. Особенная часть: учебник для вузов / под ред. В.П. Коняхина и М.Л. Прохоровой. М., 2015. С. 613, 626.

взросления детей и подростков, сколько вполне объективными процессами – социально-экономическими, в том числе связанными с развитием технического прогресса, приводящего к стремительному насыщению общества автомобилями, мотоциклами, иными источниками повышенной опасности. Ранее профессором Л.А. Прохоровым уже было высказано поддерживаемое нами предложение снизить возраст привлечения к уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ч. ч. 3-6 ст. 264 УК РФ. Он отмечает, что в 14 лет молодые люди, получив паспорта, становятся гражданами своей страны. Автор задается вопросом, неужели в этом возрасте они не способны осознать, что управлять автомобилем следует с соблюдением установленных правил, что нельзя убивать пешеходов? Вряд ли в таком возрасте подросткам свойствен столь выраженный инфантилизм. В результате складываются парадоксальные ситуации. Так, трое подростков 15-16 лет, употребив спиртные напитки, совершили угон транспортного средства – автомашины. Нарушив соответствующие правила дорожного движения, они на пешеходном перекрестке сбили двух женщин. Потерпевшие скончались на месте происшествия. Подростки были привлечены к уголовной ответственности по ст. 166 УК РФ. При этом причинение смерти двум лицам осталась безнаказанным<sup>1</sup>.

В судебной практике возникают трудности при квалификации действий ученика и инструктора, стажера и водителя-наставника. Эта проблема в настоящее время достаточно актуальна, так как ситуация на дорогах существенно изменилась, колоссально увеличилась плотность движения транспорта, снизился профессионализм водителей, осталась проблема состояния подготовки водителей, связанная с наличием многочисленных слабо регулируемых государством пунктов их обучения. В судебной практике и в теории сложилась позиция, что за аварии, допущенные учеником во время практи-

---

<sup>1</sup> См.: Прохоров Л.А. Актуальные вопросы противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения в России // Российский следователь. 2012. № 23. С. 35-38.

ческой езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность несет инструктор, а не ученик. Однако не каждая подобная ситуация может быть оценена однозначно. В литературе обсуждалось конкретное решение судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РСФСР. Суд первой инстанции признал инструктора О. и курсанта Г. виновными в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 211 УК РСФСР. В судебном заседании было установлено, что инструктор О., нарушив Правила дорожного движения, в кузов автомашины, не оборудованной для перевозки людей, которой управлял Г., посадил двух пассажиров. Приехав в другое село, все, в том числе курсант, употребили спиртные напитки. После этого процесс учебной езды продолжался. Г., находясь в состоянии опьянения, не справился с управлением, а О. не оказал ему требуемой помощи. Автомобиль перевернулся, один из пассажиров погиб. Судебная коллегия констатировала, что при данных обстоятельствах Г. не должен нести ответственности за совершенное преступление<sup>1</sup>.

По сути этого решения судебной коллегии профессор Н.И. Пикуров высказал критическое соображение. Дело в том, что курсант нарушил элементарные правила предосторожности: в пьяном виде, не имея навыков управления, сел за руль автомобиля, в кузове которого находились люди. Поэтому его ответственность не должна быть исключена<sup>2</sup>.

По нашему мнению, в аналогичных ситуациях, когда курсант и инструктор одновременно нарушают правила безопасности дорожного движения, следствием чего является наступление преступного результата, действия обоих подлежат квалификации по ст. 264 УК РФ, так как каждый из них нарушает персонально установленные правила.

*Криминологическая характеристика личности виновных.* Анализ субъекта будет неполным, если не дать характеристику личности преступника, причиняющего смерть или тяжкий вред здоровью граждан в результате

---

<sup>1</sup> См.: Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1974. № 8. С. 89.

<sup>2</sup> См.: Уголовный закон в практике районного суда. М., 2007. С. 794-795.

нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Оценке подлежит весь комплекс социально-демографических, социально-психологических свойств виновного, его характеристика по месту жительства, работы, личная оценка совершенного преступления, стремление загладить причиненный вред. Все эти обстоятельства имеют крайне важное значение при назначении наказания. Так, *Н. управляла автомобилем «ВАЗ – 2107» с превышением скоростного режима по улице Октябрьской в станице Стародеревянковской Краснодарского края и допустила наезд на пешехода К., двигавшегося в попутном направлении. В результате дорожно-транспортного происшествия К. были причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред его здоровью. Каневский районный суд Краснодарского края назначил виновной наказание в виде одного года ограничения свободы. При назначении наказания суд учел её положительную характеристику по месту жительства и работы, признание вины, частичное возмещение ущерба<sup>1</sup>.*

Основную роль в совершении транспортного преступления, несомненно, играет личность, которую приводит к этому целый комплекс социально-психологических причин. Основные из характеризующих личность субъектов рассматриваемого преступления признаков представлены в таблице.

Таблица

Признаки личности виновного в ДТП	Количество по показателю	Общее количество осужденных	Процентное соотношение
<i>Пол:</i> мужской женский	309 33	342	90% 10%
<i>Образование:</i> начальное среднее общее среднеспец. высшее	48 157 81 36	342	14% 52% 24% 10%
<i>Семейное положение:</i> холост(ая)	159	342	46%

<sup>1</sup> См.: Архив Каневского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

женат (замужняя)	183		54%
Наличие н/летних детей		342	
1 ребенок	102		63%
2 ребенка	51		31%
3 ребенка	9		6%
Судим за ДТП	3	342	1%
наличие иной судимости	15		4%
не судим	324		95%
Привлечение к адм/ответственности		342	
привлекался	12		4%
не привлекался	330		96%
трезвый	270	342	79%
состояние опьянения	72		21%
Возмещен ли ущерб:		342	
да	48		14%
нет	294		86%
работал	183	342	54%
учился	9		2%
пенсионер	15		4%
не работал, не учился	150		40%
Здоров	246	342	72%

При изучении личности виновных в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств мы обратили особое внимание на следующие характерные черты:

- низкий уровень профессиональной квалификации, недостаточный стаж вождения (20% аварий были совершены лицами, вообще не имеющими права на управление автомобилем);

- психофизиологические свойства личности (беспечность, самоуверенность, легкомыслие, особенно у так называемой «золотой молодежи»);

- негативная мотивация преступного поведения (эгоизм, проявления правового нигилизма, хулиганские побуждения, проявляющиеся в лихачестве, браваре, бесшабашности в управлении транспортным средством, мотивы подражания);

- противоправное поведение отдельных депутатов разных уровней власти;

– совершение дорожно-транспортных преступлений работниками правоприменительных и правоохранительных органов;

– достаточно высокий процент среди нарушителей правил дорожного движения, причем особо опасных, женщин. Например, *С. управляла автомобилем «Ниссан» в состоянии алкогольного опьянения. Со скоростью свыше 100 километров она въехала на пешеходный переход и врезалась в пешеходов. Двое молодых людей были отброшены метров на 10, они скончались на месте происшествия до прибытия «скорой помощи». С. привлечена к уголовной ответственности по ч. 6 ст. 264 УК РФ – нарушение правил дорожного движения, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух и более человек*<sup>1</sup>.

#### **2.4 Признаки, квалифицирующие нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, как правовые средства дифференциации уголовной ответственности**

Важнейшим направлением уголовно-правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности является правильно определенная, соответствующая объективным реалиям дифференциация уголовной ответственности, осуществляемая законодателем путем создания квалифицированных и особо квалифицированных составов нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств<sup>2</sup>. Применительно к исследуемому преступлению в основу правовой оценки положены, *во-первых*, повышенная общественная опасность таких квалифицирующих признаков, связанных с объективной стороной, как тяжесть последствий для жизни (смерть одного или нескольких лиц) и сопряженность с оставлением места совершения деяния, *во-вторых*, состояние опьянения лица, совершившего нарушение правил

---

<sup>1</sup> См.: *Богданов В.* Езда насмерть // Российская газета. 2001. 14 ноября.

<sup>2</sup> См.: *Кругликов Л.Л., Васильевский А.В.* Дифференциация ответственности в уголовном праве. СПб., 2003. С. 130-160.

дорожного движения или эксплуатации транспортного средства.

Действующее уголовное законодательство содержит ряд статей, структурно включающих несколько частей, в которых сформулированы квалифицированные составы соответствующих преступлений. В теории уголовного права традиционно придерживались классификации составов на основной, квалифицированный состав и особо квалифицированный состав. Однако когда статья содержит указание на 5 квалифицированных составов, эта классификация не очень удобна, поэтому кафедра уголовного права и криминологии Кубанского государственного университета предлагает классифицировать квалифицированные составы на степени (с 1-й по 5-ю)<sup>1</sup>. Так, например, ст. 264 УК (в редакции Федерального закона от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ) предусматривает шесть видов составов преступлений (ч. ч. 1-6 УК РФ). Из них два отягощены квалифицирующими признаками 1-ой и 2-ой степени (ч. ч. 3 и 5), три – субквалифицирующими признаками (ч. ч. 2, 4 и 6). Мы в своей работе будем придерживаться отмеченной классификации<sup>2</sup>.

Под квалифицирующими признаками состава преступления понимают «такие признаки преступления, которые свидетельствуют о резко повышенной по сравнению с отраженной при помощи признаков основного состава общественной опасности деяния и лица, совершившего это деяние»<sup>3</sup>. Данные признаки могут характеризовать любой элемент состава преступления: объект, объективную сторону, субъективную сторону, субъект преступления. Применительно к нарушению правила дорожного движения и эксплуатации транспортного средства в качестве квалифицирующих и субквалифицирующих признаков законодатель признал а) тяжесть наступивших последствий для жизни и здоровья потерпевших; б) состояние опьянения; в) сопряженность с оставлением места совершения деяния.

---

<sup>1</sup> См.: Уголовное право Российской Федерации. Программа курса / под ред. В.П. Коняхина. Краснодар, 2013. С. 12.

<sup>2</sup> См.: Российское уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. В.П. Коняхина, М.Л. Прохоровой. С. 627.

<sup>3</sup> Кругликов Л.Л., Васильевский А.В. Указ. соч. С.174.

Таким образом, основной состав нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК), как отмечалось ранее, с объективной стороны включает причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего. Психическое отношение субъекта преступления к наступившим последствиям выступает в форме неосторожности. Максимальный предел наказания за совершение этого преступления предусмотрен до 2 лет лишения свободы. Судебная практика оценивает этот вид преступления очень либерально, назначая наказания, не связанные с лишением свободы, либо лишение свободы *условно* даже в случаях причинения тяжкого вреда двум и более лицам. Так, *К. (инвалид второй группы по общему заболеванию) двигался на автомобиле «ВАЗ – 21043» по второстепенной дороге. Выехав на нерегулируемый перекресток с главной дорогой, он не пропустил двигавшийся по ней скутер. В результате дорожно-транспортного происшествия водителю скутера Ч. и пассажиру Ч.О. причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред их здоровью. Белоглинский районный суд Краснодарского края назначил виновному наказание в виде двух лет лишения свободы условно с лишением права управлять транспортным средством сроком на два года. При назначении наказания суд учел «характер и степень общественной опасности совершенного преступления, личность виновного». Кассационным определением судебной коллегии по уголовным делам Краснодарского краевого суда наказание заменено на ограничение свободы сроком на два года и лишением права управлять транспортным средством на один год<sup>1</sup>.*

На базе этого основного состава законодатель предусмотрел пять квалифицированных составов (ч. ч. 2 – 6 УК РФ), сформулированных с учетом квалифицирующих и субквалифицирующих признаков, связанных с тяжестью наступивших последствий, оставлением места совершения преступления и состоянием опьянения лица, управляющего транспортным средством.

---

<sup>1</sup> См.: Архив Белоглинского районного суда Краснодарского края за 2012 г.

*Субквалифицированный состав* сформулирован в ч. 2 ст. 264 УК РФ. Он связан с *состоянием опьянения водителя* в момент совершения преступления и с *оставлением места* совершения последнего. Находящимся в состоянии опьянения признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ или других одурманивающих веществ. При этом лицо по неосторожности, как полагает законодатель, причиняет потерпевшему тяжкий вред здоровью.

Второй субквалифицирующий признак, включенный законодателем в ч. 2 ст. 264 УК РФ Федеральным законом от 23.04.2019 г. № 65-ФЗ, связан с оставлением места совершения нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Включение этого квалифицирующего признака вызвало критическую оценку в юридической литературе. Так, профессор А. Коробеев и профессор А. Чучаев отмечают, что оставление места дорожно-транспортного происшествия не входит в механизм последнего, оно характеризует постпреступное поведение виновного лица<sup>1</sup>.

Мы, тем не менее, солидарны с позицией законодателя. Это решение можно оценить как реанимацию состава преступления, предусматривавшегося ранее ст. 265 УК РФ («Оставление места дорожно-транспортного происшествия»). Уголовный кодекс РФ устанавливал за это деяние ответственность лица, управлявшего транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в результате чего был причинен вред жизни или здоровью потерпевшего. Судебная прак-

---

<sup>1</sup> Коробеев А., Чучаев А. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. 2019. № 5. С. 55.

тика признавала местом совершения преступления место, где непосредственно произошло причинение вреда здоровью потерпевшего. При этом должно было быть установлено, что лицо, управлявшее транспортным средством и виновно нарушившее правила дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, имело *возможность* остаться на месте происшествия и оказать помощь пострадавшим. Ответственность за подобное поведение исключалась, если водитель не имел реальной возможности оказать помощь потерпевшим по причине своей беспомощности, вызванной получением травмы, увечья.

Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ ст. 265 УК РФ утратила силу, а виновные в совершении оставления места нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств подлежали ответственности по ст. 125 УК РФ. В случае причинения потерпевшему тяжкого вреда здоровью деяния виновного квалифицировали по совокупности ст. 264 и ст. 125 УК РФ<sup>1</sup>.

В связи с включением в ч. 2 ст. 264 УК РФ субквалифицирующего признака, связанного с оставлением места совершения нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, уголовно-правовая оценка по совокупности отмеченных статей исключается. Вместе с тем, если в результате дорожно-транспортного происшествия потерпевшему причиняется вред здоровью средней тяжести или легкий вред, то деяния виновного подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ.

Как видим, законодатель усилил ответственность, прежде всего, в связи с фактом совершения дорожно-транспортного преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения, увеличив максимальный предел наказания до 7 лет лишения свободы. Как повлияет это ужесточение санкции уголовно-правовой нормы на судебную практику, покажет будущее. Но, как свидетельствует изучение нами приговоров, вынесенных сообразно прежней санк-

---

<sup>1</sup> См.: Полный курс уголовного права. Том II: Преступления против личности / под ред. А.И. Корбеева. СПб., 2008. С. 404.

ции ч. 2 ст. 264 УК РФ, судами, как правило, верхний ее предел в 4 года лишения свободы не использовался.

Например, *Ш. в состоянии алкогольного опьянения угнал трактор МТЗ 80. На перекрестке улиц при повороте налево не уступил дорогу движущемуся во встречном направлении автомобилю «ВАЗ 21140» под управлением А. В результате столкновения А. были причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью. Выселковский районный суд Краснодарского края назначил виновному два года лишения свободы условно с испытательным сроком два года и лишение права управления транспортным средством сроком на два года<sup>1</sup>.*

Более того, нередко виновные вообще не осуждаются к реальному лишению свободы, суды назначают им наказание за совершение этого преступления условно.

Так, *П., управляя автомобилем «Шевроле – Нива» в состоянии алкогольного опьянения, грубо нарушила правила дорожного движения в виде превышения скорости, не справилась с управлением автомобилем и при повороте направо допустила столкновение с бетонным парапетом. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажиру С. причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред его здоровью. Октябрьский районный суд г. Новороссийска Краснодарского края приговорил П. к одному году лишения свободы с отсрочкой исполнения приговора до достижения её сыном 2001 года рождения четырнадцатилетнего возраста, с лишением право управлять транспортным средством сроком на три года<sup>2</sup>.*

Такие примеры, к сожалению, весьма многочисленны.

В ч. 3 ст. 264 УК РФ законодатель признал в качестве квалифицирующего признака 1-ой степени такое общественно опасное последствие, как причинение по неосторожности смерти человека. Несмотря на достаточно

---

<sup>1</sup> См.: Архив Выселковского районного суда Краснодарского края за 2015 г.

<sup>2</sup> См.: Архив Октябрьского районного суда г. Новороссийска Краснодарского края за 2011 г.

высокую степень общественной опасности этого преступления, суды, как показывает изучение практики, нередко также назначают за его совершение наказание *условно*, даже при отсутствии весомых смягчающих наказание обстоятельств.

Например, *Калининский районный суд Краснодарского края назначил М. два года лишения свободы условно с испытательным сроком два года с лишением права управлять транспортным средством на срок два года. М. признан виновным в нарушении правил дорожного движения, выразившихся в превышении скорости и невключении света фар. В результате он допустил наезд на велосипедиста Ш., который от полученных телесных повреждений скончался. При назначении наказания суд учел положительную характеристику по месту жительства и работы*<sup>1</sup>.

В литературе отмечают, что нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, последствием которого выступило причинение смерти человеку, является собой специальный случай причинения смерти по неосторожности (ст. 109 УК РФ). Решение законодателя предусмотреть ответственность за это деяние в ст. 264 УК РФ обусловлено тем, что в данной ситуации деяние виновного связано с использованием источника повышенной опасности. В свою очередь это обстоятельство обуславливает то, что в подавляющем большинстве случаев, наряду со смертью потерпевшего, причиняется вред здоровью другим лицам. Однако при этом суды, как ни странно, недостаточно учитывают повышенную степень общественной опасности рассматриваемого преступления и назначают наказание ближе к минимальному пределу санкции, причем нередко условно.

Например, *Кавказский районный суд Краснодарского края назначил П. наказание в виде лишения свободы сроком на два года условно с испытательным сроком два года. Дополнительное наказание назначено в виде лишения права управлять транспортным средством сроком на два года. П.*

---

<sup>1</sup> См.: Архив Калининского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

*управлял технически исправным автомобилем «Фольксваген Пассат», грубо нарушил правила дорожного движения, не справился с управлением, допустив наезд на пешехода А., который от полученных телесных повреждений скончался<sup>1</sup>.*

*Аксайский районный суд Ростовской области за совершение преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, назначил Б. два года лишения свободы условно с испытательным сроком два года и с лишением права управлять транспортным средством сроком на два года. Виновный грубо нарушил правила дорожного движения, превысил скорость и на пешеходном переходе допустил наезд на А., который от полученных телесных повреждений скончался<sup>2</sup>.*

В судебной практике нередко складываются ситуации, когда последствием нарушения правил дорожного движения водителем транспортного средства является причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью одного человека и смерти другому. В таких случаях вступают в силу выработанные в теории и судебной практике правила квалификации при конкуренции квалифицированного и особо квалифицированного составов. Поэтому подобную ситуацию надлежит оценивать по ч. 3 ст. 264 УК РФ, дополнительной квалификации по ч. 1 указанной статьи не требуется. В противном случае квалификация по совокупности преступлений будет нарушением принципов российского уголовного права, когда за одно совершенное деяние виновному вменяют две уголовно-правовые нормы. Кроме того, квалификация по совокупности преступлений влечет обязательное отягчение наказания по правилам, предусмотренным ч. 2 ст. 69 УК РФ. Суд имеет право применить правило полного или частичного сложения, так как в ч. 3 ст. 264 УК РФ речь идет о преступлении средней тяжести. В результате положение обвиняемого может значительно ухудшиться.

Однако сложившийся на практике подход, по нашему мнению, вряд ли

---

<sup>1</sup> См.: Архив Кавказского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

<sup>2</sup> См.: Архив Аксайского районного суда Ростовской области за 2013 г.

отвечает принципу справедливости и правилам индивидуализации наказания. По сути дела, причинение тяжкого вреда здоровью второму потерпевшему в рассматриваемом случае должно быть оценено в качестве *обстоятельства, отягчающего наказание* (п. «б» ч. 1 ст. 63 УК РФ). Но суды, как правило, не учитывают это обстоятельство.

Например, *Приморский районный суд города Новороссийска Краснодарского края признал Ч. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, и назначил ему наказание в виде двух лет и шести месяцев лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении и с лишением права управлять транспортным средством сроком на два года*<sup>1</sup>. Ч., управляя автомобилем «ВАЗ – 21144» в темное время суток, превысил скорость, не справился с управлением и допустил столкновение с экскаватором, двигавшемся во встречном направлении. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажирка С. погибла, а С.А. был причинен тяжкий вред здоровью. Суд признал в качестве обстоятельства, смягчающего наказание, слабое здоровье подсудимого, добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненного преступлением. Однако тот факт, что С.А. стал инвалидом, остался без дополнительной надлежащей оценки.

*Курганинский районный суд Краснодарского края назначил Д. два года лишения свободы условно с испытательным сроком два года с лишением права управлять транспортным средством на три года. Виновный Д. грубо нарушил правила дорожного движения, на нерегулируемом перекрестке при выполнении маневра поворота налево не уступил дорогу автомобилю, двигавшемуся по главной дороге во встречном направлении. В результате столкновения один человек М. погиб, а троим Г., Г. Н. и М.Л. были причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред их здоровью*<sup>2</sup>. Два года

---

<sup>1</sup> См.: Архив Приморского районного суда города Новороссийска Краснодарского края за 2013 г.

<sup>2</sup> См.: Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

лишения свободы условно с испытательным сроком два года за погибшего человека и трех инвалидов явно не соответствуют принципам справедливости и гуманизма уголовного законодательства. Суд в рассматриваемом случае не дал объективной оценки характеру и степени общественной опасности совершенного деяния, не учел наличие отягчающего наказание обстоятельства – наступление тяжких последствий (п. «б» ч. 1 ст. 63 УК РФ).

*Субквалифицированный состав* сформулирован и в ч. 4 ст. 264 УК РФ применительно к составу с квалифицирующим признаком 1-ой степени. Законодатель признал причинение по неосторожности смерти человеку в случае совершения дорожно-транспортного происшествия более опасным, если оно совершено водителями, находящимися в состоянии опьянения, а равно сопряжено с оставлением места ДТП. Наличие первого квалифицирующего признака существенно повышает степень общественной опасности совершенного преступления и влечет значительное усиление уголовной ответственности. Однако реакция судебной практики на это не всегда адекватна. Максимальный предел санкции не используется судами, более того, нередко они назначают наказание условно без необходимой аргументации.

Например, *Т., управляя автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, грубо нарушила Правила дорожного движения и допустила наезд на пешеходов А. и В. В результате В. были причинены телесные повреждения, несовместимые с жизнью. Лабинский районный суд Краснодарского края назначил Т. три года лишения свободы условно с испытательным сроком три года с лишением права управлять транспортным средством сроком на три года. При аргументации своего такого решения суд ограничился трафаретным положением – учел характер и степень общественной опасности совершенного преступления и личность виновного<sup>1</sup>.*

Законодатель в ч. 4 ст. 264 УК РФ в случае совершения этого преступления установил ныне максимальное наказание в виде 12 лет лишения свобо-

---

<sup>1</sup> См.: Архив Лабинского районного суда Краснодарского края за 2014 г.

ды. Прежде (до внесения изменений в УК РФ Федеральным законом от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ) этот предел составлял 7 лет. Однако суды чаще всего назначали наказание в виде лишения свободы ниже середины санкции.

Например, *Ейский районный суд Краснодарского края признал Ш. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ, и назначил ему наказание в виде трех лет лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении и с лишением права управлять транспортным средством сроком на два года. Ш., управляя транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, превысил скорость, не справился с управлением и допустил столкновение со встречным автомобилем. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажирка Ш. погибла, Ш.Ю. и К. был причинен тяжкий вред здоровью. Суд признал в качестве обстоятельств, смягчающих наказание, наличие малолетних детей, добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненного преступлением. Однако факт причинения тяжкого вреда здоровью двум лицам не был учтен<sup>1</sup>.*

В ч. 5 ст. 264 УК РФ законодатель сформулировал состав нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств с квалифицирующим признаком 2-ой степени – причинение по неосторожности смерти двум и более потерпевшим. Преступление, предусмотренное ч. 5 ст. 264 УК РФ, несмотря на тяжесть предусмотренных уголовно-правовой нормой последствий, относится к категории преступлений средней тяжести.

Так, *Динской районный суд Краснодарского края признал Б. виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. Подсудимая нарушила правила обгона впереди идущего транспортного средства и допустила столкновение со встречным автомобилем. В результате погибли Б. и К., а С. причинен вред здоровью средней тяжести, К. – легкий вред здоровью. Суд назначил Б. два года и шесть месяцев лишения свободы с отбы-*

---

<sup>1</sup> См.: Архив Ейского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

ванием наказания в колонии-поселении, а в качестве дополнительного наказания – лишение права управлять транспортным средством сроком на три года. В качестве обстоятельств, смягчающих наказание, суд признал раскаяние Б. в содеянном, признание вины, возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненного преступлением. Однако причинение вреда здоровью двух лиц не было учтено при назначении меры наказания<sup>1</sup>.

Усть-Лабинский районный суд Краснодарского края приговорил Э. по ч. 5 ст. 264 УК РФ к трем годам лишения свободы условно с испытательным сроком в три года, а также к трем годам лишения права управлять транспортным средством в качестве дополнительного наказания. Подсудимый нарушил Правила дорожного движения, существенно превысив скорость, не справился с управлением и допустил столкновение со стоящим в попутном направлении с включенной сигнализацией и выставленным знаком аварийной обстановки автомобилем «КАМАЗ». В результате пассажиры А.В. и А.П. умерли на месте<sup>2</sup>.

Крымским районным судом Краснодарского края Б. осужден к одному году восьми месяцам лишения свободы. Подсудимый признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. Нарушив правила дорожного движения, он столкнулся с автомобилем «Фольксваген». В результате последний выбросило на встречную полосу, где произошло столкновение с автомобилем ВАЗ-21074. Последствием явилось причинение смерти двум лицам – водителю автомобиля ВАЗ и его отцу<sup>3</sup>.

В ч. 6 ст. 264 УК РФ сформулирован особо опасный состав нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств с субквалифицирующими признаками – причинением по неосторожности смерти двум и более лицам, водителями, находящимися в состоянии опьянения, а равно с сопряженностью с оставлением места совершения преступле-

---

<sup>1</sup> См.: Архив Динского районного суда Краснодарского края за 2014 г.

<sup>2</sup> См.: Усть-Лабинский районного суда Краснодарского края за 2014 г.

<sup>3</sup> См.: Архив Крымского районного суда Краснодарского края за 2011 г.

ния. Законодатель в рассматриваемых уголовно-правовых нормах (ч. 5 и ч. 6 ст. 264 УК РФ) обозначил только минимальное количество потерпевших, т.е. причинение смерти двум лицам, однако на практике, зачастую, эта цифра значительно больше.

Например, 28 августа 2011 г. на территории Первоуральского городского округа Свердловской области по вине водителя автомобиля «Лада Калина» Б., находившегося за рулем в сильной степени опьянения, произошла авария. Автобус с 12-ю пассажирами и грузовая фура в результате лобового столкновения вылетели с дороги и загорелись. Пять человек из числа пассажиров автобуса и водитель сгорели заживо. Кроме того, еще два человека скончались в больнице, а восемь человек получили тяжкие ранения. Спасатели и пожарные извлекали потерпевших из салона автобуса с помощью гидравлических ножниц. У всех погибших остались без кормильца дети. Водитель, виновный в ДТП, до этого случая шесть раз привлекался к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения<sup>1</sup>. Даже трудно представить, что в данном случае идет речь о совершении преступления средней тяжести, и наказание виновный будет отбывать в колонии-поселения. При этом закон допускает еще и возможность применения ст. 75, 76, 76<sup>2</sup> УК РФ.

Исследования показали, что подход к усилению ответственности объективно обоснован, так как доказана прямая связь между опьянением и дорожно-транспортным преступлением. Так, Ю. С. Бородкин и Т.И. Грекова на основе результатов проведенного в 1987 г. исследования проблем противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств отмечали, что даже самые малые дозы алкоголя (от 20 до 60 граммов водки) существенно влияют на слуховые, зрительные и двигатель-

---

<sup>1</sup> См.: Архив суда Первоуральского городского округа Свердловской области за 2011 год.

ные реакции<sup>1</sup>. По их данным, даже такое количество алкоголя снижает точность и целенаправленность действий, нарушает координацию движений, увеличивает число лишних или ошибочных движений; на 15-20 % возрастает время слуховых и зрительных реакций, нарушается адаптация к освещению, меняется глубина зрения и цветового восприятия. В ходе проведения ими различных тестов было установлено отрицательное влияние алкоголя на процесс выбора и принятия решений. Таким образом, экспериментально было доказано ухудшение многих психофизиологических функций под влиянием даже незначительных доз алкоголя.

Законодатель установил максимальное наказание по ч. 6 ст. 264 УК в виде лишения свободы на срок от 8 до 15 лет. Это решение законодателя в определенной степени созвучно с высказанными ранее в юридической литературе предложениями по усилению наказания для лиц, совершивших связанное с источниками повышенной опасности преступление в состоянии опьянения<sup>2</sup>.

Например, *Нагатинский суд г. Москвы признал К. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ. К. управлял автомобилем «Нисан Кашкай», находясь в сильной степени алкогольного опьянения. На пересечении Каширского шоссе и Пролетарского проспекта он не справился с управлением, автомобиль вылетел на тротуар и сбил двух девушек-студенток, которые скончались на месте<sup>3</sup>.*

*8 октября 2012 г. Ногинский городской суд Московской области признал 24-летнюю З. виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ и назначил ей 8 лет лишения свободы с отбыванием в колонии общего режима (это одно из немногих решений, когда суд назначает*

---

<sup>1</sup> См.: *Бородкин Ю.С., Грекова Т.И.* Алкоголизм: причины, следствие, профилактика. Л., 1987. С. 130-133.

<sup>2</sup> См.: *Бабанов А.С.* Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2002. С. 23; *Павлов В.Г.* Субъект преступления и уголовная ответственность. СПб., 2000. С. 138.

<sup>3</sup> *Федосенко В.* Смерть под колесами джипа // Российская газета. 2011. 19 декабря.

*отбывание наказания в колонии общего режима, а не в колонии-поселении) и 3 года лишения права управления автомобилем (в качестве дополнительного наказания). З. в состоянии алкогольного опьянения управляла автомобилем «Лендровер» и при знаке «Обгон запрещен» на высокой скорости обогнала двигавшийся в попутном направлении автомобиль. По причине очень высокой скорости она не справилась с управлением, машину вынесло на правую грунтовую обочину дороги, где в этот момент находились люди – 5 человек, среди них семилетний ребенок, все погибли на месте происшествия<sup>1</sup>.*

В рассматриваемой ситуации, когда по вине пьяного водителя гибнет несколько человек, причиняется горе многим лицам, подход судебной практики должен быть адекватным. Но этого, как правило, не происходит.

Так, Ф., находясь в состоянии алкогольного опьянения, нарушил правила дорожного движения, выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение с автомобилем «Лада – 217230». В результате дорожно-транспортного происшествия водитель этого автомобиля Б. и два пассажира С. и З. погибли на месте. Кавказский районный суд Краснодарского края квалифицировал совершенное преступление по ч. 6 ст. 264 УК РФ и назначил Ф. три года лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении с лишением права управления транспортным средством сроком на три года<sup>2</sup>. Однако это наказание показалось слишком суровым для апелляционной инстанции Краснодарского краевого суда, которая снизила наказание до двух лет и одиннадцати месяцев лишения свободы.

Важнейшим условием, способствующим совершению дорожно-транспортного происшествия, является несоблюдение безопасной дистанции, чему способствует даже совсем слабая степень алкогольного опьянения. Так, Ю.П. Лисицын и П.П. Сидоров, исследуя влияние опьянения на поведение водителя во время управления транспортным средством, отмечают, что, по данным Национального института по изучению алкоголизма в США, каждая

---

<sup>1</sup> См.: Архив Ногинского городского суда Московской области за 2012 г.

<sup>2</sup> См.: Архив Кавказского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

вторая катастрофа, повлекшая смертельный исход, и каждая третья – тяжкий вред здоровью, связаны с употреблением алкоголя. При повышении у человека концентрации алкоголя в крови от 0,04 до 0,09 % его риск попасть в авткатастрофу увеличивается в арифметической прогрессии, а более чем 0,1 % – в геометрической<sup>1</sup>.

Изучение законодательных подходов к построению основного и квалифицированных составов преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, и деятельности судов по реализации рассмотренных ранее законодательных решений, позволило сформулировать следующие предложения, представляющие, по нашему мнению, интерес для законодателя и правоприменительной практики.

*Во-первых*, целесообразно внести коррективы в содержание объективных и субъективных признаков состава исследуемого преступления, учтя два принципиальных момента: 1) исключить указание на неосторожную форму вины, 2) привести пределы санкций отдельных норм ст. 264 УК РФ в соответствие с общественной опасностью этих преступлений<sup>2</sup> (предлагаемая нами скорректированная редакция ст. 264 УК РФ будет представлена в следующем разделе диссертации).

*Во-вторых*, результаты анализа ситуации в сфере противодействия исследуемым преступлениям, анализа конкретных уголовных дел, системного анализа ст. 25 и ст. 264 УК РФ позволяют сделать вывод о целесообразности отнесения преступлений, предусмотренных ч. 3-4 ст. 264 УК РФ, к категории тяжких, а ч. 5-6 – к категории особо тяжких.

*В-третьих*, мы полагаем, что практика *абсолютного применения правила*, определенного п. «а» ч. 1 ст. 58 УК РФ, согласно которому лицо, совершившее преступление по неосторожности, отбывает наказание в колонии

---

<sup>1</sup> См.: Лисицын Ю.П., Сидоров П.И. Алкоголизм: медико-социальные аспекты. Руководство для врачей. М., 1990. С. 291.

<sup>2</sup> Это мнение поддержало 65% опрошенных нами респондентов. См.: Приложение.

– поселении, существенно ослабляет предупредительную функцию назначенного уголовного наказания. Поэтому при назначении вида исправительного учреждения за наиболее тяжкие дорожно-транспортные преступления целесообразно руководствоваться положением, предусмотренным законодателем в этой норме, согласно которому в исключительных случаях и с необходимой аргументацией этим лицам может быть назначена колония общего режима.

### **3 Уголовно-правовое противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы пенализации и предупреждения**

#### **3.1 Пенализация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как предпосылка индивидуализации наказания и эффективности предупреждения**

Концепция государственной транспортной политики Российской Федерации провозглашает, что транспорт есть важнейшая составная часть производственной инфраструктуры страны. В современном мире достижение стабильности, подъема и структурной перестройки экономики, сохранение целостности государства, обеспечение национальной безопасности и обороноспособности страны, улучшение условий и повышения уровня жизни граждан невозможны без устойчивого и эффективного функционирования транспортной инфраструктуры. В свою очередь это требует формирования и последовательной реализации продуманной, учитывающей особенности транспорта и его роль в протекании экономических и социальных процессов государственной транспортной политики<sup>1</sup>.

Проблемам пенализации и депенализации как естественному процессу уголовного законодательства в настоящее время уделяется чрезвычайно много внимания и в теории, и в практической деятельности<sup>2</sup>. Законодательные решения о криминализации и декриминализации, пенализации и депенализации, по нашему мнению, лежат в основе формирования уголовно-правовой

---

<sup>1</sup> О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и статью 4 Федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации»: Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 296-ФЗ // Российская газета. 2016. 9 июля.

<sup>2</sup> См.: *Собин Д.В.* Криминологическая и социально-экономическая обусловленность криминализации деяний, сопряженных с нарушением правил безопасности дорожного движения // Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности здоровья населения, общественной нравственности и иных социально-значимых интересов: материалы V Международной научно-практической конференции (Кубанский социально-экономический институт, 15 апреля 2016 г.). Краснодар, 2016. Часть 2. С. 30-35.

политики, что требует особого внимания при их принятии. Рассматриваемая деятельность законодателя, в первую очередь, должна отвечать требованиям *принципа законности*, исключающего применение закона по аналогии (ч. 2 ст. 3 УК РФ). В случае распространения на территории России опасных деяний, причиняющих существенный вред общественным отношениям, интересам граждан, государству, возникает необходимость соответствующего реагирования на эту ситуацию законодательных органов. Следовательно, решение законодателя о признании деяния преступным или, наоборот, не считать преступным уже предусмотренное уголовным законом деяние, т.е. признать соответствующую уголовно-правовую норму утратившей силу, усилить или смягчить санкцию в полной мере зависит от характера и степени общественной опасности этих деяний. В характеристике общественной опасности важную роль играет и распространенность соответствующих правонарушений. Например, в 2014 г. в России совершено почти 200 тысяч ДТП, в результате которых погибло около 27 тыс. человек и около 250 тыс. причинен тяжкий и средней тяжести вред здоровью, привлечено к административной ответственности 25,5 млн. водителей<sup>1</sup>. Как реакция на осложнение криминальной ситуации Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. санкции частей 1 – 6 ст. 264 УК РФ были скорректированы в сторону усиления уголовной ответственности. Законодатель предпринял дополнительные меры по усилению ответственности за нарушение правил дорожного движения. В дальнейшем Федеральным законом от 23.04.2019 г. № 65-ФЗ были вновь существенно повышены пределы санкций частей 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ.

Причем нельзя не отметить, что особую активность в реализации процессов криминализации и декриминализации, пенализации и депенализации проявляет Верховный Суд Российской Федерации в лице его председателя В. Лебедева. В ряде интервью он обращает внимание на необходимость пересмотра ряда уголовно-правовых норм на предмет декриминализации преду-

---

<sup>1</sup> См.: *Исаев А.* Безопасность на дорогах // Российская газета. 2016. 19 октября.

смотренных в них преступлений. Наиболее четко концепцию Верховного Суда РФ он излагал на совещании судей Сибирского Федерального округа 20 сентября 2016 г. Им было отмечено, что действующее уголовное законодательство «страдает» излишней криминализацией. Это касается, прежде всего, преступлений, не относящихся к категории тяжких. Суды ежегодно рассматривают уголовные дела в отношении 1 млн. человек, из них примерно 550 тыс. преступников совершили преступления небольшой и средней тяжести, что составляет 55 % от общего количества осужденных в год. При этом В. Лебедев высказал две идеи. *Во-первых*, он считает, что целесообразно узаконить административную преюдицию как один из элементов новой концепции уголовно-правового законодательства. *Во-вторых*, ввести в систему уголовного законодательства понятие «уголовный проступок» как промежуточную категорию между преступлением и административным правонарушением<sup>1</sup>. Кстати, зарубежное законодательство использует эту категорию общественно опасных деяний. По мнению В. Лебедева, к уголовному проступку можно относить преступления небольшой и средней тяжести и не предусматривать за их совершение наказание в виде лишения свободы. Эти идеи, повторенные им 18 октября 2016 г. на внеочередном пленарном заседании Совета судей, были вынесены на обсуждение Всероссийского съезда судей<sup>2</sup>.

Концепция Верховного Суда РФ представляет практический интерес, тем более что июльскими законами 2016 г. отдельные ее положения уже получили закрепление. Однако при ее реализации, как нам представляется, необходимо учитывать законодательное определение категорий преступлений с учетом введения вызвавшей резкую критику представителей теории и практики ч. 6 ст. 15 УК РФ<sup>3</sup>. Прежде всего, это относится к деяниям, сопря-

---

<sup>1</sup> См.: Рузанова Н. Начать с чистого листа. Интервью председателя Верховного суда РФ В. Лебедева // Российская газета. 2016. 21 сентября.

<sup>2</sup> См.: Куликов В. Судите мягче // Российская газета. 2016. 19 октября.

<sup>3</sup> См.: Лопашенко Н.А. Уголовный проступок в современной России: проекты, проблемы и прогнозы // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV

женным с нарушением правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. По воле законодателя они отнесены к неосторожным преступлениям и, соответственно, к категории небольшой или средней тяжести (за исключением деяний, предусмотренных ч. ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ).

Так, 21 сентября 2010 г. инспектор ГИБДД УВД г. Кемерово, значительно превысив скорость, выехал на разделительную полосу и сбил находившуюся на ней семью – отца, мать и их восьмилетнюю дочь. Не остановившись и не сбавив скорости, с места происшествия уехал<sup>1</sup>. В соответствии с законодательной оценкой деяния в данном случае совершено преступление средней тяжести.

Не менее циничное преступление, и тоже средней тяжести, было совершено 23 июля 2015 г. под Красноярском. Водитель пассажирского автобуса, нарушив правила дорожного движения, допустил столкновение с грузовым автомобилем. Результатом аварии стала гибель 11 человек и причинение вреда здоровью различных степеней тяжести 44 пассажирам<sup>2</sup>.

Объективно обоснованная пенализация рассматриваемого преступного деяния находит выражение в санкции уголовно-правовой нормы, которая выполняет две основных роли в уголовном праве. Законодатель с учетом особенностей анализируемого преступления в основу построения санкций, устанавливаемых за его квалифицированные составы, закладывает признаки объективной стороны – тяжесть причиняемого вреда потерпевшему, оставление места происшествия и субъекта преступления – наличие опьянения. Во-первых, она определяет минимальные и максимальные пределы наказания за конкретный вид преступлений, тем самым обеспечивая правоприменителю возможность индивидуализировать наказание лицу за конкретно совершен-

---

Всероссийской научно-практической конференции. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г. С. 229-232.

<sup>1</sup> См.: *Потапова Ю.* Смертельный наезд // Российская газета. 2010. 22 сентября.

<sup>2</sup> См.: *Столярчук Н., Емельянова С.* Встречка со смертью // Российская газета. 2013. 15 июля.

ное преступление. Обязанность соблюдать пределы наказания установлена законодателем в ст. 60 УК РФ в качестве одного из общих начал назначения наказания. Выход за эти рамки возможен только при наличии условий, специально предусмотренных законом. Это требование, прежде всего, служит гарантией соблюдения законности, так как суд при определении меры наказания обязан учесть все обстоятельства совершенного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, которые всегда весьма различны .

Законодатель подошел дифференцировано к построению санкций, закрепленных в частях 1-6 ст. 264 УК РФ. Альтернативные, относительно-определенные кумулятивные санкции, установленные в ст. 264 УК РФ, предоставляют суду возможность назначить справедливое наказание с учетом характера и степени общественной опасности совершенного деяния, личности виновного, обстоятельств, смягчающих и отягчающих наказание, условий жизни его семьи, как того требуют положения ст. 60 УК РФ.

Кратко рассмотрим особенности подхода законодателя к построению санкций частей 1-6 ст. 264 УК РФ.

Санкция за деяние, образующее основной состав нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ч. 1 ст. 264 УК), устанавливает следующие виды наказания и их пределы: а) ограничение свободы на срок до трех лет; б) принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового; в) арест на срок до шести месяцев; г) лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового. В соответствии с ч. 2 ст. 15 УК РФ это преступление отнесено законодателем к категории небольшой тяжести.

Санкция за субквалифицированный состав преступления, предусмотренный ч. 2 ст. 264 УК, устанавливает следующие виды и пределы наказания:

а) принудительные работы до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; б) лишение свободы на срок от 3 до 7 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет. Следовательно, усиление санкции связано с фактом совершения дорожно-транспортного преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения. В соответствии с ч. 3 ст. 15 УК РФ это неосторожное преступление отнесено законодателем к категории средней тяжести, так как максимальное наказание за его совершение не превышает 10-ти лет лишения свободы.

В части 3 ст. 264 УК РФ законодатель признал в качестве квалифицирующего признака 1-ой степени такое общественно опасное последствие, как причинение по неосторожности смерти человека. Санкция для этого состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ч. 3 УК РФ) устанавливает следующие виды наказания и их пределы: а) принудительные работы на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; б) лишение свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет. Это преступление в соответствии с ч. 3 ст. 15 УК РФ также отнесено законодателем к категории средней тяжести.

Субквалифицированный состав применительно к ранее названному сформулирован в части 4 ст. 264 УК РФ. Законодатель признал причинение по неосторожности смерти человека в случае совершения дорожно-транспортного происшествия более опасным, если оно совершено водителями, находящимися в состоянии опьянения, а равно сопряжено с оставлением места совершения преступления. Санкция, предусмотренная за это преступление, устанавливает следующие виды наказания и их пределы – лишение свободы на срок от 5 до 12 лет с лишением права занимать определенные

должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет. Следовательно, факт нахождения водителя в состоянии алкогольного, токсикоманического или наркотического опьянения в момент совершения рассматриваемого дорожно-транспортного преступления, а также оставлением им его места усиливает наказание за его совершение на 7 (семь) лет лишения свободы. При этом законом установлено, что неосторожное преступление, за совершение которого максимальное наказание не превышает 15-ти лет лишения свободы, но более 10-ти, отнесено к категории тяжких.

В ч. 5 ст. 264 УК РФ законодатель сформулировал состав нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с квалифицирующими признаками 2-ой степени, т.е. повлекшего по неосторожности смерть двух или более лиц. Санкция за это преступление устанавливает следующие наказания: а) принудительные работы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, б) лишение свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Преступление, предусмотренное ч. 5 ст. 264 УК РФ, относится к категории преступлений средней тяжести. Сопоставим пределы наказания, предусмотренного данной санкцией, со степенью общественной опасности конкретных преступлений, за совершение которых она установлена. Минимальный предел санкции данной уголовно-правовой нормы законодателем не установлен, следовательно, в соответствии с ч. 2 ст. 56 УК РФ он равен двум месяцам. Таким образом, в ранее рассмотренном нами конкретном уголовном деле за гибель 11-ти человек и 44-х инвалидов суд может назначить виновному 2 месяца лишения свободы, не нарушив при этом требования ст. 60 УК о назначении наказания в пределах, предусмотренных соответствующей статьей Особенной части. Подобные ситуации в реальной жизни не единичны. Кстати, как показано ранее, санкция ч. 4 ст. 264 УК РФ построена более

жестко, законодатель за причинение смерти одному человеку водителем в состоянии опьянения или при оставлении места ДТП установил минимальный предел – два года лишения свободы. В то же время для ситуации, когда погибают 11 человек и 44 человека становятся инвалидами, минимального предела в санкции не установлено.

Вызывает критическую оценку и решение законодателя, установившего максимальный предел лишения свободы в 7 (семь) лет, т.е. на 5 (пять) лет лишения свободы ниже по сравнению с санкцией, предусмотренной ч. 4 ст. 264 УК РФ, и отнесшего это преступление к категории средней тяжести.

Максимальное наказание в санкции ч. 6 ст. 264 УК РФ законодатель установил в виде лишения свободы на срок от 8 до 15 лет. Это его решение явилось реакцией на высказанные ранее в юридической литературе предложения по усилению наказания для лиц, совершивших преступление, связанное с источниками повышенной опасности, в состоянии опьянения. Части 4 и 6 УК РФ предусматривают за совершение дорожно-транспортного преступления в состоянии опьянения только один вид наказания – лишение свободы. Санкции всех частей ст. 264 УК предусматривают и обязательное (для присоединения практически ко всем видам указанных в статье основных наказаний) дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Исследования показали, что этот подход к пенализации деяния вполне обоснован, так как доказана прямая связь между опьянением и дорожно-транспортным преступлением.

Рассмотренные ранее тенденции судебной практики по назначению наказания за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в юридической литературе порождают вопрос, какими же основными обстоятельствами в сложившейся ситуации эта практика обусловлена? Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова отмечают, что в данном случае речь идет уже не о нарушении принципа индивидуализации наказания при его

назначении определенному лицу за содеянное им. Действительно, в конкретной ситуации возможно сочетание разных обстоятельств, в том числе смягчающих или отягчающих. Следует вести речь уже об определенной, причем достаточно стойкой тенденции, свойственной отечественной практике назначения наказания за соответствующую разновидность преступлений. Особую тревогу вызывает тот факт, что достаточно часто виновными в нарушении правил дорожного движения становятся такие категории граждан, как представители органов различных ветвей власти, а также профессиональные водители автобусов, маршрутных такси, которые находятся при этом в состоянии опьянения<sup>1</sup>.

Подобные факты довольно широко распространены, более того, они имеют тенденцию к количественному росту. Но эти преступления неосторожные и в соответствии с положениями ст. 15 УК РФ отнесены к категории небольшой или средней тяжести, за исключением деяний, предусмотренных ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ. Проявляемый законодателем при регламентации наказуемости нарушений правил дорожного движения, влекущих гибель и причинение тяжких увечий потерпевшим, достаточно либеральный подход в сложившейся ситуации трудно объяснить<sup>2</sup>. Вместе с тем он не может не определять судебную практику назначения наказания.

*Например, в результате нарушения К. Правил дорожного движения наступили последствия в виде причинения смерти одному лицу и причинения здоровью двух потерпевших тяжкого вреда здоровью. Не оказав им помощи, К., подойдя к находящемуся без сознания несовершеннолетнему М., похитил находящиеся в куртке последнего деньги и телефон, причинив имущественный ущерб в сумме три тысячи сто тридцать девять рублей. Совершив указанные действия, с места происшествия скрылся. Потерпевшие остались*

---

<sup>1</sup> См.: Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. 2013. № 6. С. 9-11.

<sup>2</sup> На недостаточную превентивную роль уголовно-правовых мер указали 80% опрошенных нами респондентов, административно-правовых – 90 %. См.: Приложение.

*беспомощными на дороге. Динской районный суд Краснодарского края, применив правила назначения наказания, предусмотренные ст. 69 УК РФ, приговорил К. по совокупности преступлений (ст. 125, ч. 2 ст. 158, ч. 3 ст. 264 УК РФ) к четырем годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии общего режима<sup>1</sup>.*

С учетом сложившейся ситуации требуется обязательное внесение изменений и в редакцию ст. 15 УК РФ («Категории преступлений»), и в редакцию соответствующих статей Особенной части УК РФ. Проблемы пенализации и депенализации в сфере противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения, по нашему мнению, требуют особого внимания при их реализации. Законодатель 6 раз вносил коррективы в уголовно-правовую характеристику деяний, сопряженных с нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, связанные с конструированием составов, построением санкций и редакцией примечаний к ст. 264 УК РФ. В конечном итоге, как отмечает профессор А.И. Коробеев, законодатель приравнял неосторожное транспортное преступление к убийству<sup>2</sup>.

Однако это решение, по мнению А. Коробеева и А. Чучаева, не следует оценивать однозначно<sup>3</sup>. По их мнению, такой подход к пенализации дорожно-транспортного происшествия игнорирует отдельные принципы уголовного права (ст. 3-7 УК РФ) и уголовной политики (экономии репрессии и др.). Вместе с тем законодатели некоторых зарубежных стран (Тайвань, КНР и нек. др.) более жестко относятся к пенализации таких деяний, предусматривая при условии причинения смерти нескольким лицам пожизненное лишение

---

<sup>1</sup> См.: Архив Динского районного суда Краснодарского края за 2008 г.

<sup>2</sup> *Коробеев А.И.* Тенденции российской уголовно-правовой политики в сфере пенализации и депенализации от «рождества» УК РФ 1996 г. до наших дней // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссийской научно-практической конференции. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.

<sup>3</sup> См.: *Коробеев А., Чучаев А.* Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? С. 57.

ние свободы.

Анализ правотворческого процесса, правоприменительной практики, криминологической характеристики и социально-экономических последствий рассматриваемого вида преступлений позволяет сделать вывод об осложнении криминальной ситуации в рассматриваемой сфере общественных отношений. Поэтому реализация предложений Верховного Суда РФ об отнесении подобных преступлений к категории «уголовных проступков» еще более осложнит ситуацию. Чтобы этого не произошло, целесообразно еще раз вернуться к корректированию диспозиций и санкций ст. 264 УК РФ. При этом мы поддерживаем мнение Л.А. Прохорова и М.Л. Прохоровой о том, что необходимо законодательно изменить категорию этих преступлений, внося соответствующие коррективы в ст. 15 УК РФ. Нарушения правил дорожного движения, подпадающие под признаки частей 4, 5, 6 УК РФ, должны быть отнесены к категории тяжких либо особо тяжких преступлений (при условии исключения указания на неосторожную форму вины).

Сложность ситуации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения подтвердил и законодатель, который 3 июля 2016 г. принял Федеральный закон № 296-ФЗ в дополнение Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Это дополнение направлено на предупреждение рассматриваемого вида преступлений. Так, ст. 2 названного закона дополнена абзацем следующего содержания<sup>1</sup>: «Аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) – участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых

---

<sup>1</sup> См.: О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и статью 4 Федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации»: Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 296-ФЗ // Российская газета. 2016. 9 июля.

погибли или были ранены люди». Это законодательное положение направлено, прежде всего, на предупреждение рассматриваемого вида преступлений.

При оценке оперативной обстановки в исследуемой сфере Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова употребили оборот «война на дорогах России»<sup>1</sup>. Мы бы несколько скорректировали это выражение. Война предполагает противодействие воюющих сторон, а в рассматриваемой ситуации есть только одна сторона – водители автомобилей, уничтожающие беззащитных людей. Рассмотренные выше факты довольно широко распространены, более того, они имеют тенденцию к количественному росту.

Для обоснованного осуществления *пенализации как процесса безусловно сопутствующего криминализации в рамках формирования уголовной политики* необходимо учитывать принципы, разработанные исследователями этого процесса. Эти базовые положения в свою очередь проецируются и на осуществление деятельности по пенализации криминализованных общественно опасных деяний. Например, Г.А. Злобиным система принципов криминализации представлена в следующем виде. *Первая группа* – социальные и социально-психологические принципы криминализации. Они отражают объективную необходимость и политическую целесообразность установления уголовно-правового запрета – признания деяния преступлением с установлением наказания за его совершение. В их числе в первую очередь общественная опасность деяния. Подлежит учету относительная распространённость тех или иных вредоносных моделей поведения. Следует прогнозировать соразмерность положительных и отрицательных последствий криминализации. Имеет значение её уголовно-политическая адекватность.

*Вторая группа* – принципы, определяемые требованием внутренней логической непротиворечивости норм права<sup>2</sup>. Применительно к исследуемой

---

<sup>1</sup> Прохоров Л. А., Прохорова М. Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. 2013. №6.

<sup>2</sup> См.: Злобин Г.А. Основания и принципы уголовно-правового запрета // Советское государство и право. 1980. №1. С. 71.

нами проблеме противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств это предполагает, *во-первых*, принцип непротиворечивости системы норм уголовного и административного права. *Во-вторых*, принцип обеспечения соразмерности санкций с учетом характера и степени общественной опасности дорожно-транспортных преступлений.

Свою систему принципов криминализации, которая нам наиболее импонирует, сформулировали В.Н. Кудрявцев и В.В. Лунеев<sup>1</sup>. Они предполагают наличие достаточно высокой степени общественной опасности деяния и достаточно широкою распространенность. При этом ожидаемые положительные последствия криминализации должны превышать ее отрицательные последствия и она не должна противоречить Конституции РФ, действующему праву, нормам нравственности. Созвучна с подходом В.Н. Кудрявцева и В.В. Лунеева к пониманию принципов криминализации позиция Н.А. Лопашенко<sup>2</sup>.

Мы полагаем, что вполне обоснованно на первый план в приведенных системах выдвинуто объективное мерило, т.е. *общественная опасность криминализируемых деяний*. Как отмечают В.Л. Кондратюк и В.С. Овчинский, «криминализации могут подлежать лишь объективные проявления агрессии, экспансии и обмана, посягающие на жизнь, блага, систему. Власть при отделении преступного от не преступного должна опираться не на произвольные усмотрения, но на содержание поведения субъектов, содержание, измеренное и оцененное по всеобщей для человечества, имеющей этическую природу шкале добра и зла»<sup>3</sup>.

Повышенную степень общественной опасности дорожно-транспортных преступлений мы достаточно убедительно, на наш взгляд, показали в преды-

---

<sup>1</sup> См.: Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / под ред. В.Н. Кудрявцева, А.М. Яковлева. М., 1982. С. 210-240.

<sup>2</sup> См.: Лопашенко Н.А. Анализ принципов криминализации на примере криминализации преступлений в сфере экономической деятельности // Современные проблемы уголовной политики: материалы V Международной научно-практической конференции (3 октября 2014 г.). Краснодар: КрУ МВД России, 2014. Том 1. С. 143-155.

<sup>3</sup> Кондратюк Л.В., Овчинский В.С. Криминологическое измерение. М., 2008. С. 22.

дущих разделах диссертации.

*Распространенность криминализуемых деяний*, в рассматриваемом случае дорожно-транспортных преступлений, как принцип криминализации предполагает не единичные, редкие деяния, а являющиеся типичными, многократно повторяющимися в различных условиях<sup>1</sup>. Статистика свидетельствует, что анализируемая группа преступлений в последние годы, как отмечено ранее, получила широкое распространение. Резкий рост числа транспортных преступлений имеет место в весенний и летний периоды в курортных районах страны. Это обусловлено тем, что концентрация автомобильного транспорта неизмеримо возрастает за счет приезжающих на отдых из разных регионов. Эта особенность объективно влияет на организацию предупредительной работы органов внутренних дел.

*Принцип возможности позитивного воздействия санкции уголовно-правовой нормы на общественно опасное поведение* следует воспринимать в зависимости от характера и степени общественной опасности криминализуемого деяния. Например, механизм пенализации деяний в сфере экономической деятельности при включении в систему УК РФ 1996 г. в силу их новизны и многоаспектности существенно отличается от механизма пенализации общественно опасных деяний, посягающих на жизнь и здоровье личности, общественную безопасность, в том числе безопасность дорожного движения. Трудно представить, что уголовно-правовая норма, предусматривающая строгую ответственность за грубое нарушение правил дорожного движения, повлекшее гибель людей, не будет позитивно воздействовать на поведение нарушителя. Другое дело, что применение уголовно-правовой репрессии целесообразно дополнять иными мерами воздействия на нарушителя.

Возможность позитивного воздействия санкции на общественно опасное поведение зависит от обоснованности установления их пределов. В свою очередь пределы санкций в ст. 264 УК РФ далеко не соответствуют характеру

---

<sup>1</sup> См.: Кладков А.В. Реализация принципа справедливости в уголовном праве // Пять лет действия УК РФ: итоги и перспективы. М., 2003. С. 117.

ру и степени общественной опасности предусмотренных данными статьями преступлений<sup>1</sup>. Ситуацию усугубляет и законодательное описание состава преступлений как неосторожных, что предполагает, несмотря на нередко очень тяжкие последствия, отнесение их, за исключением деяний, названных в ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ, к преступлениям небольшой или средней тяжести.

Применительно к рассматриваемой проблеме представляет интерес мнение, высказанное С.В. Тасаковым и В.С. Тасаковым. Они отмечают, что проявленный законодателем гуманизм в отношении лиц, виновных в совершении дорожно-транспортных происшествий и погубивших ни в чем не повинных людей, «вряд ли можно будет расценить как акт гуманизма в отношении потерпевших». И в этом смысле, отмечают авторы, предыдущая редакция статьи была нравственно обоснованной. Они, видимо, имеют в виду ст. 211 УК РСФСР, в чем нельзя с ними не согласиться<sup>2</sup>.

В рассматриваемой ситуации противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, когда виновные в гибели ни в чем не повинных людей осуждаются условно либо к наказаниям, не связанным с лишением свободы, мы имеем дело с искаженным представлением о принципе гуманизме (ст. 7 УК РФ), когда его воздействие распространяют не на потерпевших от преступления, а на преступников.

Как известно, вторая по счету, но не менее важная роль санкции уголовно-правовой нормы заключается в *предупреждении преступления*. Закон как бы предупреждает потенциального нарушителя, что за совершение этого деяния к нему будут применены репрессивные меры, установленные санкцией. «Сложившийся в уголовном праве России порядок законодательного закрепления границ наказуемости преступного деяния оказывает направляющее влияние на практику борьбы с преступностью, – отмечают Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова, – Санкции с ясно очерченными минимальными и мак-

---

<sup>1</sup> Это мнение поддержали 65% опрошенных нами респондентов. См.: Приложение.

<sup>2</sup> См.: Тасаков С.В., Тасаков В.С. Нравственные основы некоторых обстоятельств, смягчающих наказание по уголовному законодательству России // Российская юстиция. 2016. № 7. С. 22 - 23.

симальными пределами, конкретным указанием физических, моральных либо материальных лишений, наступающих за совершение преступления, являются сдерживающим фактором, выполняющим немаловажную роль в предупреждении преступлений»<sup>1</sup>.

Особая общественная важность этой роли санкции требует от законодателя продуманного, взвешенного, основанного на анализе опасности исследуемого преступления построения санкции, определения нижнего и высшего пределов предусмотренного ею наказания. Известный российский криминалист С. Баршев отмечал, что санкции должны быть достаточно строгими, чтобы выполнить свою превентивную роль<sup>2</sup>. Только такие санкции при их обоснованном применении обеспечивают достижение целей наказания<sup>3</sup>: 1) восстановление социальной справедливости; 2) исправление осужденного и 3) предупреждение совершения преступлений как самим осужденным, так и другими лицами (ч. 2 ст. 43 УК).

Однако результаты изучения практики показывают, что подходы законодателя к установлению максимальных пределов санкций в ст. 264 УК РФ не совсем отвечают крайне высокой степени общественной опасности исследуемых преступлений. На это уже обращено внимание в специальной литературе. О настоятельной потребности в повышении эффективности противодействия названным преступлениям уголовно-правовыми мерами свидетельствуют, в том числе, регулярно поступающие из средств массовой информации сведения о серьезных дорожно-транспортных происшествиях, сопряженных с гибелью людей (причем нередко двух и более), причинением им тяжких увечий.

Изучение практики применения судами ст. 264 УК показало, что осужденным по любой из 6 частей этой статьи назначается отбывание

---

<sup>1</sup> См.: Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Уголовное право: учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2004. С. 157.

<sup>2</sup> См.: Баршев С. О мере наказания. М., 1840. С. 10.

<sup>3</sup> См.: Прохоров Л.А. Общие начала назначения наказания и предупреждение рецидивной преступности. Омск, 1980.

наказания в колонии-поселении. Лишь в одном случае, как показано ранее, суд определил осужденному колонию общего режима. В рассматриваемых ситуациях практика руководствуется правилом, определенным п. «а» ч. 1 ст. 58 УК, согласно которому лицо, совершившее преступление по неосторожности, отбывает наказание в колонии-поселении. В то же время положение, предусмотренное в этой норме, согласно которому в исключительных случаях и с необходимой аргументацией этим лицам может быть назначена колония общего режима, правоприменитель не использует. Поэтому предупредительная функция назначенного уголовного наказания существенно ослабляется.

Почему складывается такая трагическая ситуация в стране? Криминологами доказано, что преступность имеет порог количественного и качественного насыщения. Если его «перешагнуть», проблема криминологического свойства, правоохранительного может трансформироваться, обрести политическую окраску. Сложившиеся социально-экономические условия требуют от социума готовности противостоять, профессионально справиться с растущей и модернизирующейся преступностью. Ситуация требует разработки и реализации, несомненно, в рамках законности, неформальных и реалистических программ, направленных на осуществление контроля над наиболее вредоносными преступными проявлениями. К числу последних следует отнести и «транспортную» преступность.

Трудно спорить с мнением, что процесс пенализации рассматриваемого вида преступлений в уголовном законодательстве России не отличается стабильностью и объективной обусловленностью. Представляется, что впервые достаточно четко сформулированные два состава преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения, были представлены в Уголовном кодексе РСФСР 1960 г. Содержащаяся в нем ст. 211 устанавливала наказуемость за совершение соответствующих деяний работником соответствующего вида транспорта. Причинение в результате

содеянного смерти или тяжкого телесного повреждения потерпевшему лицу влекло наказание до 10 лет лишения свободы. Если подобные нарушения допускались иным лицом, управляющим транспортным средством, содеянное им подлежало квалификации по ст. 212 УК РСФСР. Дальнейший процесс криминализации и пенализации названных общественно опасных деяний продолжил Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. В результате ст. 212 была исключена из УК РСФСР. Но деяния, в ней предусмотренные, не были декриминализованы, они «перешли» в ст. 211 УК РСФСР. Структура последней была дополнена частью 3. Эта норма устанавливала повышенную наказуемость нарушения правил безопасности дорожного движения, повлекшего гибель нескольких лиц (двух и более). Ее санкция содержала довольно жесткое наказание – от трех до пятнадцати лет лишения свободы. Таким образом, содержание санкций соответствующих уголовно-правовых норм демонстрирует четко проявляющуюся в рамках процесса пенализации тенденцию ужесточения репрессии за совершение дорожно-транспортных преступлений, повлекших гибель людей. В настоящее время пенализация деяний, отраженная в рамках санкций всех частей ст. 264 УК РФ, не в полной мере соответствует опасности этих преступлений. Поэтому мы полагаем, что санкции ч. ч. 3, 5 ст. 264 УК РФ целесообразно скорректировать, установить минимальные их пределы и соотнести максимальные пределы с ч. ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ.

В заключение мы считаем возможным сформулировать следующие *выводы*:

– законодательные решения о пенализации и депенализации соответствующих деяний лежат в основе формирования уголовно-правовой политики, в том числе и в сфере противодействия дорожно-транспортным преступлениям, что требует особого внимания при их принятии;

– основной и имеющий особую важность вопрос при криминализации и, соответственно, пенализации нарушения правил дорожного движения и

эксплуатации транспорта состоит в том, каким образом должна быть проведена «демаркационная линия между преступным и не преступным» в соответствующий исторический период с учетом сложившейся ситуацией. Это решение законодателя предопределяет не только практику применения наказаний, но и деятельность по предупреждению исследуемых преступлений;

– выделенным нами основным принципам криминализации и декриминализации, проецируемым, соответственно, и на процессы пенализации и депенализации (надлежащий уровень *общественной опасности* криминализируемых и подлежащих пенализации деяний, их *распространенности*, *возможность позитивного воздействия санкции уголовно-правовой нормы на общественно опасное поведение*), 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. Это уже не единичные, редкие деяния, а являющиеся типичными, многократно повторяющимися в различных условиях и обладающими повышенной общественной опасностью посягательства, что свидетельствует о недостаточном соблюдении названных выше принципов применительно к организации противодействия нарушениям правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в том числе при установлении пределов санкций частей 1-6 ст. 264 УК РФ;

– вполне обоснованно на первый план должно быть выдвинуто объективное мерило, т.е. *общественная опасность криминализируемых и подвергающихся пенализации деяний*. Именно это положение породило процесс шестикратного корректирования подходов к определению наказуемости нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), начиная с 1996 г. Итоги правоприменительной практики, особенности криминологической характеристики и социально-экономических последствий рассматриваемого вида преступлений свиде-

тельствуют об осложнении криминальной ситуации в рассматриваемой сфере общественных отношений;

– Верховный Суд России настойчиво проводит линию, направленную на пересмотр ряда уголовно-правовых норм на предмет декриминализации и, соответственно, депенализации предусмотренных в них преступлений. Это касается, прежде всего, преступлений небольшой и средней тяжести. При этом выдвинуты две идеи. *Во-первых*, он считает целесообразным узаконить административную преюдицию как один из элементов новой концепции уголовно-правового законодательства. *Во-вторых*, предлагает ввести в систему уголовного законодательства понятие «уголовные проступки» как промежуточную категорию между преступлением и административным правонарушением, отнести к ним преступления небольшой и средней тяжести и не предусматривать за их совершение наказание в виде лишения свободы. Сюда относятся и нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (за исключением предусмотренных ч. ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ), что представляется не вполне оправданным. Отнесение нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, сопряженных с причинением смерти потерпевшим, к категории «уголовных проступков» еще более осложнит сложившуюся на дорогах криминальную ситуацию. Чтобы этого не произошло, целесообразно еще раз вернуться к корректированию диспозиций ст. 264 УК РФ в части исключения из них указания на неосторожную форму вины, а также санкций ч. 3 и ч. 5 названной статьи в сторону повышения их минимального и максимального пределов.

– нами предлагается следующая редакция ст. 264 УК РФ:

*«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства*

*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».

### **3.2 Индивидуализация наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации**

Сложившаяся на современном этапе обстановка в сфере противодействия нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств вызвала необходимость принятия необходимых дополнительных мер, проанализированных нами в предыдущем разделе главы. Показательно, что отмеченные решения по регламентации ответственности принимались в условиях осложнения криминальной ситуации. Полагаем, что потенциалом благотворного влияния на ее стабилизацию, на процесс сокращения количества дорожно-транспортных преступлений они объективно не обладали. В данном случае решающую роль сыграла позиция законодателя, осуществля-

ющего дифференциацию уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Бесспорно, что именно подход законодательного органа предопределяет правоприменительную деятельность судов. Однако эта позиция, как мы видим, существенно не изменилась, не изменилась и судебная практика. Для подтверждения данного тезиса анализ законодательного процесса пенализации нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в уголовном праве России и дифференциации уголовной ответственности за их совершение в рассматриваемый период мы дополним анализом подходов судов к назначению наказания за дорожно-транспортные преступления со смертельным исходом.

Повышенная общественная опасность этого вида преступлений должна накладывать отпечаток и на подход к дифференциации уголовной ответственности за их совершение, что, в свою очередь, создает необходимые предпосылки для формирования подхода судебной практики к индивидуализации наказания. Для иллюстрации сложившегося подхода нами выборочно изучены уголовные дела, рассмотренные судами Краснодарского края на соответствующих этапах организации противодействия этим преступлениям, прежде всего правотворческого и правоприменительного характера. Границами этих этапов послужили, прежде всего, решения законодателя о внесении изменений в ст. 264 УК РФ, а также в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», принятые в 2009, 2012 и 2015-2016 гг.<sup>1</sup>

При этом будут использованы несколько аналитических приемов:

- 1) сравнительный анализ определенного числа выбранных решений судов по сходным уголовным делам, рассмотренным в *отмеченные временные периоды*;
- 2) сравнительный анализ судебных решений по фактам дорожно-

---

<sup>1</sup> Достаточной информации относительно корреляции между изменениями, внесенными в ст. 264 УК РФ Федеральными законами от 23.04.2019 г. № 65-ФЗ и от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ, и судебной практикой для формулирования обоснованных выводов по объективным причинам пока не имеется.

транспортных происшествий, сопряженных с гибелью людей, с решениями судов по тяжким преступлениям против личности;

3) сравнительный анализ следующих трех величин, находящихся в корреляционной зависимости друг от друга: а) количество дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего; б) число погибших в результате ДТП, в) число осужденных за их совершение, т.е. результаты судебной практики назначения наказания за эти преступления<sup>1</sup>.

1. В рамках первого аналитического приема мы осуществили 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». Анализ показал, что в результате этих преступлений погибли 65 человек, 20-ти потерпевшим причинен тяжкий вред здоровью. Виновным назначено 107,5 лет лишения свободы, из них 15 лет – условно. За лишение жизни одного человека, в среднем, назначено 1 г. и 7 мес. лишения свободы, при этом причинение вреда здоровью средней тяжести и тяжкого, а также причиненный материальный ущерб на меру наказания существенно не влияли (имеется в виду в части учета обстоятельств, отягчающих наказание, – п. «б» ч. 1 ст. 63 УК РФ). Суды назначали наказание, как правило, ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ. Подобная правоприменительная практика вызывает недоумение. Ценность жизни человека сведена к минимуму.

Например, показательное решение принял Курганинский районный суд Краснодарского края по уголовному делу С., который был признан виновным в нарушении правил дорожного движения. *Машина, управляемая С., выехав*

---

<sup>1</sup> См.: *Собин Д.В.* Эффективность уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным преступлениям: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации // *Российский следователь.* 2017. № 4. С. 45-46.

на полосу встречного движения, столкнулась с автомобилем. Результатом аварии явилась смерть водителя Т., а также находившихся в машине пассажиров Т., В. и Т.О. Последняя находилась на сроке 14-ти недельной беременности. Суд квалифицировал совершенное преступление, повлекшее смерть 4-х человек, по ч. 5 ст. 264 УК РФ и назначил С. 3 года лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении с лишением права управлять транспортным средством сроком на 1 г. и 6 мес.<sup>1</sup> По сути, виновный при совершении преступления, унесшего практически 5 жизней, получил, можно сказать, символическое наказание. Возникает вопрос, насколько подобное решение суда отвечает принципам уголовного закона и можно ли считать в данном случае, что первая важнейшая цель наказания – восстановление социальной справедливости (ч. 2 ст. 43 УК РФ) была достигнута.

Вторую выборку составили 35 уголовных дел, рассмотренных судами в 2012 г. после усиления ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения<sup>2</sup>. В качестве последствий этих преступлений выступили смерть пятидесяти пяти человек, а также причинение тяжкого вреда здоровью десяти потерпевшим. Совокупно осужденным назначено 97,5 лет лишения свободы, из них 7,5 – условно. За лишение жизни одного человека, в среднем, назначено 1 г. и 9 мес. лишения свободы, т.е. на 2 месяца больше, чем в предыдущий период. Вред здоровью (тяжкий, средней тяжести) и причиненный материальный ущерб на меру наказания также существенно не повлияли. Суды назначали наказание, как правило, по-прежнему ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ<sup>3</sup>.

Так, Приморский районный суд г. Новороссийска Краснодарского края

---

<sup>1</sup> См.: Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2011 г.

<sup>2</sup> См.: Артеменко Н.В., Саргсян Г.О. Оценка судом состояния опьянения как обстоятельства, отягчающего наказание // Российская юстиция. 2017. № 1. С. 37-39.

<sup>3</sup> См.: Прохоров Л.А., Собин Д.В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям правил дорожного движения // Российский следователь. 2016. № 10. С. 33-34.

назначил В. наказание в виде пяти лет и шести месяцев лишения свободы, признав последнего виновным в совершении деяния, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ<sup>1</sup>. В результате нарушения виновным правил дорожного движения причинена смерть пассажирам автомобиля Ж., Т., С., М. Здоровью пассажира Р. причинен тяжкий вред.

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. Последствиями этих преступлений стали смерть шестидесяти семи потерпевших и причинение тяжкого вреда здоровью восемнадцати лицам. Совокупно осужденным назначено 108,5 лет лишения свободы, в том числе шестнадцать лет – условно. За лишение жизни одного человека, в среднем, назначен один год и 7 месяцев лишения свободы, вред здоровью тяжкий, средней тяжести и причиненный материальный ущерб на меру наказания существенно не влияли. Суды назначали наказание, как и ранее, ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ.

Таким образом, выявленные тенденции судебной практики по 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. Выявленная тенденция в определенной степени противоречит и позиции Совета безопасности Российской Федерации<sup>2</sup>, который, оценив криминальную ситуацию в России, отметил среди наиболее опасных угроз для страны именно обострение проблем в области безопасности дорожного дви-

---

<sup>1</sup> См.: Архив Приморского районного суда г. Новороссийска Краснодарского края за 2012 г.

<sup>2</sup> См.: Егоров И. Вызов принят: интервью секретаря Совета Безопасности РФ Н. Патрушева // Российская газета. 2013. 27 декабря.

жения. Для обеспечения эффективности противодействия этим общественно опасным вызовам, кроме политических решений, необходимы меры правового, в том числе, уголовно-правового воздействия.

Преломляя этот вывод Совета безопасности РФ к группе рассматриваемых преступлений, полагаем, что имеет место не вполне обоснованный, не до конца скорректированный подход законодателя, прежде всего, к пенализации данного вида преступлений. Существенное ослабление санкций за их совершение в определенный период породило не менющиеся даже при последующей трансформации позиции законодателя стереотипы судебной практики назначения наказания, свидетельствующей о весьма либеральном отношении к лицам, осуждаемым за названные преступления.

2. *В рамках второго аналитического приема* мы осуществили сравнительный анализ судебных решений по фактам дорожно-транспортных происшествий, сопряженных с гибелью людей, с соответствующими решениями судов по тяжким преступлениям против личности. Были сопоставлены и сравнительно оценены следующие ситуации, получившие процессуальное разрешение в суде. Так, *первый вид ситуаций* связан со своеобразными судебными решениями по фактам дорожно-транспортных происшествий. Например, *Кавказский районный суд Краснодарского края признал Ф. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ, и назначил ему наказание в виде трех лет лишения свободы с отбыванием его в колонии-поселении. Ф., управляя автомобилем, будучи в состоянии алкогольного опьянения, совершил обгон впереди идущего транспорта, выехав на полосу встречного движения. В результате произошло столкновение со встречным автомобилем. Последствиями содеянного явились смерть водителя этого автомобиля и двух женщин – пассажиров. Таким образом, три человека лишены жизни преступником, находящимся в состоянии опьянения*<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Архив Кавказского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

*Курганинским районным судом Краснодарского края признан виновным и осужден к лишению свободы сроком на три года условно Т. Последний, превысив скорость, выехал на встречную полосу движения, допустив столкновение со встречной машиной. Результатом содеянного стала смерть двух пассажиров встречной машины и причинение тяжкого вреда здоровью ее водителя. Таким образом, смерть двоих людей и увечье одного были «оценены» судом в три года лишения свободы условно<sup>1</sup>.*

Для завершения характеристики судебных решений по этому виду ситуаций мы изучили 20 уголовных дел, возбужденных по фактам дорожно-транспортных происшествий, которые были рассмотрены судами Краснодарского края в первой половине 2015 г. Из них 5 дорожно-транспортных происшествий было совершено в состоянии опьянения. Совокупным результатом этих преступных действий были 20 трупов, 10 инвалидов (т.е. лиц, которым причинен тяжкий вред здоровью), троим причинен вред здоровью средней тяжести, а также нанесен особо крупный материальный ущерб. За все преступления виновным было назначено 42 года лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении.

Показательно, что эта крайне тревожная ситуация, сопряженная с гибелью людей на дорогах, складывалась в условиях действия федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», введенной в действие Указом Президента РФ 22 сентября 2006 г.<sup>2</sup> В этом правовом документе предусмотрен широкий комплекс мер, которые необходимо было принять правительству, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в том числе административно-правовых и уголовно-правовых. К сожалению, принятые организационно-правовые меры оказалась неэффективными.

*Второй вид ситуаций* мы связали с решениями судов по тяжким пре-

---

<sup>1</sup> См.: Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2010 г.

<sup>2</sup> О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 22 сентября 2006 г. № 1042 (ред. от 27.10.2011 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_62989/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62989/).

ступлениям против личности. Так, *Крымский районный суд Краснодарского края приговорил Ж. по ч. 4 ст. 111 УК РФ к восьми годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии строгого режима. Подсудимый во время распития спиртных напитков с Я. на почве неприязненных отношений нанес ей четыре удара по лицу и голове, два удара в область грудной клетки. В результате полученных повреждений потерпевшая умерла на месте преступления*<sup>1</sup>.

*Т. в ходе ссоры с О., возникшей во время употребления спиртных напитков, нанес последнему 4 удара руками по голове и 3 удара деревянной палкой по голове и туловищу. От полученных телесных повреждений О. на следующий день скончался в больнице. Мостовской районный суд Краснодарского края признал его виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 111 УК РФ, и назначил ему наказание в виде 12 лет лишения свободы с отбыванием в исправительной колонии строгого режима*<sup>2</sup>.

Таким образом, на одном полюсе мы видим, как на дорогах гибнут от действий находящихся в состоянии алкогольного опьянения водителей дети и взрослые, учителя, врачи и другие, ни в чем не повинные законопослушные граждане. Согласно данным МВД РФ, ежегодно более 900 детей погибают на дорогах страны и десятки тысяч получают травмы, становятся инвалидами<sup>3</sup>. География и распространенность изученных нами совершенных дорожно-транспортных преступлений в различных регионах подчеркивают: а) значительные масштабы трагедии, б) пробелы законодательства<sup>4</sup>, в) беспомощность власти и г) серьезные изъяны судебной практики<sup>5</sup>.

На другом полюсе наблюдаем насильственные преступления, явившиеся результатом бытовых конфликтов, ссор, обоюдного пьянства. Правоприменительная практика реагирует на них на несколько порядков жестче, чем

---

<sup>1</sup> См.: Архив Крымского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

<sup>2</sup> См.: Архив Мостовского районного суда Краснодарского края за 2005 г.

<sup>3</sup> См.: Александров Г. Колеса смерти // Аргументы и факты. 2012. № 39.

<sup>4</sup> Это мнение поддержало 90% опрошенных нами респондентов. См.: Приложение.

<sup>5</sup> Это мнение поддержало 65% опрошенных нами респондентов. См.: Приложение.

на последствия дорожно-транспортного преступления. Вполне естественно, что этот подход судебной практики к оценке преступлений против жизни и здоровья мы полностью поддерживаем и полагаем, что она может быть и более жесткой. Однако одновременно подчеркиваем, что законодателю, административной и судебной практике необходимо более объективно оценивать ситуацию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

3. В рамках третьего аналитического приема мы осуществили сравнительный анализ трех величин, находящихся в корреляционной зависимости друг от друга, изложив их в специальной таблице:

- а) общее количество дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение вреда жизни и здоровью потерпевших;
- б) количество ДТП с причинением смерти потерпевших;
- в) число осужденных за их совершение.

*Таблица*

Годы	Количество ДТП, повлекших причинение вреда жизни и здоровью	Количество ДТП, сопряженных с причинением смерти потерпевших	Количество осужденных за ДТП, повлекшие смерть потерпевших
2008	218322	29936	11011
2009	203618	27659	11534
2010	199431	26567	13217
2011	199869	27953	13170
2012	203597	27991	14436
2013	204068	27025	15271
2014	199720	26963	11695
2015	184000	23114	10581
2016	173694	20308	10712

*Первая величина* представлена количеством дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение смерти и вреда здоровью потерпевших. Как видно из таблицы, в стране ежегодно регистрируется в пределах

180-220 тыс. дорожно-транспортных правонарушений<sup>1</sup>. В результате этих преступлений гибнут от 20 до 30 тыс. человек и почти 200 тыс. получают ранения, причиняется многомиллиардный материальный ущерб. К сожалению, последние 10 лет регулярно совершаются дорожно-транспортные происшествия, сопряженные с гибелью многих лиц. Например, 13 ноября 2006 г. в Краснодарском крае на железнодорожном перегоне Краснодар-Кропоткин в результате наезда электрички на пассажирский автобус погибли 22 человека<sup>2</sup>. В данном случае правомерен вопрос, почему складывается такая вызывающая серьезную озабоченность ситуация, каковы причины такой низкой эффективности противодействия этому виду преступлений?

В последнее время на страницах юридической и периодической печати все чаще поднимают проблему, связанную со сложившейся ситуацией в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Регулярно в различных регионах Российской Федерации правоохранительные органы регистрируют трагические происшествия, связанные с гибелью людей по вине водителей транспортных средств. Это вызвало в свое время необходимость разработки и принятия Правительством России Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». Однако ситуация существенно не изменилась. Катастрофы продолжались и после 2012 г. Так, в г. Челябинске 9 октября 2016 г. водитель иномарки Н. буквально протаранил автомобиль «скорой помощи». Водитель скорой помощи, фельдшер, малолетний ребенок погибли на месте, мать ребенка и медсестра в тяжелом состоянии были доставлены в больницу. Автомобиль «скорой помощи» восстановлению не подлежал<sup>3</sup>.

Столь тяжкие чрезвычайные происшествия было обсуждены на внеочередном совещании Президиума Общественного совета при МВД России<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> В 2017 и 2018 гг. показатели существенно не изменились.

<sup>2</sup> См.: Павловская Т. Роковой переезд // Российская газета. 2006. 14 января.

<sup>3</sup> См.: Пинкус М. Протаранил «скорую» // Российская газета. 2016. 10 октября.

<sup>4</sup> См.: Баршев В. Быстрее – безопаснее // Российская газета. 2015. 8 апреля.

Участники совещания рассмотрели проблемы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения в стране, и констатировали, что количество зарегистрированных аварий и число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в стране за прошедшие 10 лет остается почти на прежнем уровне. Было заявлено, что криминальная ситуация остается достаточно сложной.

*Вторая величина* связана с количеством погибших в результате особо опасных нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, число которых составляет от 21 до 30 тысяч.

*Третья величина* представлена количеством лиц, осужденных к реальному сроку в виде лишения свободы за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее смерть потерпевшего. Как видно из таблицы, *число погибших более чем в два раза превышает число осужденных* за совершение этих дорожно-транспортных происшествий. Подобная ситуация обусловлена получившими широкое распространение фактами примирения виновных с родственниками погибших или лицами, получившими тяжкий вред здоровью. Например, в 2011 г. количество погибших составило 27953 человек, а число осужденных – 13170. Тысячи погибших, по сути, «проданы», а это же еще и трагедия для родственников, да и для общества в целом. Эти, по сути, антигуманные показатели оценки дорожных трагедий стали возможны благодаря следующим законодательным решениям. *Во-первых*, действующие редакции ст. 75, 76, 76<sup>2</sup> УК РФ предоставляют широкие возможности преступникам, совершившим преступления *небольшой и средней тяжести*, «откупиться», а все части ст. 264 УК РФ в тот период предусматривали именно эти категории преступлений. Существенное снижение назначаемого наказания виновному в совершении нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств связано и с применением *особого порядка назначения наказания*, предусмотренного ч. 5 ст. 62 УК РФ и ст. 314-317 УПК РФ.

*Во-вторых*, законодатель сформулировал дорожно-транспортное преступление как неосторожное, поэтому в соответствии с п. «а» ч. 1 ст. 58 УК РФ виновному, независимо от количества погибших, совершения дорожно-транспортного происшествия в состоянии опьянения, назначают для отбывания наказания колонию-поселение. И лишь исключительные обстоятельства могут обеспечить назначение колонии общего режима. Например, в 2009 г. мэр города Пятигорска Т. на скорости больше 110 км. в час выехал на встречную полосу и врезался в автомобиль «ВАЗ-21093». Все пять пассажиров погибли, а Т. скрылся с места происшествия. Уголовное дело против него было прекращено Кочубеевским районным судом «в связи с примирением сторон». Т. заплатил соответствующую сумму, а родные погибших согласились «примириться»<sup>1</sup>.

Следует отметить, что вопрос о несправедливости подобных судебных вердиктов и при этом очевидной несоразмерности тяжести совершенного преступления и назначенного за него наказания, был поставлен на обсуждение в Государственной Думе правозащитниками из общественной организации автомобилистов «Свобода выбора». Мы также полагаем, что подобная судебная практика не в полной мере отвечает конституционному принципу, провозглашенному ст. 2 Конституции Российской Федерации: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью». Статьи 75, 76, 76<sup>2</sup> УК РФ выполняют существенную роль в либерализации уголовно-правовой политики, проводимой государством. Однако это не должно касаться столь опасных преступлений, посягающих, в том числе, на жизнь законопослушных граждан. И выход в этой ситуации один – преступления, связанные с гибелью людей, должны быть отнесены к *категории тяжких*, что и осуществил частично законодатель в действующих редакциях ст. 15 и 264 УК РФ.

Мы изучили практику назначения наказания судами Краснодарского

---

<sup>1</sup> См.: С экс-мэра Пятигорска сняты обвинения в гибели людей [Электронный ресурс] // URL: <https://www.pravda.ru/news/accidents/207577-dtp/https://www.pravda.ru/news/accidents/207577-dtp/> (дата обращения – 15 мая 2017 г.).

края по 342 уголовным делам, связанным с дорожно-транспортными преступлениями (ч. ч. 1-6 ст. 264 УК). Результаты изложены в специальной таблице: первая цифра – абсолютное количество преступлений, вторая – процентное соотношение.

*Таблица*

Статья 264 УК РФ	Лишение свободы			Ограниче- ние свобо- ды	Исправи- тельные работы	Дополни- тельный вид наказа- ния – ли- шение прав
	реаль- ный срок	услов- ный срок	с отсроч- кой ис- полнения			
Часть 1	6/9,5 %	11/17%	3/ 4%	40/43,5%	нет	40/63%
Часть 2	10/35%	11/45%	нет	нет	нет	21/100%
Часть 3	126/71%	48/29%	нет	нет	нет	174/100%
Часть 4	22/81,5 %	5/18,5%	нет	нет	нет	27/100%
Часть 5	37/86%	6/14%	нет	нет	нет	43/100%
Часть 6	21/100%	нет	нет	нет	нет	21/100%

Как видно из таблицы, к реальному лишению свободы были приговорены 100% осужденных только по ч. 6 ст. 264 УК РФ, т.е. при причинении смерти двум и более лицам в результате нарушения правил дорожного движения водителем, находившемся в состоянии алкогольного опьянения. В то же время, по ч. 5 ст. 264 УК, тоже при наступлении гибели двух и более человек, 14 % виновных были осуждены *условно*.

*Например*, Усть-Лабинский районный суд Краснодарского края приговорил Э. к трем годам лишения свободы *условно*. Он признан виновным в грубом нарушении правил дорожного движения, повлекшем гибель двух человек<sup>1</sup>.

Совершенно непонятна ситуация, когда за совершение дорожно-транспортного происшествия в состоянии алкогольного опьянения, квалифи-

<sup>1</sup> См.: Архив Усть-Лабинского районного суда Краснодарского края за 2011 г.

цируемого по ч. 2 ст. 264 УК РФ, в 45% случаев было назначено *условное* наказание. Высок процент назначения *условного* наказания и при осуждении по ч. 3 ст. 264 (29%), по ч. 4 ст. 264 (18,5%), по ч. 5 (14%) УК РФ.

Подобный либеральный подход судебной практики не может достичь целей наказания, определенных законом, а ведь речь идет о практике назначения судами наказания за убитых и искалеченных людей<sup>1</sup>. Выраженная нами мысль перекликается с мнением С. Смирнова, Л. Прохорова, М. Прохоровой и других авторов. Так, заместитель председателя комитета Госдумы В. Лысаков отмечал, что «в 2011 г. за ДТП, в результате которого погиб один человек, осуждены более 3400 лиц. Однако более 2000 из них получили условные сроки»<sup>2</sup>.

Представленные результаты судебной практики назначения наказания имеют место в ситуации, когда у исследователей не возникает сомнений, что максимальные пределы санкций ст. 264 УК РФ занижены. Однако ни в одном приговоре из числа изученных нами, даже при осуждении за совершение дорожно-транспортных преступлений в состоянии опьянения, причинившего смерть двум и более лицам, суды не назначали максимальное наказание, предусмотренное соответствующей санкцией. При этом тенденция сохранения прежнего подхода судебной практики к назначению наказания четко высвечивается и после дополнения ст. 264 УК таким квалифицирующим признаком, как состояние опьянения нарушившего соответствующие правила водителя. Сравним две ситуации.

*Так*, в июне 2008 г. сотрудник милиции Д., ранее лишенный прав за управление автомобилем в состоянии опьянения, но, тем не менее, севший за руль в таком же состоянии, сбил маленькую девочку. Суд признал его виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ (в

---

<sup>1</sup> См.: *Собин Д.В.* Эффективность уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным преступлениям: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации // *Российский следователь.* 2017. № 4. С. 47.

<sup>2</sup> См.: *Баршев В.* Лихач подорожает. Интервью В. Лысакова // *Российская газета.* 2012. 2 октября.

прежней редакции), и назначил ему наказание в виде трех лет лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении с лишением водительских прав сроком на два года<sup>1</sup>.

*К такому же наказанию* 31 марта 2015 г. осужден М., находившийся в состоянии алкогольного опьянения, сбивший на пешеходном переходе 10-летнюю девочку и скрывшийся с места происшествия<sup>2</sup>.

В завершение рассмотрения в рамках данного раздела работы можно сделать следующие *выводы* из проведенного анализа правоприменительной деятельности судов в сфере противодействия дорожно-транспортным происшествиям:

1. Эффективность борьбы с преступностью на различных этапах в период действия разных уголовных законов можно проследить путем сравнения коэффициента преступности анализируемого вида. Например, на *первом этапе* в 1971 г. на всей территории СССР в дорожно-транспортных происшествиях погибло 20068 человек, на *втором этапе* в 2003 г. на территории только России погибло уже 35602 человека. Коэффициент преступности анализируемого вида, т.е. число нарушений на 100 тысяч населения, возрос более чем в 5 раз<sup>3</sup>. Характерно, что на первом этапе действовавшая ст. 211 УК РСФСР устанавливала максимальное наказание за данное преступление в виде лишения свободы на срок до 15 лет, а параметры уголовной ответственности не были ограничены указанием на неосторожную форму вины. Несомненно, это серьезно сдерживало правонарушителей. На втором этапе санкции ст. 264 УК РФ уже существенно потеряли свой предупредительный потенциал. В последующие годы, несмотря на проведение ряда предупредительных мероприятий, этот показатель изменился незначительно.

2. Сложившаяся криминальная ситуация настоятельно требует повышения эффективности уголовно-правовой политики противодействия нару-

---

<sup>1</sup> См.: Архив Кушевского районного суда Краснодарского края за 2008 г.

<sup>2</sup> См.: Архив Екатеринбургского городского суда за 2015 г.

<sup>3</sup> См.: *Лунев В. В.* Преступность XX века. М., 2005. С. 333.

шениям правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. *Первое направление*, по нашему мнению, заключается в оптимизации процесса пенализации исследуемых деяний, т.е. в приведении пределов уголовно-правовых санкций в соответствие с реальным уровнем общественной опасности преступлений. Однако в этом направлении законодатель не проявляет достаточной стабильности. Так, Федеральным законом от 08.12.2003 г. № 162-ФЗ в редакцию ст. 264 УК РФ были внесены изменения, исключившие из числа обязательных последствий причинение по неосторожности вследствие нарушения правил средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, что вряд ли оправдано. Однако законодатель предпринял попытку исправить положение. Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ усилена ответственность за совершение преступления водителем, находящимся в состоянии опьянения. Последующие позитивные, но не совсем скорректированные решения законодателя, касающиеся пенализации исследуемых деяний, в Федеральных законах от 31.12.2014 г. №528-ФЗ и от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ существенно не повлияли на сложившуюся криминальную ситуацию в области обеспечения безопасности дорожного движения, безопасности граждан и на сформировавшиеся стереотипы в деятельности по назначению наказания, свидетельствующие о чрезмерно либеральном отношении судов к лицам, осуждаемым по ст. 264 УК РФ. Это требует внесения дальнейших корректив в процесс пенализации преступных нарушений правил дорожного движения, а также в судебную практику в соответствующей ее части.

3. *Вторым направлением* является неукоснительное обеспечение принципа неотвратимости наказания, в том числе административного, тогда как реальная ситуация явно свидетельствует об обратном. Так, за 10 месяцев 2016 г. 5,5 млн. постановлений об административном штрафе виновными не исполнены в установленный законом срок, в связи с чем Госавтоинспекция направила в Федеральную службу судебных приставов постановления для

принудительного их взыскания.

4. В результате сопоставления и сравнительной оцененки следующих ситуаций, получивших разрешение в суде (*первый их вид* связан с судебными решениями по фактам нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; *второй* – с решениями судов по тяжким преступлениям против здоровья личности), выявилась трудно объяснимая картина. На *одном полюсе* видно, как на дорогах гибнут от действий находящихся в состоянии опьянения водителей дети и взрослые, учителя, врачи и другие, ни в чем не повинные законопослушные граждане. География и распространенность изученных нами совершенных нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в различных регионах подчеркивают: а) масштабы трагедии, б) пробелы законодательства, в) беспомощность власти и г) серьезные изъяны судебной практики.

На *другом полюсе* наблюдаем тенденции наказуемости насильственных преступлений, совершаемых в результате бытовых конфликтов, ссор, обоюдного пьянства. Судебная практика реагирует на них на несколько порядков жестче, чем на последствия дорожно-транспортных преступлений. Этот подход судебной практики к оценке преступлений против жизни и здоровья мы полностью поддерживаем и полагаем, что она может быть и более суровой. *Однако одновременно подчеркиваем*, что законодателю, административной и судебной практике необходимо более объективно оценивать ситуацию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и соответствующим образом оценивать жизнь граждан, назначая реальные сроки наказания за их гибель в результате ДТП.

5. *Третьим* по порядку реализации, но не по важности, направлением уголовно-правовой политики в исследуемой сфере является практика применения принимаемых законодателем решений по дифференциации уголовной ответственности. *Необоснованное, неверное или искаженное применение да-*

*же хороших законов не принесет ожидаемого обществом эффекта.* Это подтверждают результаты анализа подхода судов к назначению наказания за нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств со смертельным исходом, полученные при осуществлении трех выборок по 35 уголовным делам, рассмотренным судами Краснодарского края на соответствующих этапах организации противодействия названным преступлениям, прежде всего правотворческого и правоприменительного характера: в 2009, 2012 и 2014-2016 годы.

Результаты *первой выборки* (2009 г.): погибли 65 человек, 20-ти потерпевшим причинен тяжкий вред здоровью. Виновным назначено 107,5 лет лишения свободы, из них 15 лет – условно. За лишение жизни одного человека, в среднем, назначен 1 г. и 7 мес. лишения свободы, тяжкий, средней тяжести вред здоровью, а также причиненный материальный ущерб на меру наказания существенно не влияли. Суды назначали наказание, как правило, ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ.

Результаты *второй выборки* (2012 г.): погибли 55 человек, 10-ти причинен тяжкий вред здоровью. Виновным назначено 97,5 лет лишения свободы, из них 7,5 – условно. За лишение жизни одного человека, в среднем, назначен 1 г. и 9 мес. лишения свободы, т.е. на 2 месяца больше, чем в предыдущий период. Вред здоровью (тяжкий, средней тяжести) и причиненный материальный ущерб на меру наказания существенно не повлияли. Суды назначали наказание, как правило, опять же ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК<sup>1</sup>. Результаты 1-й и 2-й выборки имели место в период действия федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

Результаты *третьей выборки* (2014-2016 г.): погибли 67 человек, 18-ти

---

<sup>1</sup> См.: *Собин Д.В.* Эффективность уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным преступлениям: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации. С. 47.

потерпевшим причинен тяжкий вред здоровью. Виновным назначено 108,5 лет лишения свободы, из них 16 лет – условно. За лишение жизни одного человека, в среднем, назначен 1 г. и 7 мес. лишения свободы, вред здоровью (тяжкий, средней тяжести) и причиненный материальный ущерб на меру наказания существенно не влияли. Суды назначали наказание, как и ранее, ближе к минимальному пределу санкций ст. 264 УК РФ.

б. Результаты сравнительного анализа следующих трех величин, находящихся в корреляционной зависимости друг от друга – количества дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение смерти потерпевшего; числа погибших в результате ДТП; числа осужденных за их совершение, следующие:

а) количество нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших причинение смерти потерпевших, ежегодно регистрируется в стране в пределах 25-30 тысяч;

б) законодательный объем репрессивного воздействия за сравниваемые особо опасные нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, отраженный в установленных санкциях ст. 264 УК РФ, до сих пор явно не соответствует их опасности; кроме того, признание их законодателем неосторожными преступлениями предопределяет назначение для отбывания наказания колонию-поселение;

в) результаты судебной практики назначения наказания за эти преступления свидетельствуют, что 100% осужденных были приговорены к реальному лишению свободы только по ч. 6 ст. 264 УК РФ, т.е. при причинении смерти двум и более лицам в результате нарушения правил дорожного движения водителем, находившемся в состоянии алкогольного опьянения. В то же время, по ч. 5 ст. 264 УК, тоже при наличии смерти двух и более человек, 14 % виновных были осуждены *условно*.

Подобная правоприменительная практика не способна достичь целей наказания – восстановления социальной справедливости, исправления осуж-

денного и предупреждения преступлений. 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.

### **3.3 Предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и место в его системе превентивных возможностей института административной преюдиции (ст. 264<sup>1</sup> УК РФ)**

Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств как пограничное правонарушение уголовно-правового и административного характера порождает и особые проблемы противодействия<sup>1</sup>. Так, Совет безопасности Российской Федерации, оценивая в свое время сложившуюся на 2013 год криминальную ситуацию в России, особо отмечал ее обострение в сфере уголовно-правового и административно-правового противодействия дорожно-транспортным происшествиям<sup>2</sup>. Законодатель отнес этот вид преступлений к группе неосторожных, но они, тем не менее, по тяжести последствий представляют особую общественную опасность. Поэтому и оценивать этот сегмент структуры преступности следует как опасный вызов для общества<sup>3</sup>.

Нами уже упоминались ранее трагические события, произошедшие 4 декабря 2016 г. в районе Нефтеюганска, когда в результате столкновения грузового автомобиля и автобуса, перевозившего из Ханты-Мансийска команду спортсменов, погибли 12 юных гимнастов, 24 человека получили тяж-

---

<sup>1</sup> См.: Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. М., 2003. С. 17-24.

<sup>2</sup> См.: Егоров И. Вызов принят: интервью секретаря Совета Безопасности РФ Н. Патрушева // Российская газета. 2013. 27 декабря.

<sup>3</sup> См.: Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечения безопасности дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2014. С. 3-5.

кие ранения. Водители автомобилей привлечены к уголовной ответственности по ч. 5 ст. 264 УК РФ. Изучение обстоятельств этого происшествия показало низкую эффективность административной практики по предупреждению дорожно-транспортных правонарушений, на что нами было указано при описании и оценке данной ситуации.

В сложившихся условиях возникает вопрос, можно ли говорить о неотвратимости наказания, в данном случае административного, если ежегодно, как отмечалось ранее, Госавтоинспекция направляет в Федеральную службу судебных приставов более 5 млн. постановлений для принудительного взыскания не оплаченного в установленный законом срок административного штрафа. При этом вызывает вопросы беспомощность власти перед циничными правонарушителями, например, перед прозвучавшей на всю Россию стритрейсерши М. Багдасарян из г. Москвы. На момент ее задержания было установлено, что она не оплатила 16 штрафов<sup>1</sup>.

Не менее показательная ситуация имела место в г. Улан-Уде: женщина – юрист накопила 109 административных штрафов за нарушение правил дорожного движения. В конечном итоге судебные приставы арестовали ее автомобиль, поместив на специализированную стоянку. Владелица автомобиля оплатила 203 тыс. руб. штрафа<sup>2</sup>. Трудно себе представить, что в цивилизованном обществе с развитой правовой системой водитель может иметь более ста неоплаченных административных штрафов, назначенных за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Специфика нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств состоит в том, что это пограничное правонарушение административно-правового и уголовно-правового характера<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: *Баршев В.* Лихачи под арестом // Российская газета. 2016. 18 ноября.

<sup>2</sup> См.: *Куликов В.* Охота на невидимок // Российская газета. 2016. 18 ноября.

<sup>3</sup> См.: *Голенко Д.В.* Конструкция составов преступления с административной преюдицией в Особенной части Уголовного кодекса РФ и их роль в предупреждении преступности // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссий-

Административное законодательство, в принципе, содержит достаточно солидную систему норм предупредительного характера. В связи с образованием Национальной гвардии Российской Федерации существенно изменился перечень должностных лиц, наделенных правом составления протоколов об административных правонарушениях<sup>1</sup>. В последние годы в Кодекс РФ об административных правонарушениях внесен ряд положений, которые должны были повлиять на улучшение ситуации. Например, постановление Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации», закрепляющие ответственность за опасное вождение в соответствии со ст. 12.38 КоАП РФ.

Как представляется, регламентировать практику противодействия дорожно-транспортным происшествиям следует с учетом опыта большинства зарубежных стран. Например, в соответствии с законодательством Польши<sup>2</sup> *водитель, независимо от должности или иного привилегированного положения, в таких случаях должен включить аварийный свет и сидеть в машине, положив руки на руль. Полицейский проверяет его документы и с помощью алкосенсора или алкосканера берет пробу на алкоголь. В случае если водитель, превысивший скорость, отказывается дышать в прибор, определяющий количество промиллей, его предупреждают о возможности сдачи анализа крови принудительно. При наличии в крови нарушителя более 0,5 промилле алкоголя решается вопрос о привлечении его к уголовной ответственности. За это нарушение виновному грозит лишение свободы на срок до двух лет и лишение водительских прав на срок от одного года до десяти лет.*

---

ской научно-практической конференции (г. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.). С. 117-118.

<sup>1</sup> См.: О полномочиях должностных лиц национальной гвардии Российской Федерации по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию: приказ Федеральной службы национальной гвардии Российской Федерации 6 октября 2016 г. № 286 (ред. от 21.06.2018 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_206522/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_206522/).

<sup>2</sup> См.: *Рокоссовская А.* Только попробуй выпить // Российская газета. 2011. 11 ноября.

Не только законодатель Польши установил столь жесткие требования, подобные решения приняты во многих европейских странах в соответствии с положениями Конвенции о дорожном движении, подписанной 8 ноября 1968 г. и ратифицированной Президиумом Верховного Совета СССР 29 апреля 1974 г. Статья 31 Конвенции регламентирует поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия:

«1. Водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

а) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;

б) принять меры для обеспечения безопасности движения в месте дорожно-транспортного происшествия и, если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются тяжелораненые или убитые, избегать в той мере, в какой это не влияет на безопасность движения, изменять что-либо на месте происшествия или уничтожать следы, которые могут быть полезными для установления ответственности;

с) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;

д) если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются раненые или убитые, сообщить об этом в службу дорожного движения и, если последняя не разрешает покинуть место происшествия или если он не должен оказать помощь раненым или получить медицинскую помощь сам, возвратиться к месту происшествия или остаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения».

Соблюдение этих положений Конвенции в определенной мере сглаживало бы сложившуюся в России весьма сложную ситуацию. Но, к сожалению, этого не происходит, поэтому в данном случае правомерен вопрос, почему так происходит в нашей стране? Как представляется, в правоприменительной практике недостаточно учитывается, что нарушение правил дорож-

ного движения или эксплуатации транспортных средств – это пограничное правонарушение административно-правового и уголовно-правового характера. Поэтому чем эффективнее органы власти будут предупреждать административные правонарушения, тем меньше будет совершаться коррелируемые с ними преступления.

Институт административно-правового рецидива занимает важное место в российском праве. Рассматриваемые проблемы противодействия дорожно-транспортным преступлениям еще более обостряются, по мнению Н.И. Пикурова, в случае, если «речь идет о квалификации преступления с административной преюдицией». В таком случае, исходя из анализа ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, для уголовно-правовой оценки содеянного важно не только судебное решение по административному делу. Здесь, кроме того, имеет значение факт исполнения административного наказания, а также то обстоятельство, что новое деяние совершается в пределах сроков давности, установленных административным законодательством<sup>1</sup>.

Механизм воздействия названного института на общественные отношения в любой сфере жизни социума принципиально одинаков, поэтому его элементы законодатель включает в систему разных отраслей права, особенно уголовного законодательства.

Между разнообразными формами противоправного поведения, отмечает В.В. Лунеев, существует «статистическая зависимость, отражающая связи состояния общего правопорядка (правосознания) с «правонарушаемостью» и преступностью. Но более тесная связь существует между однородными правонарушениями и преступлениями, например, между административными нарушениями правил дорожного движения и автотранспортными преступлениями»<sup>2</sup>. В структуре преступности и структуре административных правона-

---

<sup>1</sup> См.: Пикуров Н.И. Квалификация преступления с учетом преюдициального решения суда, принятого в рамках гражданского или административного судопроизводства // Вестник Академии Генеральной прокуратуры российской Федерации. 2017. №2 (58). С. 132.

<sup>2</sup> См.: Лунеев В.В. Преступность XX века. С. 316-341.

рушений особо место занимают дорожно-транспортные происшествия. Их сближает повышенная общественная опасность, проистекающая из факта использования в том и другом случае источника повышенной опасности – транспортного средства.

Увеличение числа правонарушений, совершенных лицами в состоянии опьянения, объективно связано с ежегодным ростом количества нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Результатами этих преступлений является гибель нескольких десятков тысяч человек, сотни тысяч раненых, причинение колоссального материального ущерба<sup>1</sup>. Выявленная исследователями четкая корреляционная зависимость между административными нарушениями правил дорожного движения и транспортными преступлениями должна быть использована в предупреждении этих видов правонарушений. Одним из наиболее опасных нарушений в этой сфере является управление транспортным средством, т.е. источником повышенной общественной опасности, в состоянии опьянения. Статистические показатели неумолимо подтверждают, что увеличение числа административных правонарушений, совершенных лицами в состоянии опьянения, объективно связано с ежегодным ростом количества преступных нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Поэтому законодатель принимает решение о включении в систему Особенной части УК РФ статьи 264<sup>1</sup>, что образно оценено профессором А.И. Коробеевым как шаг «назад в прошлое»<sup>2</sup>. Речь в данном случае идет о возвращении в систему уголовного законодательства «административной преюдиции»<sup>3</sup>, т.е. предшествующего привлечения лица к ответственности за повторное административное правонарушение, связанное с управлением транспортным

---

<sup>1</sup> См.: Давыдова К.В., Разогреева А.М. Аналитика криминализации: глубина против поверхности (на примере законов «о пьяных за рулем»). С. 1380-1390.

<sup>2</sup> Коробеев А.И. Криминализация управления транспортным средством в состоянии опьянения: назад в будущее // Современные проблемы уголовной политики: материалы VI международной научно-практической конференции. Краснодар, 2015. Том I. С. 51-52.

<sup>3</sup> См.: Баканов К.С., Васюков В.Ф. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Уголовный процесс. 2016. № 6. С. 60-66.

средством в состоянии опьянения.

Этот шаг законодателя был встречен неоднозначно. По мнению ряда авторов, включение в УК РФ ст. 264<sup>1</sup> было вполне логичным решением<sup>1</sup>. В принципе, проблема установления ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, уже привлеченным ранее за это правонарушение, является частным случаем общей спорной проблемы. Суть этой проблемы заключается в обоснованности включения в систему уголовного законодательства *административной преюдиции*<sup>2</sup>. Критическое отношение к ней, наряду с А.И. Коробеевым, высказывают и другие авторы.

Например, профессор Н.А. Лопашенко отмечает, что «рецепция института административной преюдиции в уголовном праве России – тупиковый путь развития этой отрасли права»<sup>3</sup>.

Е.А. Жарких критически оценивает содержание ст. 264<sup>1</sup> УК РФ и с позиции смешения в одной статье признаков уголовно-правового и административно-правового рецидива<sup>4</sup>.

Мы не вторгаемся в суть этой принципиальной дискуссии между известными авторами о целесообразности закрепления в уголовном законодательстве института административной преюдиции<sup>5</sup>. Однако при этом придерживаемся мнения авторов, признающих включение в УК РФ ст. 264<sup>1</sup> вполне логичным решением законодателя. Оно обусловлено сложившейся

---

<sup>1</sup> См.: *Пикуров Н.И.* Административная преюдиция в уголовном праве: возможна ли реабилитация? // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы 4-й Международной научно-практической конференции. М., 2007. С. 91.

<sup>2</sup> См.: *Бабанов А.С.* Уголовная ответственность за преступления, совершаемые в состоянии опьянения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2002. С. 20-12.

<sup>3</sup> См.: *Лопашенко Н.А.* Административной преюдиции в уголовном праве – нет! // Вестник Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2011. № 3. С. 5-7.

<sup>4</sup> См.: *Жарких Е.А.* Уголовно-правовой и административно-правовой рецидив: точки соприкосновения // Российский следователь. 2016. № 19. С. 25.

<sup>5</sup> См.: *Крюков В.В.* Административная преюдиция в контексте достижения целей уголовного наказания // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссийской научно-практической конференции (г. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.). С. 199-200.

криминальной ситуацией в исследуемой сфере<sup>1</sup>.

Так, статистика и результаты изучения конкретных правонарушений подтверждают высокую степень общественной опасности, значительную распространенность совершения рассматриваемого административного правонарушения и неблагоприятную динамику транспортных правонарушений. Например, 68 % респондентов из числа российских граждан (по данным социологических исследований РГСУ-2014) отметили особую опасность, которую представляют пьяные водители<sup>2</sup>. Сам факт нахождения человека под воздействием алкоголя за рулем априори делает движение транспорта небезопасным и потенциально приближает реальную угрозу наступления общественно опасных последствий<sup>3</sup>. Поэтому рассматриваемое преступление, по мнению Н. Пикурова и М. Баранчиковой, к которому присоединяемся и мы, необходимо признавать оконченным с момента начала движения транспортного средства, управляемого находящимся в состоянии опьянения лицом<sup>4</sup>.

Криминализация управления транспортным средством в состоянии опьянения позволит сократить на российских дорогах число лиц, имевших опыт преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, и тем самым реализовать превентивную уголовно-правовую функцию.

Статья 3.1 КоАП РФ в ч. 1 закрепляет принципиальное положение, что «административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как

---

<sup>1</sup> К положительной оценке данного решения законодателя присоединились 60% опрошенных нами респондентов. См.: Приложение.

<sup>2</sup> См.: Социологические исследования РГСУ-2014 // Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации (дата обращения – 30 июля 2017 г.).

<sup>3</sup> См.: *Бохан А.П., Иванов В.Д.* Управление транспортным средством в состоянии опьянения: уголовная и административная ответственность // *Юристъ-Правоведь*. 2013. №5. С. 41.

<sup>4</sup> См.: *Пикуров Н., Баранчикова М.* Вопросы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения в постановлении Пленума и судебной практике // *Уголовное право*. 2017. № 2. С. 93.

самим правонарушителем, так и другими лицами». Применительно к рассматриваемой проблеме противодействия преступности решения законодателя четко направлены на предупреждение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Конечно, могут быть и издержки при применении этих мер, обусловленные, к тому же, не совсем удачной правовой регламентацией ответственности.

При этом нельзя не отметить четкую позицию Верховного Суда Российской Федерации относительно целесообразности «узаконения административной преюдиции» как элемента новой концепции уголовно-правовой политики Российской Федерации. Пленум Верховного Суда РФ, с учетом важности этого законодательного решения, принял специальное постановление, посвященное квалификации рассматриваемого правонарушения<sup>1</sup>. Это связано с особенностью редакции ст. 264<sup>1</sup> УК. Вместе с тем при общей позитивной оценке этого решения законодателя в формулировке состава преступления имеют место уязвимые положения, на которые уже было обращено внимание в юридической литературе<sup>2</sup>.

Мы, в принципе, поддерживая позицию законодателя, при этом считаем необходимым скорректировать состав преступления, предусмотренного в ст. 264<sup>1</sup> УК РФ. Законодатель в этой статье использует четыре комбинации сочетания административно-правового и уголовно-правового материала при построении состава преступления. Но в рамки общепринятого понятия «административной преюдиции» вписывается только *первая комбинация*, когда управляющее транспортным средством в состоянии опьянения лицо ранее было подвергнуто административному наказанию за аналогичное правона-

---

<sup>1</sup> См.: О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 (в ред. от 24.05.2016 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_82656/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/).

<sup>2</sup> См.: *Жарких Е.А.* Уголовно-правовой и административный рецидив: точки соприкосновения // Российский следователь. 2016. № 19. С. 23-26.

рушение.

*Вторая комбинация* внешне сходна с первой, однако по сути отличается, так как состав сконструирован в нарушение принципиальных положений российского уголовного права. Отказ лица, ранее уже подвергнутого административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения не есть фактическое состояние опьянения. Это означает лишь предположение соответствующего должностного лица о таком состоянии водителя, что не может быть основанием уголовной ответственности.

При этом нельзя не отметить различные толкования данного законодательного установления. Так, в рассматриваемых случаях, как отмечают Н. Пикуров и М. Баранчикова, «правоприменитель не всегда учитывает примечание к ст. 264 УК РФ, где такой факт приравнивается к доказанному состоянию опьянения»<sup>1</sup>. Далее они отмечают, что «обсуждаемые изменения, внесенные постановлением Пленума № 25, еще раз акцентировали внимание на презюмировании состояния опьянения» тех лиц, которые признаются субъектами преступления, предусмотренного ст. 264 и 264<sup>1</sup> УК РФ.

Трудно согласиться с подобной позицией. Мы полагаем, что в основу разрешения такого законодательного казуса должны быть положены принципиальные положения российского уголовного права. Прежде всего, речь идет как раз о презумпции невиновности, установленной ст. 1.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Часть 1 ст. 1.5 устанавливает, что административной ответственности лицо подлежит только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина, и оно считается невиновным, пока его вина не будет доказана в установленном данным законом порядке (ч. 2 ст. 1.5. КоАП РФ). Отказ водителя от прохождения освидетельствования на предмет установления состо-

---

<sup>1</sup> Пикуров Н., Баранчикова М. Вопросы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения в постановлении Пленума и судебной практики // Уголовное право. 2017. № 2. С. 94.

яния опьянения не должен быть оценен с позиции презумпции вины, чуждой российскому уголовному и административному праву. Поэтому для правомерного разрешения подобной ситуации соответствующие должностные лица должны принять все меры для доказывания факта управления транспортным средством в состоянии опьянения<sup>1</sup>.

В случае отказа водителя от проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения он должен быть предупрежден о возможности насильственного получения анализа на предмет установления факта опьянения. Но это применимо только при убежденности сотрудников полиции о нетрезвом состоянии водителя. Однако соответствующие должностные лица предпочитают идти по легкому пути, определенному нормой закона и указанием Пленума Верховного Суда РФ. Так, из числа изученных нами уголовных дел, возбужденных по ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, 57 % связаны с отказом от такого освидетельствования. Как нам представляется, подобную ситуацию необходимо нормативно разрешать с учетом опыта зарубежных стран. Отказ водителя от прохождения освидетельствования на предмет установления состояния опьянения должен быть не правилом, а редким исключением.

Кстати, эту ситуацию косвенно подтверждает и Пленум Верховного Суда РФ в отмеченном постановлении. По его мнению, водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное статьей 264 или 264<sup>1</sup> УК РФ, в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы *не утрачена возможность установления факта нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством.*

*Третья комбинация*, т.е. наличие прежней судимости по ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, и *четвертая* – управление транспортным средством в состоянии

---

<sup>1</sup> См.: *Корецкий Д.А., Алтухов С.А.* Новый административный регламент ГИБДД в свете федеральных законов // *Законность.* 2018. № 1 (999). С. 42-45.

опьянения лицом, ранее судимым по ст. 264<sup>1</sup> УК РФ, не вписываются в рамки понятия административной преюдиции. Состояние опьянения в этих случаях было признаком, образующим квалифицированный состав преступления (ч. 2, ч. 4, ч. 6 ст. 264 УК РФ), а не административного проступка. Более того, уголовный закон категорически запрещает оценивать один и тот же признак дважды. Как известно, если смягчающее или отягчающее наказание обстоятельство предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК в качестве признака преступления, оно не может быть повторно учтено при назначении наказания повторно (ч. 3 ст. 61 и ч. 2 ст. 63 УК РФ).

Изучение практики реализации этой уголовно-правовой нормы показывает недостаточную ее эффективность. Прежде всего, обращает на себя внимание та часть формулировки состава преступления, где законодатель демонстрирует беспомощность представителей власти перед такими серьезными правонарушениями, как управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Речь идет об отказе в выполнении законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

С учетом отмеченного целесообразно изложить ст. 264<sup>1</sup> УК РФ в следующей редакции:

*«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, – наказывается...».*

Вызывает вопросы и подход судебной практики к назначению наказания за рассматриваемое преступление, насколько оно способно обеспечить достижение целей исправления виновного и предупреждения совершения им новых преступлений<sup>1</sup>. Санкция в ст. 264<sup>1</sup> УК РФ предусматривает несколько

---

<sup>1</sup> См.: Безручко Е.В., Витвицкая С.С., Кейдунова Е.Р. Основные направления совершенствования подсистемы альтернативных наказаний // Юрист-Правоведь. 2017. № 3

видов наказания: штраф в размере от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; обязательные работы на срок до четырехсот восьмидесяти часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

По изученным нами уголовным делам суды в 100 % случаев назначали обязательные работы.

Таким образом, из проведенного анализа вытекают следующие основные *выводы*:

1. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как пограничное правонарушение административно-правового и уголовно-правового характера порождает и особые проблемы противодействия. Четкая корреляционная зависимость между административными нарушениями правил дорожного движения и преступным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств должна быть использована в предупреждении этих видов правонарушений. Одним из наиболее опасных нарушений в этой сфере является управление транспортным средством, т.е. источником повышенной общественной опасности, в состоянии алкогольного опьянения. Статистические показатели неумолимо подтверждают, что увеличение числа административных правонарушений, совершенных лицами в состоянии алкогольного или наркотического опьяне-

---

(82). С. 72-77; Грачева Ю.В., Чучаев А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечивающие безопасность // Уголовное право. 2015. №3. С. 10-15.

ния, объективно связано с ежегодным ростом количества преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших гибель людей.

2. Неэффективность административной деятельности, неисполнение предписаний об обеспечении безопасности дорожного движения, постановлений о привлечении к административной ответственности значительно повышает перспективу административного правонарушителя стать преступником. В этом направлении законодатель планирует предпринять дополнительные меры. Государственная Дума во втором чтении приняла дополнения в Уголовный кодекс РФ, регламентирующие уголовную ответственность за фальсификацию доказательств при рассмотрении дел об административном правонарушении. Естественно, в первую очередь идет речь о нарушении Правил дорожного движения, так как именно в этой сфере имеют место многочисленные факты фальсификации, подделки документов, подписей и т.д. Санкция предлагаемой уголовно-правовой нормы предусматривает штраф от 100000 (ста тысяч) до 300000 (трехсот тысяч) рублей, обязательные работы до 480 часов и исправительные работы на срок до двух лет.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Осуществленное исследование позволяет сформулировать следующие *выводы и предложения*:

1. Ситуация в сфере противодействия дорожно-транспортным преступлениям в стране имеет, *с одной стороны*, устойчивую тенденцию к осложнению. Эффективность борьбы с преступностью на различных этапах в период действия разных уголовных законов можно проследить путем сравнения коэффициента преступности. Коэффициент преступности, связанной с дорожно-транспортными преступлениями, т.е. число нарушений на 100 тысяч населения в 2003 г. на территории России в сравнении с 1971 г. на территории СССР, возрос более чем в 5 раз: в РФ погибли 35602 человека, а в СССР – 20068 человек. *С другой стороны*, имеет место не отвечающая её опасности дифференциация уголовной ответственности и практика индивидуализации наказания. Особого внимания заслуживает негативная тенденция, когда при увеличении числа погибших в результате дорожно-транспортных преступлений уменьшается количество осужденных за эти преступления. Она обусловлена широко распространенной в настоящее время практикой примирения виновного с потерпевшей стороной. Например, в 2011 г. количество погибших составило 27953 человек, а число осужденных – 13170.

2. В условиях сложной криминальной ситуации законодатель без достаточного обоснования принимает решение о существенном смягчении ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств при принятии нового Уголовного кодекса РФ. *Во-первых*, преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, были отнесены к категории *неосторожных*. Этот подход законодателя, естественно, повлек ряд важнейших нормативных установлений, регламентирующих более лояльный порядок назначения им наказания и вида исправительного учреждения, режим отбывания наказания, освобождения от наказания и т.д. *Во-вторых*, был

значительно снижен предел максимального наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц. Санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ предусматривала уже лишение свободы от четырех до десяти лет. В дальнейшем процесс ограничения пределов уголовной ответственности был продолжен, декриминализировано нарушение соответствующих правил, повлекшее причинение вреда здоровью потерпевшего средней тяжести, а также нанесение ему крупного материального ущерба.

3. Анализ особенностей законодательной регламентации ответственности за преступления против безопасности дорожного движения в Уголовных кодексах отдельных зарубежных стран позволил выделить положения, которые целесообразно учесть российскому законодателю:

3.1 В уголовном законодательстве многих государств нормы об ответственности за транспортные преступления достаточно многочисленны, хорошо дифференцированы и, как правило, систематизированы, что предопределено повышенной общественной опасностью данных деяний. Объективная сторона состава преступлений против безопасности дорожного движения в уголовном законодательстве сформулирована, как правило, по типу материальных составов, исключение составляет Уголовный кодекс Швейцарии. Кроме того, составы управления транспортным средством в состоянии опьянения и оставления места дорожно-транспортного происшествия также являются формальными.

3.2. Субъективную сторону состава нарушения правил дорожного движения в законодательстве ряда стран мира характеризует неосторожная форма вины. Однако имеют место и иные подходы законодателя, закрепленные, например, в § 3 ст. 173 УК Польши, ст. 237 УК Швейцарии. Уголовный кодекс Японии не дифференцирует психическое отношение виновного к последствиям совершенного им транспортного преступления. По нашему мнению, *это наиболее оптимальный вариант формулирования состава такого*

*опасного претупления, как нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.* Его совершение всегда сопровождается разнообразными объективными обстоятельствами, различным состоянием виновного и, прежде всего, состоянием опьянения.

3.3. Представляет интерес параграф 316 УК Федеративной Республики Германия, в котором регламентирована ответственность за управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения, а также параграф 142 того же УК, устанавливающий уголовную ответственность за незаконное оставление места дорожно-транспортного происшествия. Санкция последней нормы устанавливает наказание в виде лишения свободы на срок до трех лет или денежный штраф. Мы полагаем, эти два параграфа уголовного законодательства выполняют важную профилактическую роль.

3.4. Вполне обосновано то, что законодательство зарубежных стран, в отличие от подхода законодателя РФ к пенализации исследуемых деяний, предусматривает довольно суровые санкции за их совершение, вплоть до высшей меры наказания (ст. 126 УК Японии). Существенное ослабление санкций за совершение данного вида преступлений в Уголовном кодексе РФ, по нашему мнению, способствовало наступлению серьезных негативных последствий. Сложившаяся криминальная ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения требует внесения корректив в пенализацию нарушений правил дорожного движения в сторону её усиления, прежде всего, в ч. 3 и ч. 5 ст. 264 УК РФ.

4. 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.

5. При конструировании объективной стороны состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК, законодатель употребил два существенно отличающихся по содержанию понятия: а) правила дорожного движения и б) правила эксплуатации транспортных средств. Но при этом, понимая свое не совсем удачное решение, он четко разделил их союзом «или», подчеркнув, что вменить нарушение таких правил можно лишь лицу, «управляющему механическим транспортным средством»:

5.1 *Нарушение правил дорожного движения* представляет собой активные действия, зачастую совершаемые лицами в состоянии опьянения. Содержание этих действий существенно меняет психическое содержание поведения, когда на первый план выступает безразличное отношение лица к наступившим последствиям.

5.2 *Нарушение правил эксплуатации транспортных средств* – это, как правило, бездействие, и психическое содержание поведения предполагает легкомыслие либо небрежность.

Следует подчеркнуть, что в законодательстве зарубежных стран, как правило, дифференцируют ответственность за подобные деяния, т.е. устанавливают её самостоятельно за «нарушение правил дорожного движения» и за «нарушение правил эксплуатации транспортных средств».

6. Вряд ли можно считать обоснованной декриминализацию Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ нарушения соответствующих правил, повлекшего причинение средней тяжести вреда здоровью. Аргументы в пользу такой декриминализации недостаточно серьезны. Поэтому с учетом сложившейся криминальной ситуации мы предлагаем законодателю последствие в виде причинения потерпевшему вреда здоровью средней тяжести вновь включить в диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ. С учетом приведенных соображений изложить диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ в следующей редакции: *«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».*

7. В действующей редакции ст. 264 УК РФ законодатель указал только на неосторожную форму вины, выступающую в виде легкомыслия или небрежности. Но в действительности, как показывает анализ законодательного подхода к определению содержания субъективной стороны дорожно-транспортных преступлений, судебной практики ее оценки и теоретических взглядов, все обстоит не так просто, ибо сложный характер объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, обуславливает и сложный характер его субъективной стороны.

8. Нарушение правил *дорожного движения* представляет собой активные действия, зачастую совершаемые лицами в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения. Содержание этих действий существенно меняет психическое содержание поведения, когда на первый план выступает безразличное отношение лица к наступившим последствиям. Поэтому вызывает серьезные сомнения целесообразность и объективная обусловленность отнесения к неосторожным преступлениям наиболее распространенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель людей, причинение тяжкого вреда нередко многим потерпевшим, совершенных лицами, находящимися в состоянии опьянения, превышающими установленную скорость, проезжающими на запрещающий сигнал светофора, выезжающими на встречную полосу движения. Вряд ли ли виновный, сознавая, что нарушает правила при таких обстоятельствах, может рассчитывать на свое мастерство или на благополучный исход аналогичных поездок, либо на хорошие тормоза своей машины, или даже на благоразумие и осторожность других участников движения.

Таким образом, законодательный подход к определению содержания субъективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств не последователен. С одной стороны, законода-

тель в УК РФ изменил формулу косвенного умысла, включив безразличное отношение к наступившим последствиям совершаемого деяния, тем самым значительно расширив сферу его применения. Но с другой стороны, в отличие от ст. 211 УК РСФСР, он одновременно указал неосторожность в характеристике субъективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в качестве единственной формы вины. Содержащаяся в законе (ст. 25 УК РФ) формула косвенного умысла, на наш взгляд, по объему и содержанию включает случаи дерзкого и очевидного нарушения правил дорожного движения с особо тяжкими последствиями, особенно допускаемого лицом, находящимся в состоянии опьянения. Вместе с тем изучая конкретные уголовные дела убеждает, что законодательная формула косвенного умысла на практике «не работает».

Полагаем, в соответствии с новой законодательной конструкцией косвенного умысла (ч. 3 ст. 25 УК РФ) применительно к рассматриваемому преступлению речь должна идти и о нем.

9. Отмеченные обстоятельства создают трудности для судебной практики при квалификации, правоприменителям трудно вместить в формулу легкомыслия или небрежности противоправные действия пьяного водителя, повлекшие гибель нескольких лиц. Поэтому мы предлагаем исключить из редакции всех частей ст. 264 УК РФ указание на неосторожное причинение последствий. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее тяжкие последствия для жизни или здоровья *может быть совершено как с косвенным умыслом, так и неосторожно.*

10. С учетом результатов анализа практики противодействия дорожно-транспортным преступлениям, зарубежного законодательского опыта приведены аргументы за возврат в закон ранее исключенной ст. 265 УК РФ, регламентирующей ответственность за оставление места дорожно-транспортного преступления, которая на практике выполняет важную профилактическую роль.

11. Сложившаяся криминальная ситуация настоятельно требует повышения эффективности уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным происшествиям. *Первое направление* таковой заключается в приведении пределов уголовно-правовых санкций в соответствие с реальной опасностью преступлений, что аргументировано в тесте диссертации. Целесообразно продолжить совершенствование процесса пенализации дорожно-транспортных преступлений, начатого в Федеральных законах от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ, от 23.04.2019 г. № 65-ФЗ и от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ.

12. *Вторым направлением* является неукоснительное обеспечение принципа неотвратимости наказания, в том числе административного, тогда как реальная ситуация явно свидетельствует об обратном. Миллионы постановлений об административном штрафе виновными в установленный законом срок не исполняются. Поэтому целесообразно внедрить в общероссийском масштабе опыт создания специальных отделов судебных приставов по взысканию административных штрафов за нарушение правил дорожного движения.

13. *Третьим* по порядку реализации, но не по важности, направлением уголовно-правовой политики в исследуемой сфере является практика реализации принимаемых законодателем решений по дифференциации уголовной ответственности. Необоснованное, неверное или искаженное применение даже хороших законов не принесет желаемого эффекта. Это подтверждают представленные в диссертации результаты анализа подхода судов к назначению наказания за дорожно-транспортные преступления со смертельным исходом, полученные при осуществлении трех выборок по 35 уголовных дел, рассмотренных судами Краснодарского края на соответствующих этапах организации противодействия этим преступлениям, прежде всего правотворческого и правоприменительного характера, в 2009, 2012 и 2015-2016 годы.

14. Выявленные в процессе исследования тенденции судебной практи-

ки по оценке преступных нарушений правил дорожного движения, влекущих гибель людей, свидетельствуют о недостаточной ее «привязке» к сложившимся реалиям. Возникает вопрос, насколько подобные решения суда отвечают принципам уголовного закона и можно ли считать в данном случае, что цель наказания – восстановление социальной справедливости была достигнута. Поэтому полагаем, что Пленуму Верховного Суда РФ целесообразно обобщить практику судов по назначению наказания за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства и сформулировать соответствующие рекомендации.

15. Дорожно-транспортное происшествие как пограничное правонарушение административно-правового и уголовно-правового характера порождает и особые проблемы противодействия. Одним из наиболее опасных нарушений в этой сфере является управление транспортным средством, т.е. источником повышенной общественной опасности, в состоянии опьянения. Статистические показатели неумолимо подтверждают, что увеличение числа административных правонарушений, совершенных лицами в состоянии опьянения, объективно связано с ежегодным ростом количества преступных нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства. Четкая корреляционная зависимость между административными нарушениями правил дорожного движения и транспортными преступлениями должна быть использована в предупреждении этих видов правонарушений.

16. С учетом результатов осуществленного исследования нами предлагается скорректированная редакция ст. 264 УК РФ:

*«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства*

*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».

## Список использованных источников

### I Нормативные правовые акты

#### 1.1 Международные правовые акты

1. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968 г.) (с изм. от 23.09.2014 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_136493/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136493/)

#### 1.2 Нормативные правовые акты и иные официальные документы Российской Федерации, памятники отечественного права

2. Конституция Российской Федерации 1993 г. (с попр.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/).
3. Конституция РСФСР 1978 г.: введена в действие с Декларацией Верховного совета РСФСР от 12 апреля 1978 г. М., 1998 (утраила силу).
4. Конституция Союза Советских Социалистических Республик: утверждена постановлением Чрезвычайного VIII Съезда Советов Союза Советских Социалистических Республик от 5 декабря 1936 г.) (в ред. от 29 октября 1976 г.). М., 1976 (утратила силу).
5. Уголовный кодекс Российской Федерации 1996 г. (в ред. от 16.10.2019 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_10699/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/).
6. Гражданский Кодекс Российской Федерации Гражданский кодекс Российской Федерации 1994 г. (ред. от 18.07.2019 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_5142/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/).
7. О безопасности дорожного движения: Федеральный Закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8585/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/).
8. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР и Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР: Федеральный закон от 01 июля 1994 г. (ред. от 18.12.2001 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL:

[http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_4016/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_4016/) (утратил силу).

9. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»: Федеральный закон от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ // Российская газета. 2013. 25 июля.
10. О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и статью 4 Федерального закона «О стандартизации в Российской Федерации»: Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 296-ФЗ // Российская газета. 2016. 9 июля.
11. О безопасности: Федеральный закон РФ от 28 декабря 2010 г. (ред. от 05.10.2015 г.) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_108546/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_108546/).
12. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 17 июня 2019 года № 146-ФЗ // Российская газета. 2019. 22 июня.
13. О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Российской Федерации от 22 сентября 2006 г. № 1042 (ред. от 27.10.2011 г.) // СПС «Консультант-Плюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_62989/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_62989/) (утратил силу).
14. О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 04.12.2018 г. ) // СПС «Консультант-Плюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/).
15. О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»: постановление Правительства РФ от 03.10.2013 г. № 864 (ред. от 13.12.2017 г.) // СПС «Консультант-Плюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_152847/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152847/).

16. О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177: постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. № 1558 // Российская газета. 2017. 10 января.
17. О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г. № 477 // СПС «Консультант-Плюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_198664/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_198664/).
18. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах»: распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г. № 1707-р // Российская газета. 2005. 27 октября.
19. О полномочиях должностных лиц национальной гвардии Российской Федерации по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию: приказ Федеральной службы национальной гвардии Российской Федерации 6 октября 2016 г. (ред. от 21.06.2018 г.) // СПС «Консультант-Плюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_206522/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_206522/).
20. Соборное Уложение 1649 г. // Российское законодательство X-XX веков. Т. 3: Акты Земских соборов / под общ. ред. О.И. Чистякова. М., 1985.
21. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. СПб, 1845.
22. Уголовный кодекс РСФСР 1922 г. // Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917-1952 гг. / под ред. И.Т. Голякова. М., 1953.
23. Уголовный кодекс РСФСР 1926 г. // Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917-1952 гг. / под ред. И.Т. Голякова. М., 1953.
24. Об уголовной ответственности за государственные преступления: За-

кон СССР от 25 декабря 1958 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1959. № 1.

25. Уголовный кодекс РСФСР 1960 г. // Бытко Ю.И., Бытко С.Ю. Сборник нормативных актов по уголовному праву России X-XX веков. Саратов, 2006.

### 1.3 Уголовное законодательство зарубежных стран

26. Закон об исламских уголовных наказаниях Исламской Республики Иран / научн. ред. А.И. Ахани. СПб., 2008.

27. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики 1999 г. (по сост. на 09.07.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/m/document/?doc\\_id=30420353](https://online.zakon.kz/m/document/?doc_id=30420353).

28. Уголовный кодекс Голландии // / под ред. Б.В. Волженкина. СПб., 2001; URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID>.

29. Уголовный кодекс Испании // URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1247923>.

30. Уголовный кодекс Польши / под ред. А.И. Лукашова, Н.Ф. Кузнецовой. СПб., 2001; Зарубежные уголовные кодексы. – URL: <http://www.crimpravo.ru/page/zar-uk/>.

31. Уголовный кодекс Республики Беларусь 1999 г. (по сост. на 09.01.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=30414984#pos=6;-155](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=30414984#pos=6;-155).

32. Уголовный кодекс Республики Казахстан 2014 г. (по сост. на 01.08.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/m/document?doc\\_id=31575252](https://online.zakon.kz/m/document?doc_id=31575252).

33. Уголовный кодекс Республики Таджикистан 1988 г. (по сост. на 20.06.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30397325](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30397325).

34. Уголовный кодекс Украины 2001 г. (по сост. на 18.09.2019 г.) // URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30418109](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418109).

35. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии / под ред. Д.А. Шестакова. СПб., 2003; URL: <https://constitutions.ru/?p=5854&attempt=1>.

36. Уголовный кодекс Франции // URL:

<http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243018>.

37. Уголовный кодекс Швейцарии / под ред. А.В. Серебренниковой. СПб., 2002; Юридическая Россия: федеральный правовой портал. – URL: <http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241950>.

38. Уголовный кодекс Японии / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2002.

39. Уголовное право зарубежных стран: сборник законодательных материалов / под ред. И.Д. Козочкина. М., 1999.

## **II Материалы судебной практики и судебной статистики**

40. О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15.09.1950 г. № 16/12/У // Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924-1957 гг. М., 1958 (утратило силу).

41. О судебном приговоре: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 29 ноября 2016 г. № 55 // Российская газета. 2016. 29 ноября.

42. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 (ред. от 24.05.2016 г.) // СПС «Консультант-Плюс». – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_82656/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/).

43. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ по делу Ж. // Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1984. № 4.

44. Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ по делу Ф. // Бюллетень Верховного Суда СССР. 1989. № 4. С. 40.

45. Архив Кавказского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

46. Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2010 г.

47. Архив Динского районного суда Краснодарского края за 2008 г.
48. Архив Каневского районного суда Краснодарского края за 2013 г.
49. Архив Аксайского районного суда Ростовской области за 2013 г.
50. Архив Приморского районного суда города Новороссийска Краснодарского края за 2013 г.
51. Архив Ейского районного суда Краснодарского края за 2013 г.
52. Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2013 г.
53. Архив Крымского районного суда Краснодарского края за 2011 г.
54. Архив Белоглинского районного суда Краснодарского края за 2012 г.
55. Архив Октябрьского районного суда г. Новороссийска Краснодарского края за 2011 г.
56. Архив Анапского районного суда Краснодарского края за 2011г.
57. Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2011г.
58. Архив Крымского районного суда Краснодарского края за 2013 г.
59. Архив Мостовского районного суда Краснодарского края за 2005 г.
60. Архив Выселковского районного суда Краснодарского края за 2009г.
61. Архив Приморского районного суда Краснодарского края за 2012 г.
62. Архив Кушевского районного суда Краснодарского края за 2008 г.
63. Архив Екатеринбургского городского суда за 2010 г.
64. Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2011г.
65. Архив Динского районного суда Краснодарского края за 2008 г.
66. Архив Выселковского районного суда Краснодарского края за 2015 г.
67. Архив Калининского районного суда Краснодарского края за 2013 г.
68. Архив Лабинского районного суда Краснодарского края за 2014 г.
69. Архив Динского районного суда Краснодарского края за 2014 г.
70. Архив суда Первоуральского городского округа Свердловской области.
71. Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2010 г.
72. Форма № 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации» за 2015 г. // URL:

<http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=2883>.

73. Форма № 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации» за 2016 г. // URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=2883>.

74. Форма № 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации» за 2018 г. // URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4894>.

75. Форма № 10-а «Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации» за первое полугодие 2019 г. // URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=5081>.

### **III Монографии, учебники, учебные пособия, комментарии**

76. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957.

77. Баршев С. О мере наказания. М., 1840.

78. Бытко Ю. И., Бытко С.Ю. Сборник нормативных актов по уголовному праву России X-XX веков. Саратов, 2006.

79. Бородкин Ю.С., Грекова Т.И. Алкоголизм: причины, следствие, профилактика. Л., 1987.

80. Бохан А.П. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: монография. Ростов н/Д.: Ростовский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2017.

81. Глистин В.К., Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления. Л., 1969.

82. Данилов Е.П. Автомобильные дела. Административные. Уголовные. Гражданские. Экспертиза. М., 2000.

83. Ефимов М.А. Борьба с преступлениями против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения. Минск, 1973.

84. Ковалев М.И. Соучастие в преступлении. Екатеринбург, 1999.

85. Козаченко И.Я., Ишутин Е.А. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертных оценок. Тюмень, 1991.
86. Кондратюк Л.В., Овчинский В.С. Криминологическое измерение. М., 2008.
87. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение. Владивосток, 1992.
88. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003.
89. Кругликов Л.Л., Васильевский А.В. Дифференциация ответственности в уголовном праве. СПб., 2003.
90. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. М., 1999.
91. Кузьмина А.С. Борьба с автотранспортными преступлениями. Омск, 1981.
92. Курс российского уголовного права: Общая часть / под ред. В.Н. Кудрявцева, А.В. Наумова. М., 2001.
93. Курс уголовного права. Особенная часть. Т. 3 / Под ред. Г.Н. Борзенкова, В.С. Комиссарова. М., 2002.
94. Куц Н.Т. Преступления против общественного порядка и общественной безопасности. Киев, 1974.
95. Лисицын Ю.П., Сидоров П.И. Алкоголизм: медико-социальные аспекты. Руководство для врачей. М., 1990.
96. Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. М., 2003.
97. Лунеев В.В. Преступность XX века. Мировые, региональные и российские тенденции. М., 1997.
98. Лунеев В.В. Преступность XX века. М., 2005.
99. Малинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб., 2000.
100. Марцев А.И. Уголовная ответственность и общее предупреждение преступлений. Омск, 1973.
101. Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декримина-

- лизация / под ред. В.Н. Кудрявцева, А.М. Яковлева. М., 1982.
102. Павлов В.Г. Субъект преступления и уголовная ответственность. СПб., 2000.
103. Пикуров Н.И. Применение уголовно-правовых норм с бланкетной диспозицией. Волгоград, 1985.
104. Пикуров Н.И. Квалификация преступлений с бланкетными признаками состава: монография. М., 2009.
105. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. М., 2011.
106. Полный курс уголовного права. Том II: Преступления против личности / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2008.
107. Полный курс уголовного права. Том III: Преступления в сфере экономики / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2008.
108. Полный курс уголовного права. Том IV: Преступления против общественной безопасности / под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2008.
109. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Уголовное право: учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2004.
110. Похоров Л.А. Общие начала назначения наказания и предупреждение рецидивной преступности. Омск, 1980.
111. Решетников Ф.М. Справочник. Правовые системы стран мира. М., 1995.
112. Российское уголовное право. Общая часть: учебник / под ред. В.П. Коняхина и М.Л. Прохоровой. М., 2014.
113. Российское уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. В.П. Коняхина и М.Л. Прохоровой. М., 2015.
114. Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 5: Преступления против общественной безопасности / под ред. А.И. Коробеева. Владивосток, 2001.
115. Тихий В.П. Уголовно-правовая охрана общественной безопасности.

Харьков, 1981.

116. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учебник / под ред. А.И. Рарога. М., 2012.

117. Уголовное право России: учебник: в 2 т. Т.2: Особенная часть / под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова. М., 2008.

118. Уголовное право Российской Федерации: программа курса / под ред. В.П. Коняхина. Краснодар, 2013.

119. Чубинский М.П. Курс уголовной политики. Ярославль, 1909.

120. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные происшествия в антропотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2001.

#### **IV Научные статьи**

121. Арзамасцев М. Правила оценки признаков деяний, дифференцирующих административную и уголовную ответственность // Уголовное право. 2017. № 2.

122. Артеменко Н.В., Саргсян Г.О. Оценка судом состояния опьянения как обстоятельства, отягчающего наказание // Российская юстиция. 2017. № 1.

123. Артеменко Н.В., Шимбарева Н.Г. Как используется потенциал дополнительных наказаний? // Уголовное право. 2018. № 4.

124. Аюпова Г.Ш. Административная преюдиция как средство криминализации деяний в сфере безопасности дорожного движения // Уголовная политика и культура противодействия преступности: материалы международной научно-практической конференции (Краснодар, КрУ МВД РФ, 30 сентября 2016 г.). Краснодар, 2016. Том II.

125. Баканов К.С., Васюков В.Ф. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Уголовный процесс. 2016. № 6.

126. Баранчикова М.В., Подчерняев А.Н. Особенности криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения // Современные проблемы уголовной политики: материалы V международной научно-практической конференции. Краснодар, 2014. Том 1.
127. Баранчикова М.В. Проблемы криминализации нарушений правил дорожного движения // Современные проблемы уголовной политики: материалы VI международной научно-практической конференции. Краснодар, 2015. Том 1.
128. Безручко Е.В., Витвицкая С.С., Кейдунова Е.Р. Основные направления совершенствования подсистемы альтернативных наказаний // Юристъ-Правоведъ. 2017. № 3 (82).
129. Бохан А.П. О дополнительном виде наказания, предусмотренном санкцией ст. 264 УК РФ // Современные проблемы уголовной политики: материалы III Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, 25 сентября 2012 г.). Краснодар, 2012. Том 1.
130. Бохан А.П., Бондарев С.П. К вопросу о совершенствовании диспозиций статей 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Общество и право. 2017. № 4 (62).
131. Бохан А.П., Иванов В.Д. Управление транспортным средством в состоянии опьянения: уголовная и административная ответственность // Юристъ-Правоведъ. 2013. №5.
132. Бохан А.П., Иванов В.Д. Причинная связь в преступлении (на примере статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации) // Философия права. 2015. № 3 (70).
133. Бохан, А.П., Чмырев С.Н., Бондарев С.П. О согласованности понятия «состояние опьянения» в Общей и Особенной частях Уголовного кодекса Российской Федерации // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 7.
134. Гладких В.И. Приглашаем к дискуссии: все ли нас устраивает в со-

временных формах вины и практике их применения? // Российский следователь. 2016. № 3.

135. Голенко Д.В. Конструкция составов преступления с административной преюдицией в Особенной части Уголовного кодекса РФ и их роль в предупреждении преступности // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссийской научно-практической конференции (г. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.). Саратов, 2019.

136. Грачева Ю., Коробеев А., Чучаев А. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2015. № 3.

137. Давыдова К.В., Разогреева А.М. Аналитика криминализации: глубина против поверхности (на примере законов «о пьяных за рулем») // Право и политика. 2015. № 10.

138. Злобин Г.А. Основания и принципы уголовно-правового запрета // Советское государство и право. 1980. №1.

139. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Российская юстиция. 2016. № 12.

140. Кладков А.В. Реализация принципа справедливости в уголовном праве // Пять лет действия УК РФ: итоги и перспективы. М., 2003.

141. Корецкий Д.А., Алтухов С.А. Новый административный регламент ГИБДД в свете федеральных законов // Законность. 2018. № 1 (999).

142. Коробеев А.И. Криминализация управления транспортным средством в состоянии опьянения: назад в будущее // Современные проблемы уголовной политики: материалы VI международной научно-практической конференции. Краснодар, 2015. Том I.

143. Коробеев А.И. Тенденции российской уголовно-правовой политики в сфере пенализации и депенализации от «рождества» УК РФ 1996 г. до наших

дней // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссийской научно-практической конференции (г. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.). Саратов, 2019.

144. Коробеев А., Чучаев А. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу // Уголовное право. 2019. № 5.

145. Крюков В.В. Административная преюдиция в контексте достижения целей уголовного наказания // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссийской научно-практической конференции (г. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.). Саратов, 2019.

146. Лопашенко Н.А. Анализ принципов криминализации на примере криминализации преступлений в сфере экономической деятельности // Современные проблемы уголовной политики: материалы V Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, 3 октября 2014 г.). Краснодар, 2014. Том 1.

147. Лопашенко Н.А. Уголовный проступок в современной России: проекты, проблемы и прогнозы // Уголовно-правовое воздействие и его роль в предупреждении преступности (IV Саратовские уголовно-правовые чтения): сборник статей по материалам IV Всероссийской научно-практической конференции (г. Саратов, 30 сентября – 1 октября 2019 г.). Саратов, 2019.

148. Пикуров Н.И. Административная преюдиция в уголовном праве: возможна ли реабилитация? // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы 4-й Международной научно-практической конференции. М., 2007 .

149. Пикуров Н., Баранчикова М. Вопросы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения в постановлении Пленума и судебной практике // Уголовное право. 2017. № 2.

150. Пикуров Н. Квалификация преступления с учетом преюдициального

решения суда, принятого в рамках гражданского или административного судопроизводства // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2017. № 2 (58).

151. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. 2013. № 6.

152. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Обоснованность дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения как предпосылка их предупреждения // Уголовная политика в сфере обеспечения безопасности здоровья населения, общественной нравственности и иных социально-значимых интересов: материалы второй Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, КСЭИ, 25 мая 2013 г.). Краснодар, 2013.

153. Прохоров Л.А. Актуальные вопросы противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения в России // Российский следователь. 2012. № 23.

154. Прохоров Л.А., Собин Д.В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям правил дорожного движения // Российский следователь. 2016. № 10.

155. Саядова А.С. Некоторые вопросы совершенствования признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Юрист-Правоведъ. 2016. № 1 (74).

156. Собин Д.В. Регламентация ответственности за нарушения правил безопасности дорожного движения: перспектива совершенствования // Российский криминологический взгляд. 2015. № 4.

157. Собин Д.В. Особенности регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения в уголовном законодательстве зарубежных стран: сравнительно-правовой анализ // Научный вестник Южного федерального округа. 2015. №1.

158. Собин Д.В. Криминологическая и социально-экономическая обусловленность криминализации деяний, сопряженных с нарушением правил безопасности дорожного движения // 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.). Краснодар, 2016. Часть II.
159. Тасаков С.В., Тасаков В.С. Нравственные основы некоторых обстоятельств, смягчающих наказание по уголовному законодательству России // Российская юстиция. 2016. № 7.

#### **V Диссертации, авторефераты диссертаций**

160. Антонов А.Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации: дис. ... канд дис. ... канд юрид. наук. М., 2001.
161. Бабанов А.С. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2002.
162. Бавсун М.В. Уголовно-правовое воздействие: идеология, цели и средства реализации: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Омск, 2013.
163. Божко И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2011.
164. Бохан А.П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов-н/Д., 2002.
165. Бохан А.П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов-н/Д., 2002.
166. Войтенков Е.А. Государственно-правовое обеспечения безопасности

дорожного движения в России: исторический опыт и перспективы: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2014.

167. Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007.

168. Гринберг М.С. Преступления против общественной безопасности в сфере взаимодействия человека и техники: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Свердловск, 1973.

169. Зворыгин С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2013.

170. Зенцова С. А. Источник повышенной опасности и его уголовно-правовое значение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006.

171. Зокин А.М. Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: зарубежный опыт; вопросы совершенствования российского законодательства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2019.

172. Майоров В.И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1994.

173. Мустафаев Ч.Ф. Административная преюдиция в советском уголовном праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1986.

174. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д-ра. юрид. наук. М., 1993.

175. Соктоев З. Б. Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2001.

176. Танага И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств: проблемы уголовно-правового регулирования и предупреждения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов-н/Д., 2010.

177. Таюрская Е.А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006.

## **VI Материалы периодической печати**

178. Александров Г. Колеса смерти // Аргументы и факты. 2012. №39.

179. Баршев В. Быстрее – безопаснее // Российская газета. 2015. 8 апреля.

180. Баршев В. Лихачи под арестом // Российская газета. 2016. 18 ноября.

181. Баршев В. Лихач подорожает. Интервью В. Лысакова // Российская газета. 2012. 2 октября.

182. Баршев В. Водителям дадут знак. Порядок перевозки детей пересмотрят // Российская газета. 2016. 12 декабря.

183. Баршев В. Смертельный выезд // Российская газета. 2017. 21 февраля.

184. Брежицкая Е. Гнал без прав // Российская газета. 2016. 8 августа.

185. Добрынина С. Влетели под фуру // Российская газета. 2016. 5 декабря.

186. Дубичева К. На черном перекрестке // Российская газета. 2010. 15 июля.

187. Егоров И. Вызов принят: интервью секретаря Совета Безопасности РФ Н. Патрушева // Российская газета. 2013. 27 декабря.

188. Исаев А. Безопасность на дорогах // Российская газета. 2016. 19 октября.

189. Куликов В. Судите мягче // Российская газета. 2016. 19 октября.

190. Куликов В. Допьются до тюрьмы // Российская газета. 2016. 3 ноября.

191. Меньшиков А., Жандарова И. Помчались против правил // Россий-

ская газета. 2016. 6 декабря.

192. Павловская Т. Роковой переезд // Российская газета. 2006. 14 января.
193. Пинкус М. «Протаранил «скорую» // Российская газета. 2016. 10 октября.
194. Потапова Ю. Смертельный наезд // Российская газета. 2010. 22 сентября.
195. Рокоссовская А. Только попробуй выпить // Российская газета. 2011. 11 ноября.
196. Рузанова Н. Начать с чистого листа. Интервью председателя Верховного суда РФ В. Лебедева // Российская газета. 2016. 21 сентября.
197. Столярчук Н., Емельянова С. Встречка со смертью // Российская газета. 2013. 15 июля.
198. Толстоухова Н. Тягач без правил // Российская газета. 2016. 16 декабря.

**АНКЕТА**

**для опроса**

по проблеме эффективности существующей системы мер уголовно-правового противодействия преступленным нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспорта (ст. 264, 264<sup>1</sup> УК РФ)

Заранее благодарим за участие в опросе!

(в опросе приняли участие 175 респондентов: 35 ученых, 82 следователя и 58 судей).

**1. Ваша оценка опасности современного состояния преступности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в России?**

/нужное подчеркнуть/

- а) чрезвычайно опасная ситуация, как водитель или пассажир испытываю сильную тревогу на трассе.....82%
- б) ситуация опасная, но контролируемая, поэтому особых оснований для тревоги не вижу.....18%

**2. Считаете ли Вы достаточно эффективным существующий подход к регламентации уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств?**

- а) да, система уголовно-правовых норм вполне достаточна, но эффективность зависит от точного их исполнения .....82%
- б) нет, желательно внести коррективы в законодательное описание состава и дифференциацию уголовной ответственности.....18%
- в) более четко сориентировать административное законодательство на предупреждение дорожно-транспортных правонарушений.....100%

**3. Какие изменения, дополнения, на Ваш взгляд, необходимо внести в редакцию ст. 264 УК РФ?**

Пожалуйста, выскажите свои предложения:

- а) внести изменения в законодательное описание субъективной стороны соответствующих составов (ч. 1- 6 ст. 264 УК РФ), исключив указание на неосторожную форму вины.....75%
- б) особо квалифицированный состав, сконструированный в ч. 3 ст. 264 УК РФ, отнести к категории тяжких преступлений.....70%

в) скорректировать санкции всех частей ст. 264 УК РФ с учетом тяжести последствий.....65%

**4. Поддерживаете ли Вы решение законодателя об установлении уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения после применения административного наказания за аналогичное нарушение (ст. 264<sup>1</sup> УК РФ):**

а) да, я считаю, что применение этой нормы способствует предупреждению более тяжких дорожно-транспортных происшествий.....60%

б) нет, я присоединяюсь к мнению тех ученых, которые критически относятся к возвращению в систему уголовного законодательства института административной преюдиции.....15%

в) поддерживаю, но при условии внесения определенных изменений в редакцию диспозиции ст. 264<sup>1</sup> УК РФ.....15%

г) затрудняюсь ответить.....10%

**5. Считаете ли Вы необходимым вернуть в УК РФ норму, регламентирующую уголовную ответственность за оставление места ДТП?**

а) да, это будет обоснованным решением, так как она (исключенная из УК РФ ст. 265) выполняла важную роль в деле спасения раненых при ДТП потерпевших.....70%

б) нецелесообразно, так как ответственность за оставление потерпевшего в опасном для жизни состоянии предусмотрена ст. 125 УК.....30%

**6. Какие сложности возникали у Вас при применении ст. 264 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств?**

а) определение тяжести последствий при временном разрыве между причинением вреда здоровью и наступлением смерти.....60%

б) доказывание состояния опьянения в момент совершения преступления, когда водитель скрывается с места происшествия или отказывается от медицинского освидетельствования на факт опьянения.....30%

в) не испытывал трудностей.....10%

**7. Каковы, на Ваш взгляд, причины и условия осложнения криминальной ситуации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения?**

а) нестабильность законодательного регулирования (государственного, уголовно-правового, административно-правового).....90%

б) отсутствие четкой и стабильной модели правового регулирования предупреждения дорожно-транспортных происшествий, прежде всего, административно-правового.....40%

д) недостаточная эффективность правоприменительной практики, судебной, особенно в отношении «привилегированных» граждан (депутатов, работников правоохранительных органов, представителей «золотой молодежи»).....60%

**8. Каковы, на Ваш взгляд, основные меры профилактики преступлений против безопасности дорожного движения, при этом каким мерам следует отдавать предпочтение: уголовно-правовым, административным, общесоциальным?**

1) мерам уголовно-правового воздействия, практике назначения наказания для достижения его цели – предупреждение ДТП.....80%

2) более эффективно использовать широкие возможности административного воздействия.....90%

3) более широко и предметно применять общепредупредительные меры, особенно среди молодежи, управляющей транспортным средством..100%

4) все меры противодействия данной группе преступлений важны, но будут иметь эффект только при последовательном и комплексном их применении.....100%

**По отдельным вопросам сумма процентов может быть более 100, так как респонденты высказывали свое мнение по нескольким позициям.**