

Федеральное государственное казенное образовательное  
учреждение высшего образования  
«Восточно-Сибирский институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

**А. И. Сирохин**

**БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ:  
ВОПРОСЫ КАЧЕСТВА УГОЛОВНОГО ЗАКОНА  
И ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ**

Монография

Иркутск  
Восточно-Сибирский институт МВД России  
2022

УДК 343.346  
ББК 67.408  
С 40

Печатается по решению редакционно-издательского совета  
Восточно-Сибирского института МВД России

Рецензенты:  
канд. юрид. наук С.В. Мельник;  
канд. юрид. наук О. В. Турчина.

**Сирохин, Антон Игоревич.**  
С 40 Безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: вопросы качества уголовного закона и эффективности правовой охраны: монография / А. И. Сирохин. – Иркутск : Восточно-Сибирский институт МВД России, 2022. – 180 с.

**ISBN 978-5-9538-0086-0**

В настоящей монографии представлены результаты комплексного исследования вопросов охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с точки зрения качества уголовного закона и эффективности механизмов уголовно-правового регулирования. Проведено обобщение основных научных положений теории уголовного права относительно охранительной функции уголовного закона в данной сфере; проанализированы признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, которые могут вызывать трудности в его квалификации; уделено внимание проблемам правового режима рефлекторных поведенческих реакций, особенностям психической деятельности участников дорожного движения.

Предназначена для курсантов, слушателей, научно-педагогического состава образовательных организаций МВД России, а также исследователей и специалистов, интересующихся вопросами эффективности правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

УДК 343.346  
ББК 67.408

**ISBN 978-5-9538-0086-0**

© Сирохин А.И., 2022  
© Восточно-Сибирский институт МВД России, 2022

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|   |     |
|---|-----|
| ВВЕДЕНИЕ .....  | 4   |
| <b>ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ КАЧЕСТВА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ЭФФЕКТИВНОСТИ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ</b>  |     |
| § 1. Теоретические основы изучения качества законодательства и эффективности уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств .....                             | 12  |
| § 2. История развития юридических конструкций норм об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве России .....                             | 28  |
| § 3. Преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ: современное состояние безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, его связи с качеством и эффективностью уголовного закона ..... | 46  |
| <b>ГЛАВА 2. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СТ. 264 УК РФ): КАЧЕСТВО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ КОНСТРУКЦИИ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ</b>  |     |
| § 1. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: качество основного и квалифицированных составов (ст. 264 УК РФ) .....                                    | 82  |
| § 2. Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: качество основного и квалифицированных составов (ст. 264 УК РФ) .....                                   | 100 |
| § 3. Проблемы и перспективы уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в современной России .....   | 119 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....  | 139 |
| БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....  | 145 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ .....  | 175 |

## **ВВЕДЕНИЕ**

Проблема безопасности дорожного движения вследствие ее особой общественной значимости на протяжении многих лет активно исследуется представителями уголовного права и криминологии, криминалистики, административного права и смежных отраслей юриспруденции. Эта проблема является предметом не только научного, но также пристального государственного и общественного внимания. Те или иные ее аспекты регулярно становятся объектом внимания в выступлениях представителей политического руководства страны и «первых лиц» правоохранительной системы России, обсуждаются на площадке общественных палат, советов и иных институтов гражданского общества, активно освещаются в средствах массовой информации, входят в повестку дня работы органов государственной власти и муниципальных образований с целью совершенствования правового регулирования, судебной и иной правоприменительной практики.

По показателям дорожно-транспортной аварийности и травматизма Россия уступает США, а также большинству государств Европы и Азии. На расширенном заседании коллегии МВД России, проходившем в Москве 17 февраля 2022 г., Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что несмотря на небольшое снижение числа дорожно-транспортных происшествий, в них по-прежнему погибает много людей<sup>1</sup>.

Стремление государства обеспечить безопасность на дорогах подтверждается внесением многочисленных изменений и дополнений в нормативные правовые акты, регулирующие дорожное движение и эксплуатацию транспорта, а также принятием национальных проектов<sup>2</sup>, стратегий и целевых программ<sup>3</sup>, направленных на повышение безопасности дорожного движения на федеральном и региональных уровнях. Однако последующая правоприменительная практика показывает, что в процессе создания новелл не всегда обеспечиваются их логические, системные связи со смежными

---

<sup>1</sup> Расширенное заседание коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации // Официальное интернет-представительство Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/67795> (дата обращения: 21.04.2022). Режим доступа: свободный.

<sup>2</sup> Безопасные и качественные автомобильные дороги: национальный проект. Утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам: протокол № 15 от 24.12.2018 г. // Официальный интернет-портал Правительства Российской Федерации. URL: <http://government.ru/info/35558> (дата обращения: 21.06.2021). Режим доступа: свободный.

<sup>3</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018—2024 годы: распоряжение Правительства РФ от 08 января 2018 г. №1-р // Российская газета. — 2018. — № 15; О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения»: Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (в ред. от 16.05.2020) // Гарант : сайт. URL: <https://base.garant.ru/70467076/> (дата обращения: 21.06.2021). Режим доступа: свободный.

нормами, нарушается единство всех звеньев правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств Одной из целей, обозначенных в национальном проекте «Безопасные и качественные дороги», разработанном Минтрансом России во исполнение Указа Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»<sup>4</sup>, является снижение к 2024 г. уровня социального риска в ДТП (числа погибших на 100 тыс. населения) более чем в три раза по сравнению с показателями 2017 года: с 13,6 до 4. Очевидно, что достижение данной цели необходимо обеспечить не только путем строительства новых качественных автодорог и ремонта старых, но и комплексом иных, связанных между собой по задачам, социальных, экономических и юридических мер, в том числе путем совершенствования законодательства, направленного на борьбу с правонарушениями, посягающими на соответствующую сферу общественной безопасности и правопорядка.

Для того чтобы тенденция сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и доли преступлений в их числе проявлялась наиболее стабильно, необходимо, чтобы уголовный закон эффективно выполнял свои задачи по охране общественных отношений в области безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и предупреждению данных преступлений. Вместе с тем нормы, устанавливающие уголовную ответственность за преступления в анализируемой сфере, в их корреляции и взаимосвязях со смежными положениями разных отраслей права имеют качественные дефекты и требуют совершенствования.

Сказанным определяется актуальность исследования вопросов охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с точки зрения качества уголовного закона и эффективности механизмов уголовно-правового регулирования.

В юридической науке проблеме безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств уделяется значительное внимание. По различным аспектам этого вопроса ежегодно выходят в свет монографические труды, комментарии и научные публикации.

Важное значение для исследования проблем уголовной ответственности за преступления, совершаемые по неосторожности, и их предупреждения имеют труды таких ученых, как Ю. М. Антонян, В. В. Бабурин, Я. М. Брайнин, С. Е. Вицин, Б. Я. Гаврилов, С. И. Герасимов, П. С. Дагель, А. Э. Жалинский, В. Е. Квашис, И. Я. Козаченко, Л. Л. Кругликов, В. Н. Кудрявцев, Н. Ф. Кузнецова, В. В. Лунеев, Н. А. Лопашенко, В. Б. Малинин, Г. М. Миньковский, А. В. Наумов, С. И. Никитинский, Б. Я. Петелин, А. И. Рарог,

---

<sup>4</sup> О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года : Указ Президента РФ от 07 мая 2018 г. № 204 (ред. от 21.07.2020) // Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <https://mvd.consultant.ru/documents/1056500?items=1&page=1> (дата обращения: 21.06.2021). Режим доступа: свободный.

И. С. Самошенко, С. В. Скляров, И. М. Тяжкова, М. Г. Угрехелидзе, В. Д. Филимонов, И. Р. Харитонова, А. М. Яковлев и др.

Непосредственно вопросам уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта посвятили свои труды О. Н. Бондарчик, Д. А. Бражников, Е. В. Гвоздева, А. В. Грибков, Б. Л. Зотов, В. В. Иванова, Н. Ю. Исаев, А. И. Коробеев, Д. О. Кузьменко, Л. Г. Мачковский, С. Н. Мешалкин, В. А. Нерсесян, Д. А. Никитас, Н. В. Осадчий, В. П. Перфилов, А. Г. Рублев, Д. В. Смирнов, З. Б. Соктоев, И. В. Танага, И. М. Тяжкова, М. В. Федорченко, О. Н. Ходасевич, Е. А. Чипурина, А. И. Чучаев, А. А. Шелудяков, Н. В. Якубенко и ряд других авторов.

Значительным вкладом в разработку ряда частных аспектов, теоретических и практических проблем в рассматриваемой нами сфере в последние годы стали диссертационные работы М. Э. Авдаляна, М. В. Афанасьева, Г. Ш. Аюповой, А. И. Добрекова, С. А. Комариковой, Д. В. Собина и других исследователей.

Вместе с тем в отечественной правовой науке на сегодня остался недостаточно исследованным вопрос о степени влияния уголовного закона и практики его применения на общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также о влиянии юридических конструкций, использованных в нормах гл. 27 УК РФ, на состояние уголовно-правовой охраны данных общественных отношений. С.Г. Дагель еще в начале 1980-х гг. отмечал, что «меры уголовно-правового воздействия должны быть установлены, применены и исполнены таким образом, чтобы в максимальной степени обеспечить достижение тех целей, которые перед ними ставятся»<sup>5</sup>. Иными словами, речь идет об эффективности уголовно-правовых норм, если рассматривать эффективность как соотношение фактического результата с поставленными целями.

В общей теории права и теории уголовного права эффективность норм права и правового регулирования прежде всего рассматривается в контексте качества законодательства, адекватности текстуального выражения в нем правовых предписаний: чем качественнее закон, тем эффективнее он регулирует общественные отношения. Однако само понятие «качество закона» имеет сложную структуру, в него включается, как минимум, две составные части: а) социально-правовое качество; б) юридико-техническое качество (а последнее, в свою очередь, подразумевает также качество лингвистическое). В уголовно-правовой сфере важнейшим аспектом правового качества закона является правильное конструирование состава конкретного преступления.

В уголовно-правовой и криминологической областях, в отличие от остального юридического отраслевого знания, существенное значение имеет также соотношение категорий «эффективность уголовного закона» и «эффективность уголовной ответственности и наказания». Вместе с тем

---

<sup>5</sup> Дагель, С. Г. Проблемы советской уголовной политики : учеб. пособие. Владивосток, 1982. С. 37.

очевидно, что применительно к преступлениям с неосторожной формой вины эффективность следует рассматривать в большей степени в контексте общей превенции, информационного воздействия на водителей транспортных средств. Эти взаимосвязи в уголовно-правовой научной литературе исследованы недостаточно полно. Как представляется, в современных научных уголовно-правовых исследованиях не уделяется достаточно внимания анализу конкретных правовых норм с позиций общеправовых категорий «качество» и «эффективность». Вместе с тем авторы коллективной монографии по проблемам качества уголовного закона совершенно обоснованно указывают: «Уголовный закон остается одним из важных инструментов снижения уровня аварийности на транспорте. Составы транспортных преступлений не просто выделены в отдельную главу УК РФ – они в последние годы подвергаются активным трансформациям: уголовное законодательство постоянно изменяется, дополняется новыми статьями, новыми редакциями статей. При этом становится все более очевидной научная потребность в осмыслении особенностей конструирования диспозиций уголовно-правовых норм»<sup>6</sup>.

Что касается составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, то предметно и целенаправленно с точки зрения эффективности их никто не рассматривал.

Цель настоящей работы – получение полной, объективной, актуальной, достоверной информации о безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как объекте уголовно-правовой охраны, о качестве и эффективности уголовного закона, современном состоянии правового регулирования общественных отношений и правоприменительной практики в данной сфере, выявление проблем уголовно-правовой охраны общественных отношений в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с позиций качества и эффективности законодательства, выработка предложений и рекомендаций по их устраниению.

Теоретическую основу исследования составили труды ученых – теоретиков права, посвященные вопросам правового регулирования общественных отношений, качества и эффективности закона, юридической техники, а также специалистов в области уголовного права, криминологии и иных сфер юриспруденции.

Научная новизна работы заключается в том, что автором осуществлено первое в своем роде исследование проблем уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в нетрадиционном для подобных исследований аспекте: с точки зрения качества и эффективности соответствующих норм уголовного закона, с использованием праксиологического и телеологического методов.

Путем сопоставления использованных в уголовном законе юридических конструкций, динамики их изменений (поправок) и фактического социального

---

<sup>6</sup> Качество уголовного закона: проблемы Особенной части : монография / под ред. А. И. Рарога. М.: Проспект, 2017. С. 278.

результата изучено современное состояние охранительной функции уголовного закона в области безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, определены ее содержание и перспективы.

Предпринята попытка аргументировать основанный на психологических аспектах эффективности закона вывод о том, что механизм воздействия уголовного закона на поведение водителей включает не только собственно юридические (регулятивный и охранительный), но и субъективный информационно-воспитательный канал, работа которого должна привести к сокращению количества совершаемых преступлений в названной сфере общественных отношений за счет вытеснения у граждан таких социально-психологических установок, которые соответствуют легкомысленному и небрежному правовому поведению. В результате проведенного исследования выявлены закономерности формирования нигилистического отношения к правилам дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, описан кризис мер репрессивного воздействия в анализируемой сфере. Доказывается, что этот кризис обусловлен дефектами в конструкциях санкций ст. 264 УК РФ и других статей гл. 27 УК РФ с неосторожной формой вины, неоптимальными решениями в вопросах пенализации. Ранее в научной литературе подобный вектор исследования механизмов действия ст. 264 УК РФ предметно не использовался.

На основе проведенного качественного и праксиологического анализа автором выработаны следующие предложения и рекомендации по улучшению качества уголовного закона, повышению эффективности его действия в сфере охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств:

1. В процессе разработки главы 27 УК РФ остался без внимания как положительный, так и отрицательный опыт действия УК РСФСР 1960 г. в отношении вопросов охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а вновь создаваемые юридические конструкции и уголовно-правовые запреты не получили тщательного обоснования. Существующие модели норм главы 27 УК РФ неадекватно отражают регулируемые общественные отношения. Очевидна острая потребность в переосмыслении применяемых юридических конструкций, их совершенствовании.

2. Юридическую конструкцию, примененную в ст. 264 УК РФ и других статьях гл. 27 УК РФ с неосторожной формой вины, необходимо изменить, поскольку с момента ее создания (1968 г.) она не позволила добиться ожидаемого результата, а к настоящему времени не отражает особенностей регулируемых общественных отношений и, следовательно, не отвечает потребностям уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

3. Исследование современного состояния охранительной функции уголовного закона в сфере охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств показало, что задачи уголовного закона в анализируемой сфере выполняются недостаточно эффективно. В этой связи предлагается заменить в основании дифференциации уголовной

ответственности признак «характер неосторожных последствий» на признак «субъективное отношение к своему деянию и его последствиям».

4. Используемые юридические конструкции санкций анализируемой нормы привели к низкой эффективности уголовного наказания в данной сфере общественных отношений, в связи с чем предлагается изменить санкции ст. 264 УК РФ и других статей гл. 27 УК РФ с неосторожной формой вины, дополнив их наказаниями, менее строгими, чем лишение свободы и принудительные работы, при этом увеличив срок дополнительного наказания, которое не ограничивает личную свободу осужденного (например, с учетом законодательных возможностей ч. 2 ст. 47 УК РФ увеличить срок дополнительного вида наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до десяти лет).

5. Проведенное исследование выявило достаточно много свидетельств исчерпанности ресурса ужесточения уголовной ответственности в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Этот порог был пройден уже в 2009 году, поэтому необходимо переосмыслить функциональную специфику уголовного законодательства в механизме правового регулирования этой сферы общественных отношений.

В этой связи предлагается с учетом наличия в ст. 264 УК РФ дополнительного основного альтернативного наказания в виде принудительных работ представленный в санкциях ст. 264 УК РФ размер наказания в виде лишения свободы и принудительных работ снизить до величин, изложенных в анализируемой статье в редакции Федерального закона от 07.12.2011 г. № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>7</sup>, чтобы привести их в соответствие с принципами справедливости, гуманизма и правилами экономии уголовной репрессии.

6. Не отвечают задачам уголовного законодательства (ч. 1 ст. 2 УК РФ), а также не согласуются с санкциями ч. 1 ст. 266 УК РФ санкции ч.ч. 2 и 3 ст. 266 УК РФ, так как не содержат дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Требуется включение указанного дополнительного наказания в санкцию норм с квалифицированными составами этого преступления.

7. В существующем виде правоприменительная практика выявляет в составе ст. 264 УК РФ признаки видового объекта гл. 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья», что свидетельствует о происходящем содействии изменении непосредственного объекта уголовно-правовой охраны данной нормы.

---

<sup>7</sup> О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон № 420-ФЗ : принят Гос. Думой 17 ноября 2011 года : одобрен Советом Федерации 29 ноября 2011 года // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 50. Ст. 7362.

Устранить указанное расхождение возможно реализацией одного из следующих предложений:

- исключить из названия и диспозиции ст. 264 УК РФ и Правил дорожного движения термин «дорожного»;
- переместить ст. 264 УК РФ в главу 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья» в качестве квалифицирующего признака соответствующих статей или самостоятельным составом;
- сформировать институт уголовной ответственности за причинение вреда жизни и здоровью в результате эксплуатации механических транспортных средств как источников повышенной опасности, вне их связи с дорожным движением.

8. Ст. 264 УК РФ и другие статьи гл. 27 УК РФ с неосторожной формой вины и практика их применения содержат признаки объективного вмешательства, которое вызвано следующими обстоятельствами:

– применяется излишняя законодательная дифференциация уголовной ответственности по характеру наступивших последствий, при том что они являются неосторожными, их параметры весьма вероятностны и зависят от многих случайных факторов ситуативного плана, а причинно-следственные связи, допускаемые при установлении признаков объективной стороны, являются очень сложными. В результате вывод о степени общественной опасности виновного и предусмотренные законом меры уголовной ответственности не ориентированы на его социально-психологические установки, а отражают непредвиденные особенности наступления последствий в конкретном случае;

– бланкетный характер диспозиций при неопределенности многих положений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств приводит к размытию границ уголовной ответственности, способствует расширительному толкованию норм УК РФ в процессе правоприменения, а также оценочному подходу при определении содержания вины и ее разновидности;

– на фоне широкой трактовки причинно-следственной связи институт уголовной ответственности за преступление против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств фактически заимствовал из гражданского права принцип презумпции виновности владельца источника повышенной опасности. Это позволяет подменять вину наличием общественно опасных последствий;

– использование оценочного подхода к установлению субъективной стороны в составах преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также сложных причинно-следственных связей позволяет в судебно-следственной практике создавать гибридные разновидности неосторожной вины, которые не известны уголовному закону: в одном и том же случае используются отдельные признаки преступного легкомыслия в сочетании с объективным либо субъективным критерием небрежности.

9. С марта 2009 года редакция ст. 264 УК РФ предусматривает вторую линию дифференциации – по признаку физиологического состояния

субъекта (состояние опьянения). Двойная дифференциация, по нашему мнению, является пробелом в уголовно-правовом регулировании анализируемой сферы общественных отношений.

В результате исследования правового качества указанных статей уголовного закона выявлены и другие социально-правовые (криминологические), а также технико-юридические недостатки, препятствующие эффективному осуществлению охранительной функции уголовного закона.

# ГЛАВА 1.

## ОБЩИЕ ВОПРОСЫ КАЧЕСТВА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ЭФФЕКТИВНОСТИ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### **§ 1. Теоретические основы изучения качества законодательства и эффективности уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Уже несколько десятилетий в отечественной юриспруденции активно разрабатываются тесно связанные между собой концепции правового качества закона и теории эффективности в праве. В разных интерпретациях ученые обращаются к таким категориям, как «эффективность права», «эффективность правового регулирования», «эффективность правовых норм», «эффективность действия права» и другим подобным.

Сравнительный анализ имеющихся научных трудов показывает, что, за исключением использования общей схемы теории эффективности, согласно которой в самом простом виде эффективность есть отношение цели к результату с поправкой на затраты, подходы авторов существенно разнятся.

Одной из наиболее распространенных и подтвержденных версий является «социологическая», согласно которой эффективность должна определяться тем социально значимым результатом, который последовал в итоге действия закона. Л. И. Спиридонов, определяя общую направленность работ ученых, придерживающихся данной концепции, писал: «Юрист, как правило, стремится в первую очередь выявить те пути совершенствования законодательства, которые в состоянии повысить его действенность в качестве инструмента социальных изменений. Социолог рассматривает право в качестве специфической формы общественных отношений и пытается выяснить те социальные условия, которые играют решающую роль в эффективности этой формы<sup>8</sup>. Подход вполне оправданный, поскольку в его рамках юридические явления рассматриваются как момент самого общества, достигшего определенной ступени исторического развития или проходящего через последовательно сменяющие друг друга ступени (у исследователей 1970–80-х годов по понятным причинам – общественно-экономические формации).

Ход и результаты исследований по разным направлениям описываемой исследовательской версии в 60–70-х гг. XX века нашли

---

<sup>8</sup> Пашков, А. С., Явич, Л. С., Фомин, Э. А., Спиридонов, Л. И. Эффективность действия правовых норм. Л.: ЛГУ, 1977. С. 3.

отражение в нескольких десятках публикаций. Затем они были обобщены и развиты в коллективной монографии, вышедшей в 1977 году в издательстве ЛГУ. Анализируя монографию, можно выделить следующие положительные стороны предложенного подхода.

Авторы уходят от упрощенной конструкции «конкретная цель — конкретный результат», утверждая, что коль скоро право — момент общества, то его количественное и качественное состояния на данный момент детерминируются условиями и характером социального целого, а потому проблемы эффективности как права в целом, так и каждой нормы права необходимо изучать в их органических взаимосвязях и опосредованиях. Недопустимо сводить эффективность к отдельным локальным (пусть даже положительным) эффектам. В частности, необходимо учитывать вертикальные и функциональные связи внутри самой системы права; связи норм права с другими социальными регуляторами, направленными на те же социальные цели(либо противодействующими им). Необходимо увязывать расчеты эффективности с иными социальными факторами: психологическими, идеологическими, экономическими и т. п.

В работе проводится мысль о том, что критерием эффективности деятельности общественного целого служит мера абстрактного равенства социально неоднородных субъектов в тех особых формах, которые присущи каждой сфере общественной жизни. Поэтому степень эффективности нормы определяется уровнем аккумулирования ею данного свойства («абстрактного равенства»), мерой ее соответствия признанному на данный момент социальному идеалу равенства, обеспечивающему целостность общественного организма (дифференциированного, в свою очередь, на структурные единицы — классы, социальные группы и т.д., у каждой из которых свой расчетный уровень «абстрактного равенства»).

Перед нами в последующем стоит задача «перевода» общетеоретических концепций применительно к уголовно-правовой специфике. Если принять во внимание концепцию, согласно которой преступление представляет собой разновидность социального конфликта, следует обратить внимание на версию В. В. Лапаевой, по сути развивающую изложенную выше концепцию ученых «ленинградской школы». Она полагает, что «эмпириически верифицируемым индикатором эффективности норм законодательства мог бы послужить такой правовой по своей сути показатель, как мера конфликтности урегулированных данной нормой общественных отношений»<sup>9</sup>. Автор исходит из того, что социальные и социально-политические конфликты представляют собой неотъемлемую черту любого демократического общества. Наиболее

<sup>9</sup> Лапаева, В. В. Эффективность действия права // Проблемы общей теории права и государства : учебник для вузов / под ред. В. С. Нерсесянца. М.: НОРМА, 2001. С. 505.

значимые конфликты гражданского общества, преломляясь через политическую сферу, находят свое разрешение в правовой форме, т.е. путем принятия законов, ориентированных на согласование противоборствующих социальных интересов в рамках приемлемого для общества в целом общего интереса, выражающего общую волю. Для исследования общественно-политической конфликтности как показателя эффективности права необходимо выработать общий критерий. Таким критерием может послужить степень конфликтности урегулированных исследуемой нормой общественных отношений, а это в свою очередь предполагает знание о каком-то оптимальном для этой сферы уровне конфликтности на данный момент (с учетом общей социально-политической, экономической, нравственной и др. ситуации). «С учетом сказанного под эффективностью права следует понимать степень соответствия уровня конфликтности регулируемых правовыми нормами отношений оптимальному уровню конфликтности в данной сфере»<sup>10</sup>.

Спустя несколько лет после выхода в свет данной работы исследование проблем эффективности правовых норм было проведено коллективом ученых в составе В. Н. Кудрявцева, В. И. Никитинского, И. С. Самошенко и В. В. Глазырина. Предложенный ими подход значительно отличается от рассмотренного выше «социологического», его авторы рассматривают проблемы эффективности с точки зрения государственного управления обществом. Суть концепции заключается в том, что правовое регулирование является главным способом управления общественным поведением, одной из ведущих форм государственного руководства страной, что все институты права, как и право в целом, представляют собой инструмент социального управления<sup>11</sup>. «Социальное управление, – указывают авторы, – определяется в общем виде как целесообразное воздействие на общественную систему, т.е. приведение системы в соответствие с присущими ей закономерностями. Ту же роль выполняет и правовое регулирование. Методологически вполне оправданно рассматривать процесс правового воздействия на поведение людей как специфическую форму управленческого воздействия, которая, хотя и имеет свои специфические черты, подчиняется общим закономерностям управления»<sup>12</sup>. Отсюда следует мысль о том, что в предмет исследования эффективности права должны входить как собственно организационные аспекты государственной власти в ее правотворческой и правоприменительной деятельности, так и механизм правового регулирования как совокупность правовых средств, при помощи которых

---

<sup>10</sup> Там же. С. 507.

<sup>11</sup> Кудрявцев, В. Н., Никитинский, В. И., Самошенко, И. С., Глазырин, В. В. Эффективность правовых норм. М.: Юрид. лит., 1980. С. 9.

<sup>12</sup> Там же. С. 10.

осуществляется целенаправленное государственно-властное воздействие на общественные отношения.

Коль скоро правовое регулирование – деятельность управленческая, то весьма важно правильно оценить качества деятельности на каждом из этапов управленческого цикла. В связи с этим возможно в принципе изучение эффективности деятельности по принятию правовых решений; эффективности различных видов правоприменительной деятельности (например, судебной деятельности); эффективности различных видов надзорно-контрольной деятельности и т.д. Любая правовая норма принимается ради того, чтобы обеспечить определенные, заранее запланированные изменения или закрепление существующего в объекте воздействия. Однако принятие правовых норм есть лишь первый шаг правового регулирования. Оценка результатов действия правовых норм возможна только на основе их сопоставления с прогнозируемыми (расчетными). Отсутствие необходимой информации обо всех результатах действия правовых норм снижает возможность научного управления. Данные о фактических свойствах действия правовых норм служат одной из научных основ совершенствования правового регулирования. Эффективность — это свойство действия правовых норм, а критериями оценки их эффективности являются цели. При этом каждая отдельная норма имеет свою цель; свои цели имеют определенные группы норм, правовые цепи, институты, отрасли; наконец, право данного государства в данный период. Возможность достижения целей более высокого уровня всегда требует предварительного решения задач более низкого уровня. При этом цели более низкого порядка должны рассматриваться в качестве средств для достижения более высоких целей. Основные задачи той или иной отрасли законодательства могут быть решены при условии предварительного достижения целей конкретных правовых институтов, а цели последних — на основе достижения конкретных частных целей правовых норм и их групп.

Таким образом, по мнению В. И. Никитинского, И. С. Самошенко и их последователей, система правовых целей образует довольно сложное «дерево целей» («лестницу целей»). Разграничение правовых целей различных уровней имеет принципиальное значение для определения эффективности различных правовых систем. Так, измерение эффективности конкретных правовых норм или их небольших групп должно осуществляться на основе их частных непосредственных целей. Ориентация здесь только на цели более высокого уровня может привести к ошибочным выводам. Эффективность правовых институтов или конкретных отраслей права может быть определена лишь на основе целей соответствующего уровня.

Принимая в общих чертах аксиому, согласно которой эффективность определяется тем социально-полезным результатом, который был

достигнут в результате действия правовой нормы, авторы рассматриваемой версии в то же время утверждают, что юридическую эффективность правовых норм следует отличать от их социальной эффективности. Юридическая эффективность правовой нормы характеризуется соответствием поведения адресатов правовой нормы требуемому поведению, указанному в норме. Эталоном оценки социальной эффективности правовой нормы является, как правило, не само правомерное поведение ее адресатов, а более отдаленная социальная цель, находящаяся вне непосредственной сферы правового регулирования<sup>13</sup>.

Таким образом, первыми к данной проблематике обратились теоретики права, однако впоследствии интерес стали проявлять и представители отраслевого юридического знания. И если в трудовом праве, а также в связанных с экономикой и финансами отраслях популярны концепции эффективности, связанные с математическими расчетами и определением количественных показателей эффективности, то в уголовно-правовой сфере наиболее приемлемой представляется теория, согласно которой эффективность правового регулирования следует определять, сопоставляя социально полезные цели, которые ставились в момент принятия закона, с фактически наступившим в результате его действия результатом. Однако с учетом сложности и многоканальности правового воздействия уголовно-правовых норм на общественные отношения эта изначальная схема на поверку оказывается излишне упрощенной и малопригодной для целей практического правотворчества. На кризис существующих теоретических взглядов на эффективность законодательства применительно к уголовному закону указывает, в частности, белорусский ученый А. Л. Савенок. «Несмотря на усилия ученых, до настоящего времени так и не удалось реализовать теоретические разработки для исследования эффективности в конкретных отраслях права. В этом можно легко убедиться на примере уголовного права. Попытки применить положения различных концепций для исследования его эффективности так и не дали должного результата», — пишет он<sup>14</sup>.

Тем не менее «целевой» (телеологический) подход к оценке эффективности уголовного закона может быть принят в качестве отправной точки, с условием дальнейшего осмысления и развития применительно к конкретным нормам и отношениям.

В УК РФ не используется категория «цели». В ст. 2 Кодекса определены его задачи. С учетом их масштабности, вероятно, их и нужно считать целями уголовно-правового регулирования, призванными служить

---

<sup>13</sup> Там же. С. 20–21, 34–35, 49.

<sup>14</sup> Савенок, А. Л. Современные проблемы изучения эффективности уголовного закона // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России : науч. журн. Н. Новгород : Нижегородская академия МВД России. 2016. № 2 (34). С. 200.

критериями эффективности. Это охрана прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя РФ от преступных посягательств, обеспечение мира и безопасности человечества, а также предупреждение преступлений. Для достижения задач уголовного закона, т.е. для обеспечения его эффективности, необходимо включить в правовое регулирование все необходимые и достаточные правовые средства, задействовать определенные правовые и государственно-властные институты. Иными словами, необходим определенный механизм, состоящий из взаимодействующих между собой «узлов и деталей».

В теоретической литературе обосновано, что механизм эффективного действия любого закона или комплекса нормативных правовых актов складывается из двух главных составных частей: нормативно-правовой (здесь речь идет о качестве самих законов и о задействованном в них правовом инструментарии) и властно-институциональной (здесь речь идет о право-применительных органах и практике их деятельности, о взаимосвязи материальных и процессуальных норм с точки зрения полноты их реализаторского потенциала)<sup>15</sup>. Важное значение имеет также влияние на действие закона социальной среды, где главным фактором является общественное мнение о законе. Общественное мнение не обязательно стихийно, оно может быть сформировано грамотной пропагандой и информированием населения о законе и напрямую зависит от правового качества самого закона.

Наиболее тесно связанной и взаимодействующей с эффективностью является категория качества закона.

В. В. Игнатенко, развивая мысль, высказанную впервые С. В. Полениной<sup>16</sup>, полагает необходимым ступенчато дифференцировать понятие «качество» применительно к закону. В основу деления кладется понимание того, что любое правовое решение должно проходить цепь:

- научное познание социальных, политических, экономических, экологических и т.п. процессов;
- выработка политических решений, стратегии законодательного развития;
- разработка конкретных нормативно-правовых актов и формирование из них обычных и комплексных законодательных массивов.

Следовательно, «в рамках конкретизации общей категории «качество закона» возможно выделение «качества социально-экономической обусловленности закона», «качества социально-политической обусловленности закона». Одной из разновидностей качества законов

<sup>15</sup> Мушинский, М. А. Эффективность законодательства в правоохранительной сфере и механизм ее обеспечения (теоретико-правовой аспект) : дис. ... канд. юрид. наук. СПб, 2003. 197 с.

<sup>16</sup> Поленина, С. В. Качество закона и эффективность законодательства. М., 1993. С. 6–7.

является правовое качество, которое, по мнению автора, можно определить как «целостную устойчивую совокупность свойств правовой легальности, инструментально-правовых, а также технико-юридических свойств закона, которая является одной из предпосылок эффективного действия закона в соответствии с поставленными при его издании целями».

Как следует из приведенного определения, качественно-правовые свойства закона можно разделить на три группы:

- свойства правовой легальности закона (отражающие то, что он принят соответствующим органом в пределах компетенции, с соблюдением установленной процедуры; с выполнением требований ч.ч. 1, 3, 4 ст. 15 Конституции РФ);
- инструментально-правовые свойства закона;
- технико-юридические свойства<sup>17</sup>.

Совокупность условий и факторов, обеспечивающих эффективное действие закрепленных в законе норм права, варьируется в зависимости от характера самого закона, от конкретной социально-политической ситуации и т.п. Однако одной из главнейших и постоянно необходимых (при любых внешних условиях) гарантий эффективности закона является его надлежащее юридическое качество. Некачественный закон может существовать длительное время, работать, в той или иной степени решать стоящие перед ним задачи, однако отдача, своего рода КПД, от такого закона будет гораздо меньшей, чем от того акта, который подготовлен с соблюдением всех правил и приемов, четко отработан стратегически и тактически, выверен во взаимосвязях, совершенен по конструкции, четок и ясен в своих нормативных положениях, логически непротиворечив, беспробелен и снабжен полным набором необходимых юридических средств.

Перед нами стоит задача формулирования понятия «эффективность уголовного закона». Чтобы сформулировать определение того или иного понятия, необходимо выделить его специфические черты, характеристики, отличающие его от других однородных явлений. Одновременно нужно выяснить соотношение этого понятия и обозначаемого им явления с другими, органически связанными с ним, явлениями и процессами. Для эффективности уголовного закона существует две связанных с ним взаимозависимых категорий: а) эффективность уголовной политики; б) эффективность уголовного наказания.

Специфику изучения эффективности уголовного закона формирует следующая проблема. Дело в том, что «реализационный» фрагмент механизма обеспечения эффективности уголовного закона находится уже в сфере не уголовного права, а других отраслей: уголовного процесса и уголовно-исполнительного права. Кроме того, наиболее полное достижение

---

<sup>17</sup> Игнатенко, В. В. Правовое качество законов об административных правонарушениях : монография. Иркутск, 1998. С. 19–21.

целей уголовного закона невозможно без эффективного действия ряда иных законодательных актов: во-первых, «статусных» законов органов правосудия и правоохраны, во-вторых, законов, не имеющих уголовно-правового характера, однако направленных в том числе на противодействие тому или иному общественно опасному явлению. Это законы о коррупции, об «отмывании» денежных средств, добытых преступным путем, о противодействии терроризму, о наркотиках, законы природоохранного содержания и некоторые другие. Как правило, часть норм данных законов создает благоприятную правовую почву для эффективного действия конкретных норм особенной части Уголовного кодекса, осуществляет их организационно-правовое сопровождение.

Таким образом, проблематика эффективности уголовного закона выходит за рамки собственно уголовного права и выражается в целом ряде комплексных проблем, имеющих межотраслевой характер. Скоординированное решение этих проблем возможно из одного государственно-властного центра. В этой связи В. Н. Кудрявцев, например, разработал теорию стратегий борьбы с преступностью<sup>18</sup>.

Изучение эффективности наказания как самостоятельного объекта, отдельно от изучения эффективности уголовного права и закона, имеет большое значение, прежде всего потому, что норма Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации в совокупности ее структурных элементов, во взаимосвязях с правилами Общей части всегда имеет абстрактно-безличный характер. Конструкция состава запрещаемого ею преступления строится без учета личности виновного лица, за исключением самых общих требований к субъекту (возраст и психическое состояние) и в некоторых случаях к отдельным его качествам, которые обобщенно можно охарактеризовать как профессиональные (специальный субъект). В отличие от этого, уголовное наказание переводит правовое регулирование в реальную плоскость правореализации, поэтому институт наказания предусматривает в каждом случае его применения индивидуализацию в рамках альтернативных, относительно-определенных и кумулятивных санкций. Именно поэтому наказание имеет такие эксклюзивные цели-характеристики, как: а) исправление осужденного; б) предотвращение совершения конкретным лицом новых преступлений из страха нового наказания (частная превенция).

Итак, главным объективным показателем эффективности уголовного права является состояние, уровень и динамика преступности. Однако характеристики преступности, успехи в борьбе с ней зависят не только от уголовно-правового регулирования, но и от множества иных правовых и внеправовых факторов социального, экономического, политического, культурологического, идеологического, воспитательного и иного характера.

---

<sup>18</sup> Кудрявцев, В. Н. Стратегии борьбы с преступностью : монография. М.: Наука, 2005. 366 с.

Уголовно-правовая борьба является одной из составных частей противодействия преступности и отдельным ее проявлениям. Исследуя проблемы эффективности уголовного права, необходимо это иметь в виду. В свою очередь, эффективность уголовного наказания – это составная часть проблематики эффективности уголовного права.

Практическое применение уголовного наказания наряду с положительными результатами может повлечь за собой заранее не спрогнозированные негативные эффекты социального, экономического, демографического, культурологического, психологического и др. характера. Вредоносность этих последствий применения уголовного наказания может быть настолько высока, что порой способна если не совсем перекрыть, то значительно снизить положительные эффекты, отдалить реальное достижение целей наказания.

Все эти моменты должен иметь в виду законодатель, разрабатывая систему наказаний, устанавливая конкретное наказание за конкретное деяние. Сказанное в полной мере относится и к наказаниям, связанным с материальным воздействием на осужденного.

Как указывалось, социологический подход к эффективности закона заключается в сопоставлении цели правового регулирования с реальными последствиями действия закона. При создании того или иного нормативного правового акта законодатель определяет его цели. Если результат действия данного закона совпадает с этими целями – значит, закон эффективен.

Естественно, исследователю эффективности уголовного наказания при сопоставлении ожидаемого и фактически полученного результатов необходимо обратиться к каким-то мерилам, показателям эффективности. Как представляется, такими показателями могут выступать следующие данные (они выведены нами из рассмотренных ранее общих показателей эффективности закона, с учетом специфики оценки эффективности уголовного наказания).

#### *Показатели субъективного характера.*

1. Общественное мнение по поводу существующей системы наказания, а главное — о справедливости либо несправедливости наказаний, назначенных судами по конкретным делам. Безусловно, его ни в коем случае нельзя считать показателем абсолютным. Нужно понимать субъективизм общественного мнения, «пределы компетентности» и «пределы объективности» населения, его социальную, стратификационную (в том числе криминологическую) многослойность и т.п. Однако игнорировать данный показатель нельзя, поскольку главная цель уголовного наказания — это реабилитация правопорядка, восстановление социальной справедливости, что прежде всего предполагает для граждан восстановление нарушенного преступлением ощущения безопасности и надежности, житейской комфортности, получение удовлетворения от того, что виновный понес заслуженное наказание, кару, страдания, не слишком суровые, жестокие, но и не чересчур

слабые, одним словом, соответствующее, по мнению общества, степени причиненного вреда.

Понятно, что «сплошное» общественное мнение по поводу того или иного приговора или вида наказания выяснить в принципе невозможно. Однако существуют давно апробированные, надежные и относительно несложные социологические методы подобных исследований: интервью, анкетирование в группах, репрезентативный опрос и т.п.

Важный пласт здесь составляет консолидированное мнение представителей определенного института гражданского общества, например, конкретной общественной организации, творческого союза, религиозной конфессии, экологического движения и т.п. Следует прислушиваться и к точке зрения наиболее «заметных» представителей общественности: известных писателей, журналистов, ученых, политических и общественных деятелей. Тем не менее все эти мнения носят частный, индивидуальный, в лучшем случае – корпоративный характер. Поэтому приоритет должен отдаваться именно массовому, «сплошному» общественному мнению.

Подобный мониторинг общественного мнения должен проводиться беспрерывно, повсеместно, на строго научной основе. Огромную помощь в данной работе могут оказать средства массовой информации. Именно публикации в mass-media, журналистские расследования и т.п. призваны (и способны) выступать индикатором общественного мнения.

К сожалению, именно это важнейшее направление исследований эффективности уголовных наказаний сегодня в России на государственном уровне фактически не осуществляется, в то время как изучение общественного мнения на основах гласности и демократии, безусловно, предполагает диалог, широкое обсуждение полученных результатов. Это важно и в плане получения властью достоверной картины, и в плане правового информирования и правового воспитания населения, и в плане формирования и упрочнения гражданского общества, с которым государство согласовывает свои юридические решения в режиме партнерства и доверия. К сожалению, опубликованные официальные сведения, статистические данные, интервью с чиновниками и представителями судебского корпуса касаются количественных объективных характеристик уголовного наказания за тот или иной период (полугодие, год и т.п.): общее число осужденных, в том числе по категориям, в том числе по видам наказаний, в том числе по регионам, количество амнистированных, процент рецидива и т.п.<sup>19</sup> Общественное мнение в расчет не принимается. Если подобные исследования и проводятся, то осуществляются они различными негосударственными структурами (фонды, правозащитные организации и т.п.), и говорить о сколько-нибудь

---

<sup>19</sup> Лебедев, В. М. О некоторых вопросах назначения судами уголовного наказания // Бюллетень Верховного Суда РФ. 1999. № 9.

значительном их влиянии на уголовно-правовую политику, на конструирование системы наказаний и механизма их применения не приходится.

2. Мнение осужденных по поводу примененного к ним наказания. Понятно, что данный показатель наименее объективен: в большинстве случаев осужденный считает наказание излишне суровым, несправедливым. Рефлексия осужденных, как правило, направлена на оправдание своих поступков. Тем не менее, исходя из требований частной (специальной) превенции, подобную информацию следует получать. По отношению к наказаниям, длившимся во времени, интересны опыты выяснения отношения осужденных к своему наказанию в сравнительном аспекте «на входе» и «на выходе», т.е. в начале срока наказания и по завершении его отбытия. Вместе с тем значение подобной информации переоценивать не следует, всегда нужно иметь в виду большую вероятность неискренности в ответах. Пожалуй, наибольшую пользу здесь может принести такая форма исследования, как анонимные опросы осужденных, что достаточно несложно организовать с помощью сотрудников системы исполнения наказаний.

3. Профессионально-юридическое мнение специалистов, работающих в сфере правосудия и исполнения наказаний: судей, прокуроров, следователей, дознавателей, адвокатов, сотрудников исправительных учреждений. Из всех показателей субъективного характера мнению специалистов-практиков, пожалуй, следует уделять наибольшее внимание. Здесь также нужен постоянный мониторинг, причем каналы информации должны быть от分离ены от самого нижнего звена (дознавателей и следователей районных подразделений ОВД, мировых судей) до органов, наделенных правом законодательной инициативы. Исследователь, обобщающий полученную информацию, здесь должен делать поправку на возможные профессиональные деформации правосознания.

#### *Показатели объективного характера.*

1. Уровень, состояние и динамика преступности (статистические показатели). Как уже говорилось, они являются объективными показателями эффективности уголовного права в целом в совокупности с иными социально-политическими мероприятиями по противодействию преступности и преступлениям. Тем не менее уголовно-правовые меры, в том числе уголовное наказание, являются важнейшим сегментом противодействия преступности; ее состояние в большой степени зависит от эффективности именно уголовно-правового регулирования. Поэтому криминологические характеристики преступности в совокупности могут выступать относительным показателем достижения цели исправления и цели общей превенции наказания. Необходим системный анализ процентного соотношения практики назначения судами разных видов наказаний и тенденций преступности по годам и по регионам, по видам преступлений. Это наиболее сложная, масштабная и кропотливая работа, которая под силу лишь крупным аналитическим коллективам, научным центрам, работающим по заказу и под эгидой законодателя и политического руководства государства (как субъекта

законодательной инициативы), снабженным быстрым и полным доступом к соответствующей статистической информации, соответствующим образом технически и методически вооруженным.

2. Рецидив среди осужденных к конкретному виду наказания может свидетельствовать об эффективности данного вида наказания в плане исправления и в плане специальной превенции.

Данный показатель также ни в коем случае нельзя расценивать как абсолютный, т.к. мотивы, по которым ранее осужденные не совершают или, наоборот, совершают новые преступления, могут быть весьма разными. Как видится, данный показатель полезно исследовать во временном и пространственном (по годам, по регионам) сопоставлении с другими показателями: с раскрываемостью преступлений, с числом обвинительных приговоров по отношению к общему числу выявленных преступлений – иными словами, с теми показателями, которые так или иначе свидетельствуют о срабатывании принципа неотвратимости ответственности. В. Егоров, размышляя о причинах, по которым ранее осужденные совершают новые преступления, высказывает в этой связи мнение (может быть, несколько излишне категоричное, но в целом верное) о том, что «главным обстоятельством здесь является расчет виновного на то, что ему удастся избежать уголовной ответственности. Результаты проведенного нами опроса среди 150 осужденных показали, что 136 человек из них (более 90,6%) не совершили бы преступление, если бы точно знали, что наказание, которое они понесли, будет неизбежным. Следовательно, обеспечение неотвратимости наступления ответственности и применения к виновному наказания является одним из основных критериев, определяющих эффективность уголовно-правовых мер в борьбе с преступностью».<sup>20</sup> В целом со сказанным можно согласиться, за исключением двух моментов. Во-первых, неотвратимость не может быть критерием эффективности. Критерий – это «мерило оценки, суждения»<sup>21</sup>, т.е. это то, на основании чего оценивают, судят (понятие, близкое к термину «показатель»). Неотвратимость же – это условие, фактор, способствующий эффективности, но никак не критерий. Во-вторых, как представляется, несколько некорректно было проводить социологическое исследование среди уже повторно осужденных, задавая вопрос: совершил бы или нет, если бы знал, что наверняка поймают и накажут. Ответ в подавляющем большинстве случаев предрешен. Гораздо большую пользу способен принести вариативный опрос среди ранее осужденных, воздерживающихся от совершения новых преступления. Хотя здесь, как и во 2-м пункте предыдущего перечня, присутствует большая вероятность неискренних ответов.

При использовании рассматриваемого показателя нужно иметь в виду еще одно обстоятельство. В ряде случаев рецидив может произойти не

<sup>20</sup> Егоров, В. Проблемы эффективности уголовного принуждения в современных условиях // Уголовное право : науч.-практич. юрид. журн. Москва. 2004. № 4. С. 83.

<sup>21</sup> Ожегов, С. И. Словарь русского языка. Ок. 53 000 слов / под ред. Л. И. Скворцова; 24-е изд., испр. М.: ОНИКС 21 век, Мир и образование. 2003. С. 300.

вследствие неэффективности наказания из-за его мягкости, а наоборот – из-за его излишней (на самом деле, или по ложному мнению осужденного) суровости. Осужденный может ожесточиться, попасть под влияние преступной среды, начать мстить обществу, поступившему, по его мнению, слишком несправедливо. Конечно, сказанное в большей мере относится к такому виду наказания, как лишение свободы. Но и при применении наказаний, связанных с материальным воздействием на осужденного, схожие ситуации вероятны. Например, лицо, осужденное за корыстное преступление к штрафу, может посчитать, что размер штрафа слишком велик, и совершить новое корыстное преступление, дабы «компенсировать» себе ущерб от «несправедливости государства».

3. Число обжалований и протестов, отмененных либо измененных вышестоящими инстанциями судебных решений, связанных с применением того или иного вида наказания, – иными словами, число юридических конфликтов, вызванных его применением.

4. Число случаев замены наказания более строгим по мотивам злостного уклонения от отбывания (для штрафа – от уплаты). Эти ситуации свидетельствуют о неэффективности наказания в плане специальной превенции.

5. Противоположная ситуация: число случаев условно-досрочного освобождения от отбытия наказания, замены неотбытой части наказания более мягким, применения амнистии. Принятие подобных решений свидетельствует о высокой исправительной и специально-превентивной эффективности наказания.

#### *Показатели объективно-субъективного (смешанного) характера.*

1. «Популярность» того или иного вида наказания у судей, т.е. частота его применения на практике, в том числе в рамках альтернативных санкций. Данный показатель относится к смешанному типу, поскольку он может быть объяснен личным восприятием судей, т.е. причинами субъективного характера. Однако когда речь идет не о предпочтениях отдельно взятого судьи, а о тенденции судебной практики, то данный показатель приобретает объективный вид. Если, например, то или иное наказание предусмотрено в большом числе норм Особенной части УК РФ, однако практически не применяется, стало быть, имеются причины объективного характера, препятствующие его назначению (как, например, это имеет место с обязательными работами). Понятно, что говорить о высокой эффективности такого наказания не приходится.

2. Результаты научных исследований, выводы и рекомендации ученых – специалистов в сферах теории и социологии права, уголовного права, криминологии и уголовно-исполнительного права. Это также показатель смешанного типа, поскольку любая научная теория носит субъективный характер и в значительной мере зависит от философско-правовых взглядов ее автора. Иллюстрация сказанному – рассмотренные нами обширные дискуссии по поводу признаков наказания, его цели и т.п. Тем не менее, присутствует здесь и элемент объективности, поскольку научные выводы являются

результатом изысканий, построенных на строгой методической основе, выполненных специалистами высокого класса, на объективном материале (если, конечно, все перечисленные условия соблюдены). Известно, что законодательная практика, в том числе и уголовно-правовая, в том числе и по вопросу наказания, во многом ориентируется на фундаментальные и прикладные научные исследования, особенно – на проводимые «по заказу» законодателя серьезными научно-исследовательскими коллективами Российской академии наук, Институтом законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ и другими подобными.

По мнению видных представителей современной российской уголовно-правовой науки, способы выработки научных рекомендаций сегодня, к сожалению, далеки от совершенства, низка технологичность науки уголовного права, «никем и нигде не доказана связь и уж тем более не показана теснота связи динамики преступности с изменениями уголовного законодательства»<sup>22</sup>. Возьмем на себя смелость предположить, что существующая пробельность и недоработанность уголовно-правового знания, отсутствие либо недостаточная убедительность аргументации предложений о совершенствовании уголовного закона, недостаточная обоснованность критики законодательных решений вызваны относительной молодостью действующего уголовного закона, его пореформенной нестабильностью. Практическая проверяемость законодательных новелл, их апробация, влекущая либо подтверждение, либо критику их истинности, реальности, реализаторских потенций – иными словами, их эффективности, предполагает достаточно длительный временной промежуток. У нынешних исследователей этого времени не было. Поэтому проявим осторожный оптимизм: постепенно научные исследования уголовно-правовой сферы будут приобретать все больший эмпирический, судебно-практический, социолого-статистический фундамент, станут более обоснованными и доказанными.

Как видно из сказанного, разные показатели эффективности в неодинаковой степени могут свидетельствовать об уровне достижения той или иной цели наказания. Уголовное право, являясь составной частью российского права, с использованием своего особенного метода правового регулирования, задействуя только ему присущие средства (в том числе разные виды наказания), так же, как и все право, сориентировано на достижение общей, генеральной, удаленной цели — признание, соблюдение, гарантирование и защита прав и свобод человека и гражданина (ст. 2, ст.ст. 17, 18, 19 Конституции Российской Федерации). Однако если цивилистические отрасли права решают эту задачу с помощью присущего им диспозитивного юридического инструментария путем создания для личности условий для реализации прав, свобод и законных интересов, то уголовное право (во взаимодействии с уголовно-исполнительным) делает это путем охраны интересов, запрета на поступки, нарушающие права, свободы и интересы других

---

<sup>22</sup> Жалинский, А. Э. О современном состоянии уголовно-правовой науки // Уголовное право : науч.-практич. юрид. журн. Москва. 2005. № 1. С. 21.

личностей, путем наказания за их совершение, путем преодоления вызванных преступным поведением социальных конфликтов. Поэтому на пути к общей цели российского права, декларированной в Основном законе, уголовное право должно достигнуть своих частных целей, названных в ст. 2 УК РФ. В свою очередь, достижение целей уголовно-правового регулирования отчасти обеспечивается реализацией целей наказания. Таким образом, мы имеем своего рода «дерево целей», где ожидаемые результаты реализации элемента нижнего порядка, являясь целями этого элемента, в то же время выступают средствами достижения целей элемента высшего порядка.

Итак, в результате сопоставления двух категорий – «эффективность уголовно-правовых норм» и «эффективность уголовного наказания» – можно сделать вывод, что эти две категории соотносятся между собой как общее и частное. Что бы ни говорили сторонники теории «позитивной» уголовной ответственности, но суть уголовно-правового регулирования в конечном итоге все равно сводится к достаточно простому алгоритму: установление запретов на совершение общественно опасных деяний и наказание тех, кто эти деяния совершает. Иными словами, эффективность норм уголовного права, эффективность уголовно-правового регулирования в значительной мере сводятся к эффективности уголовного наказания. Но не нужно впадать в крайность. Следует всегда помнить, что наказание – это важная часть уголовно-правового регулирования, входящая в его механизм.

Механизм уголовно-правового регулирования предварительно можно определить как совокупность зафиксированных в нормах уголовного закона юридических средств, при помощи которых осуществляется результивное регулирующее и предупреждающее воздействие на общественные отношения, а также правовая охрана и защита объектов от преступных посягательств.

Качественное конструирование механизма уголовно-правового регулирования, т.е. включение в него всех необходимых и достаточных уголовно-правовых средств, является залогом эффективности, т.е. достижения его целей и устойчивого правопорядка в уголовно-правовой сфере. В свою очередь, эффективный механизм уголовно-правового регулирования является важнейшей составной частью механизма обеспечения эффективности уголовного закона, куда помимо него входят: 1) отдельные элементы механизмов правового регулирования других отраслей права, играющих по отношению к уголовно-правовому механизму объектовую и обеспечительную роль (например, механизмы экологического регулирования, включающие в себя правила, нарушение которых влечет возникновение уголовно-правовых отношений); 2) уголовно-процессуальные элементы; 3) уголовно-исполнительные элементы.

Следует согласиться с А. Л. Савенком в том, что наиболее важным средством повышения эффективности уголовного закона является моделирование. Как метод познания оно решает познавательные задачи путем изучения окружающего мира на основе построения моделей. Особенно целесообразно моделирование, когда правовое явление является весьма сложной

системой или же его непосредственное изучение невозможно. Развиваясь в теории естественных и технических наук, моделирование по своей сути несет междисциплинарный характер. Мысленно сформулированный вариант эффективности уголовного закона, облекаясь в форму модели, позволит рассмотреть ее с новых методологических позиций. Учитывая также, что в основу моделирования как особой исследовательской процедуры положена так называемая теория подобия, предполагающая сходство, одинаковость объектов, правовая модель эффективности уголовного закона может стать своеобразной базой для изучения проблем эффективности в других отраслях права<sup>23</sup>.

Н. В. Славская, вслед за Н. А. Лопашенко, обращается к проблеме общих условий эффективности уголовного закона. По мнению указанных авторов, к ним относятся:

- криминологическая и политическая обоснованность уголовно-правовой нормы;
- качество формулировки уголовно-правовой нормы;
- потенциал ее применения на практике<sup>24</sup>.

Как отмечает А. И. Ситникова, качество уголовного закона в юридической литературе рассматривается как теоретическая категория, которая включает в себя достаточный уровень законодательной техники и вместе с тем предполагает согласование отдельных частей закона, его согласованность с нормативными правовыми актами других отраслей законодательства. Качество уголовного закона обеспечивается криминологической обоснованностью<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> Савенок, А. Л. Современные проблемы изучения эффективности уголовного закона // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России : науч. журн. Н. Новгород : Нижегородская академия МВД России. 2016. № 2 (34). С. 202.

<sup>24</sup> Славская, Н. В. К вопросу об эффективности действия российского уголовного законодательства // Государство и право в XXI веке : науч.-практич. журн. Сочи : Международный инновационный университет. 2017. № 1. С. 40.

<sup>25</sup> Ситникова, А. И. Проблема качества уголовного закона // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия История и право : науч. журн. Курск : Юго-Западный государственный университет. 2014. № 4. С. 122.

## **§ 2. История развития юридических конструкций норм об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве России**

В юридической литературе многие исследователи неоднократно уделяли внимание различным аспектам историко-правового анализа законодательства об ответственности за транспортные преступления<sup>26</sup>.

Как показывают эти исследования, ответственность за причинение вреда в результате нарушения норм безопасности при эксплуатации транспортных средств достаточно давно предусматривалась в нормах отечественного уголовного законодательства. Но эти нормы размещались в различных главах и не образовывали самостоятельный институт уголовного закона<sup>27</sup>.

Одновидовые нормы, предусматривающие объектом уголовно-правовой охраны транспорт и безопасность его функционирования, были выделены в самостоятельную группу в главе о преступлениях против общественной безопасности и общественного порядка и здоровья населения только с принятием УК РСФСР 1960 года<sup>28</sup>.

Это были предпосылки возникновения нового института Особенной части Уголовного кодекса. В самостоятельную главу нормы о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были сгруппированы только в Уголовном кодексе РФ 1996 года<sup>29</sup>.

Несмотря на весьма подробное освещение особенностей развития уголовного законодательства о преступлениях в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, становление и эволюция юридических конструкций рассматриваемого уголовно-правового института изучены не в полной мере.

Технико-юридическое редактирование уголовного законодательства, в том числе введение новых определений, может не оказывать влияние на юридические конструкции<sup>30</sup>. Такие решения могут способствовать конкретизации содержания отдельных нормативных предписаний, более лаконичному их изложению и т.п., но не влиять на урегулированные общественные отношения.

Когда изменяются юридические конструкции, это всегда влияет на систему права и механизм правового регулирования. В большинстве случаев это означает, что относительно целей и способов правового регулирования

---

<sup>26</sup> Коробеев, А. И. Транспортные преступления. СПб : Юридический центр Пресс, 2003. С. 16–30; Тяжкова, И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В. С. Комисарова. СПб : Юридический центр Пресс, 2002. С. 91–101 и др.

<sup>27</sup> Коробеев, А. И. Указ. соч. С. 26–27.

<sup>28</sup> Ст.ст. 211–213 в главе десятой Уголовного кодекса РСФСР от 27 октября 1960 [утратил силу] // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

<sup>29</sup> Глава 27 Уголовного кодекса РФ: Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

<sup>30</sup> Коркунов, Н. М. Лекции по общей теории права. СПб, 2003. С. 421.

конкретной сферы общественных отношений представления законодателя существенно поменялись<sup>31</sup>.

Соответственно, для уяснения содержания функциональных особенностей рассматриваемого нами уголовно-правового института в правовой системе, соотношения ожидаемых законодателем и фактических параметров охранительной функции уголовного закона, реализуемой в области обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, сильных и слабых сторон различных редакций норм УК РФ о дорожно-транспортных преступлениях целесообразно прибегнуть к историко-правовому анализу юридических конструкций уголовно-правовых норм об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Следует отметить, что учение о юридических конструкциях находится в стадии становления: его возникновение и развитие соотносится по времени с зарождением и разработкой теории текста, а также учения о коммуникативной функции языка в филологии<sup>32</sup>. И хотя еще не сформулировано единого диалектического определения юридической конструкции, которое устроило бы всех специалистов, уже сейчас в правовой науке практически не осталось разногласий относительно ее природы, функций, основных классификационных подходов.

Поэтому существующий уровень знаний позволяет проводить соответствующие прикладные исследования, рассматривая юридические конструкции, с одной стороны, как средство юридической техники, а с другой стороны – как модель, отражающую те общественные отношения, которые государство пытается урегулировать с помощью права, либо которые государство пытается сконструировать путем формирования позитивного законодательства и правовых стимулов<sup>33</sup>.

С. С. Алексеев, рассматривая сущность и место юридических конструкций в системе права, отмечает, что они «представляют собой организованный элемент собственного содержания права, его внутренней формы, рождающийся на первых порах спонтанно, в самой жизни, в практике в результате процесса типизации»<sup>34</sup>.

В свою очередь, Л. Л. Кругликов предлагает рассматривать юридическую конструкцию в качестве такого средства юридической техники, «которое представляет собой абстракцию, разновидность нормативной модели,

---

<sup>31</sup> Жалинский, А. Э. Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ / 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2009. С.72–74; Лопашенко, Н. А. Уголовная политика. М.: Волтерс Клювер, 2009. С. 222–223.

<sup>32</sup> В настоящее время в правовой науке можно отметить такое направление исследований, как законодательная текстология. См.: Ситникова, А. И. Законодательная текстология уголовного права : монография. М.: Юрлитинформ, 2011; Ситникова, А. И. Законодательная текстология уголовного права : атакеф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2013. 48 с.

<sup>33</sup> Черданцев, А. Ф. Логико-языковые феномены в праве, юридической науке и практике. Екатеринбург, 2003. С. 131–133.

<sup>34</sup> Алексеев, С. С. Восхождение к праву. Поиски и решения. М.: НОРМА, 2001. С. 280–281.

отражающей сложное строение соответствующих ей явлений и призванной придавать праву внутреннюю форму, строение»<sup>35</sup>.

Следовательно, такие «архитектурные элементы» системы права позволяют обеспечить связь между социальными и правовыми явлениями, приспосабливать право к сложившимся общественным отношениям и управлять последними, корректировать их в необходимых пределах через созданный механизм правового регулирования.

Учитывая эти функциональные особенности юридических конструкций и их двойственную природу (отражение сложившейся социальной практики и модель желаемого состояния объекта), К. К. Панько предлагает, хотя и с определенной долей условности, разделять юридические конструкции «на возникшие в праве спонтанно в процессе саморазвития, обусловленного требованиями жизненных ситуаций, вызванных тенденциями саморегуляции в обществе, и юридические конструкции, обусловленные развитием права по воле государственной власти и, естественно, искусственно созданные законоведами. Между ними также нет грани, которая бы резко отделяла одну от другой, поскольку оба вида конструкций закреплены в нормах права и разрабатываются юридической наукой»<sup>36</sup>.

Состав преступления является ярким представителем юридической конструкции в уголовном праве наряду с конструкциями деяния, которое совершается в обстоятельствах, исключающих его преступность, конструкциями наказания, вида освобождения от уголовной ответственности, вида освобождения от наказания, конструкциями форм вины, неоконченного преступления<sup>37</sup>.

Состав преступления по своей структуре на уровне признаков может рассматриваться как логическая юридическая конструкция. «Представляя собой единство элементов и признаков, конструкция состава преступления на уровне признаков содержит характеристику преступного деяния в логико-гносеологическом отношении. Состав как совокупность признаков выделяет деяния в определенный класс и тем самым ограничивает их от всех других социальных явлений»<sup>38</sup>. Конкретный текст нормы уголовного закона формируется с использованием определенных словоформ и разработанных наукой категорий в процессе законотворчества, юридическая конструкция наполняется конкретным семантическим содержанием.

В результате, несмотря на уникальность каждой нормы уголовного закона или каждой ее редакции, ее текст описывает модель общественного отношения или поведенческого акта по заданным правилам, выработанным

---

<sup>35</sup> Кругликов, Л. Л., Спирионова, О. Е. Юридические конструкции и символы в уголовном праве. СПб : Издательство «Юридический центр Пресс», 2005. С. 65.

<sup>36</sup> Панько, К. К. Юридические конструкции как категории внутренней формы (структуры) уголовного права // Право и политика : науч. журн. Москва. 2005. № 3. С. 20–21.

<sup>37</sup> Иванчин, А. В. Уголовно-правовые конструкции и их роль в построении уголовного законодательства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Екатеринбург, 2003. С. 19; Кругликов, Л. Л., Спирионова, О. Е. Указ соч. С. 66.

<sup>38</sup> Панько, К. К. Указ. соч. С. 25.

наукой и проверенным правоприменительной практикой, с помощью типовых конструкций. Соответственно, каждый вид конструкции имеет свои функциональные особенности.

При этом следует изучать конструкцию не только диспозиции, но и конструкцию санкций охранительной нормы уголовного закона, поскольку санкция сама конструируется на базе системы наказаний (предусмотренных в ст. 44 УК РФ), является конкретным законодательным воплощением одного из четырех признаков преступления («наказуемости»), а также определяет пределы наказуемости и дифференциацию уголовной ответственности<sup>39</sup>.

Юридическая конструкция диспозиции, в свою очередь, может содержать связи с другими нормами уголовного закона или другими законами, подзаконными нормативными правовыми актами, что также нельзя обойти вниманием при изучении проблем охранительной функции уголовного закона в конкретной сфере общественных отношений.

С позиций, определенных целью исследования, можно условно выделить одиннадцать основных этапов развития норм уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В качестве отправного нами принят момент, когда нормы, предусматривающие объектом уголовно-правовой охраны транспорт и безопасность его функционирования, были выделены в самостоятельную группу в главе о преступлениях против общественной безопасности и общественного порядка и здоровья населения. К основным этапам можно отнести:

1. Создание начальной редакции – 1960 г. (ст. 211, 212 и 213 УК РСФСР)<sup>40</sup>;
2. Изменения и дополнения 1968 года<sup>41</sup>;
3. Изменения и дополнения 1982–1985 гг., обусловленные борьбой с пьянством среди населения СССР<sup>42</sup>;
4. Изменения 1992 года, вызванные корректировкой уголовной политики после распада СССР, а также в связи с большими темпами инфляции<sup>43</sup>;
5. Создание и введение в действие нового УК РФ 1996 года;

---

<sup>39</sup> Кругликов, Л. Л., Спиридонова, О. Е. Указ соч. С. 129–130.

<sup>40</sup> Закон РСФСР от 27 октября 1960 г. «Об утверждении Уголовного кодекса РСФСР» // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

<sup>41</sup> Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010.

<sup>42</sup> Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 03 декабря 1982 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1982. № 49. Ст. 1821; Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 01 октября 1985 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1985. № 40. Ст. 1398.

<sup>43</sup> Закон Российской Федерации от 24.12.1992 г. № 4217–1 // Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1993. № 3. Ст. 97; Закон Российской Федерации от 20 октября 1992 года № 3692-1 «О внесении изменений в Уголовный кодекс РСФСР, связанных с порядком перерасчета штрафов» // Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1992. № 47. Ст. 2664.

6. Изменения и дополнения 2003 года<sup>44</sup>;

7. Изменения в ст. 264 УК РФ, вступившие в силу 01.03.2009 г., связанные с корректировкой правовой политики в области дорожного движения и эксплуатации транспортных средств<sup>45</sup>.

8. Дополнение санкций статей главы 27 УК РФ новыми видами наказаний: ограничением свободы, а также принудительными работами<sup>46</sup>.

9. Изменения, вступившие в силу 01.07.2015 г., касающиеся в том числе примечания к ст. 264 УК РФ и дополнившие гл. 27 УК РФ ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»<sup>47</sup>.

10. Изменения в ст. 264 и 264.1 УК РФ, введенные в действие с 24.04.2019 г. и представившие новую редакцию ст. 264 УК РФ, касающуюся совершения данного преступления в сопряжении с оставлением места его совершения или в состоянии опьянения<sup>48</sup>.

11. Дополнения, ужесточающие с 28.06.2019 г. санкции ст. 264 УК РФ<sup>49</sup>.

Как мы уже отмечали, в УК РСФСР 1960 г. предусматривалось только три статьи за преступления в анализируемой области.

В основу юридических конструкций данных статей были положены конструкции, на базе которых сформулированы так называемые

---

<sup>44</sup> О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федер. закон № 162-ФЗ : принят Гос. Думой 21 ноября 2003 года : одобрен Советом Федерации 26 ноября 2003 года // Российская газета. 2003. № 252.

<sup>45</sup> О внесении изменения в ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации : Федер. закон № 20-ФЗ : принят Гос. Думой 28 января 2009 года : одобрен Советом Федерации 4 февраля 2009 года // Российская газета. 2009. № 4851.

<sup>46</sup> О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с введением в действие положений Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации о наказании в виде ограничения свободы : Федер. закон № 377-ФЗ : принят Гос. Думой 16 декабря 2009 года : одобрен Советом Федерации 25 декабря 2009 года // Российская газета. 2009. № 253; О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон № 420-ФЗ : принят Гос. Думой 17 ноября 2011 года : одобрен Советом Федерации 29 ноября 2011 года // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 50. Ст. 7362.

<sup>47</sup> О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения : Федер. закон № 528-ФЗ : принят Гос. Думой 16 декабря 2014 года : одобрен Советом Федерации 25 декабря 2014 года // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 1 (часть I). Ст. 81.

<sup>48</sup> О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации : Федер. закон № 65-ФЗ : принят Гос. Думой 17 апреля 2019 года : одобрен Советом Федерации 22 апреля 2019 года // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 17. Ст. 2028.

<sup>49</sup> О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федер. закон № 146-ФЗ : принят Гос. Думой 30 мая 2019 года : одобрен Советом Федерации 11 июня 2019 года // Собрание законодательства Российской Федерации. 2019. № 25. Ст. 3166.

«материальные» составы преступлений. Кроме того, использовались признаки специального субъекта.

Дифференциация ответственности в ст. 211 и ст. 212 УК РСФСР содержала два уровня и зависела от тяжести последствий. Объективная сторона ст. 213 УК РСФСР такой дифференциации не имела и отличалась иными последствиями.

Составы преступлений, предусмотренных ст. 211 и ст. 212 УК РСФСР, отличались по некоторым параметрам. Во-первых, это адресат запрета (признак субъекта). Ст. 211 УК РСФСР предусматривала ответственность работников автомототранспорта или городского электротранспорта, а ст. 212 УК РСФСР говорила о лицах, которые такими работниками не являются. Во-вторых, это содержание деяния. Ст. 211 УК РСФСР таковым признавала нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

В ст. 212 УК РСФСР деянием признавалось нарушение только правил безопасности движения, без упоминания о нарушении правил эксплуатации транспорта.

Первоначальные редакции указанных статей вызывали трудности в их толковании и правоприменении.

Так, из текста уголовного закона нельзя было получить ответ на вопрос о форме вины. Возникали трудности с определением ролевого статуса субъекта преступления: можно ли относить к таковым пассажиров, пешеходов, лиц, осуществляющих техническое обслуживание транспортных средств? Или имеется в виду только водитель? Оставалось непонятным соотношение признака «нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения», указанного в ст. 213 УК РСФСР, с признаком «нарушение правил безопасности движения», указанным в ст. 211 и ст. 212 УК РСФСР. В отношении предмета преступления также обнаруживались недостатки, так как перечень транспортных средств, о которых шла речь в ст. 211–213 УК РСФСР, не был определен.

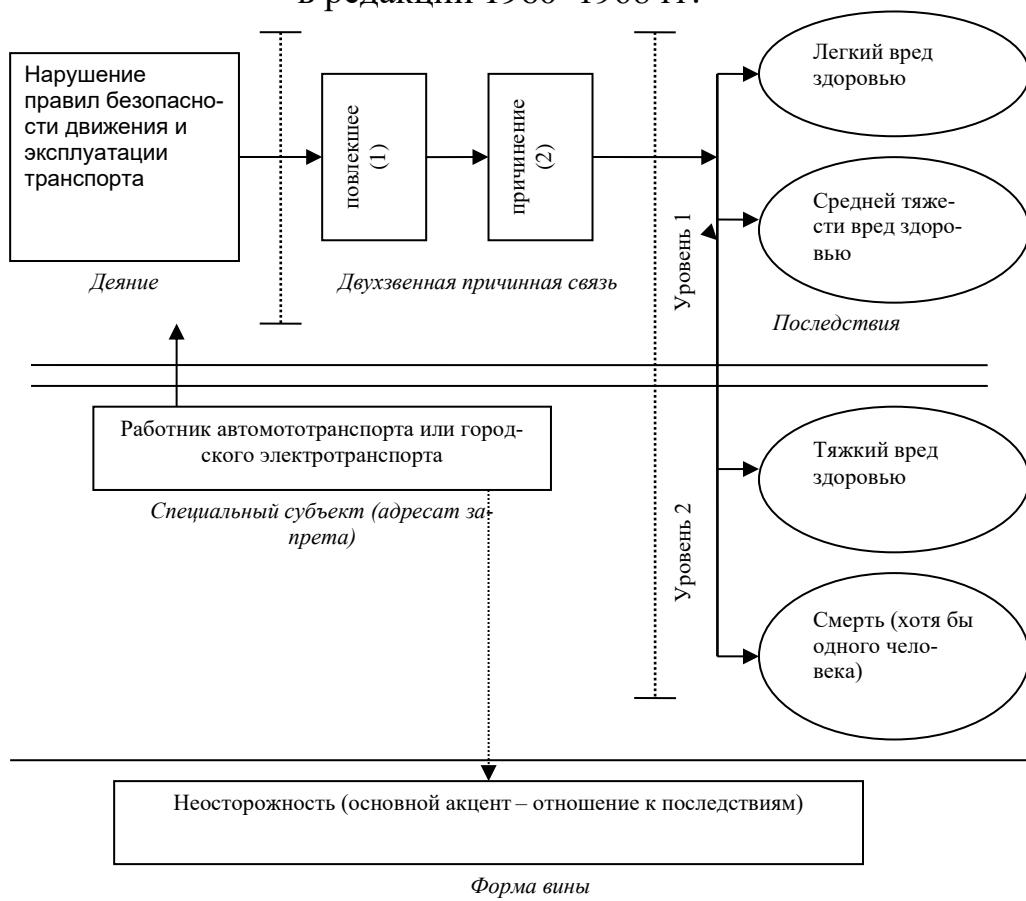
Вышеуказанные и некоторые другие проблемы требовали руководящих разъяснений, для того чтобы сформировать однообразную судебную практику. В этой связи 30 марта 1963 г. вышло постановление Пленума Верховного суда РСФСР № 15 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта», в которое 5 июля 1965 г. были внесены изменения и дополнения<sup>50</sup>, обобщающие судебную практику и регулирующие уголовно-правовые аспекты ответственности за угон транспортных средств<sup>51</sup>. Анализ легального нормативного судебного

<sup>50</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 29 от 5 июля 1965 г. «О внесении изменений и дополнений в действующие постановления Пленума Верховного Суда РСФСР» // Текст постановления официально опубликован не был.

<sup>51</sup> Ст. 212<sup>3</sup> УК РСФСР «Угон транспортных средств» введена 03 июля 1965 г. См.: Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 июля 1965 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1965. № 27. Ст. 670.

толкования, а также текста уголовного закона позволяет сделать промежуточные выводы. При построении диспозиций ст. 211–213 УК РСФСР были применены идентичные юридические конструкции. При этом в ст. 213 УК РСФСР эта юридическая конструкция была использована в усеченном варианте – с более тяжкими последствиями (без первого уровня дифференциации). Кроме того, несколько отличались формулировки признаков субъекта и общественно опасных последствий, но в целом юридическая конструкция анализируемых статей выглядела следующим образом (Схема № 1):

Схема № 1  
Юридическая конструкция (на примере ст. 211 УК РСФСР 1960 г.)  
в редакции 1960–1968 гг.



Основные особенности представленной юридической конструкции выражались в нескольких аспектах. Тяжесть общественно опасных последствий как качественный признак преступления легла в основание дифференциации уголовной ответственности, а причинная связь носила сложный опосредованный двухзвенный характер (повлекшее + причинение).

Это позволило не подвергать самостоятельной уголовно-правовой оценке обстоятельства, которые явились в некоторых, порой случайных, обстоятельствах причиной конкретной травмы потерпевшего, что имело

определяющее значение. Основания такого решения будут нами рассмотрены более подробно во второй главе настоящей работы.

Правоприменительная практика свидетельствовала, что юридическая конструкция, изначально сформулированная законодателем в ст. 211–213 УК РСФСР, во многом не соответствовала содержанию общественных отношений в транспортной сфере. В совокупности с представлениями государства об уровне уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств это привело к тому, что в 1968 г. Верховным Советом РСФСР перечень транспортных преступлений, а также структура юридической конструкции анализируемых преступлений были существенно изменены.

В этой связи приведем справедливое высказывание Р. Лукича, который отмечал, что «...создание конструкций (в праве, как и в других отраслях науки) – трудное, ответственное и опасное дело. Трудным оно является потому, что необходимо найти лучший способ понимания и отражения чрезвычайно сложной правовой реальности; ответственным и опасным потому, что последствия недоброкачественных или излишних конструкций могут оказаться весьма тяжелыми»<sup>52</sup>.

В частности, обратим внимание на следующие изменения.

Уголовно-правовые запреты, содержащиеся в ст. 211 и ст. 212 УК РСФСР, были объединены в одну статью. Такое решение стало возможным ввиду изменения адресата уголовно-правового запрета. Специальный субъект был сформулирован через указание на фактические признаки: лицо, управляющее транспортным средством, и лицо, ответственное за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. За счет того, что были описаны фактические признаки субъекта, был уточнен смысл формулировки «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта» и установлена связь адресата уголовно-правового запрета с самим деянием (деяние – специальный субъект)<sup>53</sup>. Это позволило разграничить анализируемые составы в соотношении со статьями о неосторожных преступлениях против жизни и здоровья, о преступлениях против правил

---

<sup>52</sup> Лукич, Р. Методология права. М.: Прогресс, 1981. С. 278.

<sup>53</sup> На эту семантическую связь в своих разъяснениях о правилах квалификации преступлений в сфере транспорта опирался впоследствии и Пленум Верховного Суда СССР в своем постановлении от 06.10.1970 г. № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» // Сборник Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М.: Юрид. литер., 1999. С. 40–44; Сб. постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924–1977 гг. М.: Известия, 1978. С. 281–290. Она же используется и в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 «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» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2009. № 2.

охраны труда и производства специальных работ, а также со статьей 213 УК РСФСР.

Кроме того, взаимосвязь признаков специального субъекта с соверша-емым им деянием теперь была конструктивно установлена: для каждого субъекта предусмотрена отдельная статья Особенной части Уголовного ко-декса РСФСР.

Степень общественной опасности нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств была пересмот-рена. Это позволило декриминализировать случаи причинения легких телесных повреждений в результате дорожно-транспортных происшествий, оставив трехуровневую дифференциацию уголовной ответственности по ст. 211 УК РСФСР. При этом в дифференциации присутствует как качествен-ный признак (средней тяжести вред здоровью<sup>54</sup>, тяжкий вред здоро-вью<sup>55</sup>, смерть человека), так и количественный (смерть одного человека, смерть двух или более лиц).

Ст. 211<sup>2</sup> УК РСФСР «Выпуск в эксплуатацию технически неисправ-ных транспортных средств» так же, как и ст. 211<sup>3</sup> УК РСФСР «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоя-нии опьянения», выстроена в соответствии с так называемой «материаль-ной» моделью юридической конструкции. При этом дифференциация уг-ловной ответственности не проводилась. Указание на последствия были сформулированы через ссылку на последствия, предусмотренные ст. 211 УК РСФСР, а сама статья в диспозиции дополнена примечанием, которое разъясняет предмет данного преступления.

Кроме того, перечень транспортных преступлений был расширен за счет введения нового уголовно-правового запрета, сформулированного в ст.211<sup>1</sup> УК РСФСР: управление транспортным средством в состоянии опьянения. В данной норме была воспроизведена принципиально иная конструкция, «формальная», которая предусматривала запрет самого деяния и позволяла считать преступле-ние оконченным с момента начала управления транспортным средством. Позже, 22 октября 1969 г., были приняты руководящие разъяснения, указываю-щие на необходимость наличия административной преюдиции как дополни-тельного признака конструкции данного состава преступления<sup>56</sup>, которые 23 де-кабря 1970 г. подверглись изменениям и дополнениям.

---

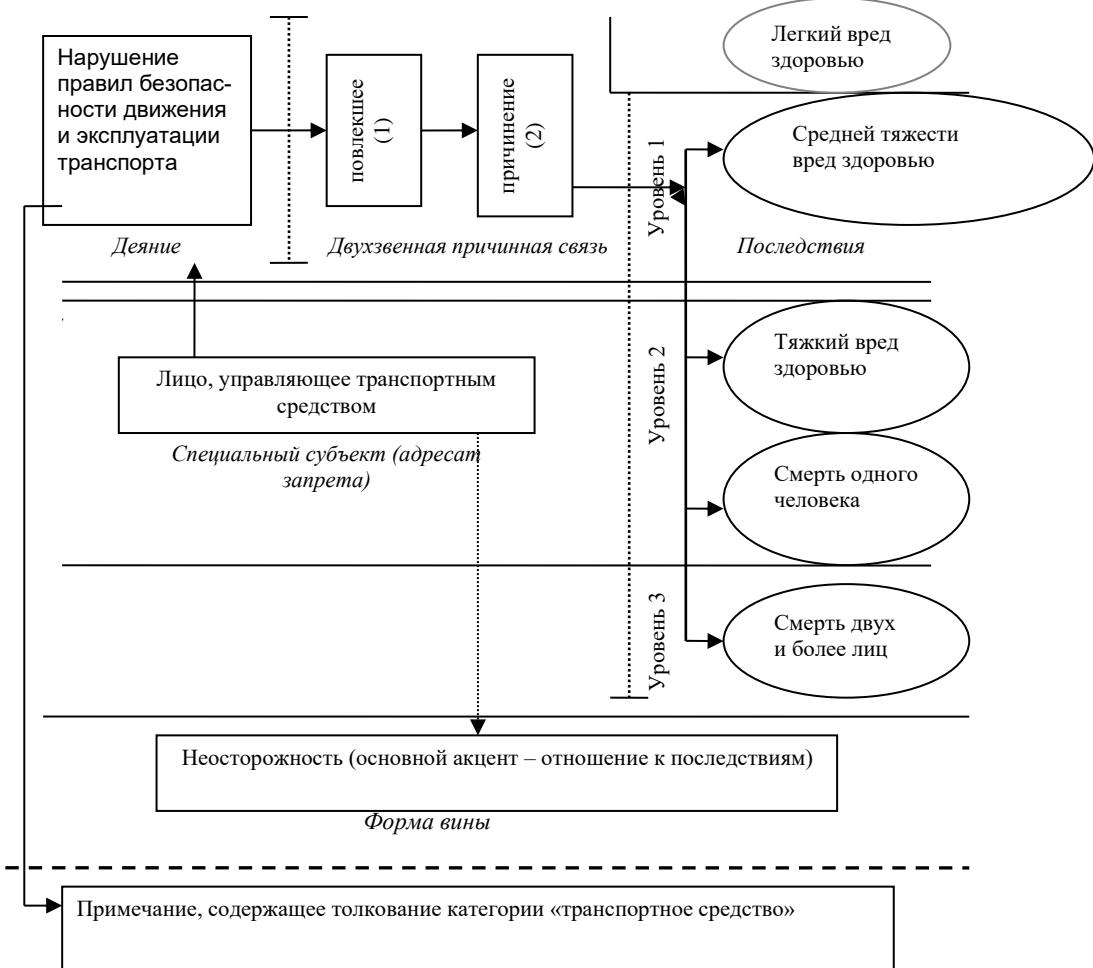
<sup>54</sup> В терминологии УК РСФСР – менее тяжкие телесные повреждения.

<sup>55</sup> В терминологии УК РСФСР – тяжкие телесные повреждения.

<sup>56</sup> См., в частности, п.п. 13, 14 постановления Пленума Верховного Суда РСФСР № 50 от 22.10.1969 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также и их угоном (ст.ст. 211–212 УК РСФСР)»; Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 56 от 23 декабря 1970 г. «О внесении изменений и дополнений в постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 50 от 22.10.1969 г. "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности

Очевидно, что зарождающийся уголовно-правовой институт в качестве основной использовал юридическую конструкцию (схема № 2) диспозиции ст. 211 УК РСФСР и примечания к ней (как в ст. 211<sup>2</sup>, так и в ст. 211<sup>3</sup>). И только в ст. 211<sup>1</sup> УК РСФСР была дополнительно использована конструкция умышленного деяния.

**Схема № 2**  
**Юридическая конструкция**  
**ст. 211 УК РСФСР 1960 г. в редакции 1968 г.**



Анализ юридической конструкции, представленной на Схеме № 2, позволяет сделать вывод о том, что она достаточно много заимствовала от прежней редакции юридической конструкции ст. 211 УК РСФСР. В частности, при формулировке деяния не отражены различия между нарушениями правил управления транспортным средством в движении и нарушениями правил технической эксплуатации транспортных средств. Сохранилась и опосредованная двухступенчатая причинная связь. Конструкция по

---

движения и эксплуатации транспортных средств, а также и их угоном (ст.ст. 211–212 УК РСФСР)"».

содержанию осталась так называемой «материальной» с дифференциацией по признаку тяжести последствий. При этом не учитываются различия в неосторожном отношении (легкомысленном или небрежном) виновного к своему деянию и наступившим последствиям. Предусмотрена лишь констатация всех признаков неосторожной формы вины.

В дальнейшем нормы Уголовного кодекса РСФСР о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств также подвергались реформированию (1982–1985 гг., 1992 г.). Но эти этапы реформирования были связаны в основном с определением размеров основных и дополнительных видов наказания, исчислением штрафов и корректировкой терминологического аппарата и не оказали существенного влияния на созданные юридические конструкции диспозиций анализируемых норм. Кроме этого, в декабре 1992 г. из Уголовного кодекса РСФСР была исключена ст. 211<sup>1</sup> (управление транспортным средством в состоянии опьянения). Фактически же существующая на тот момент юридическая конструкция не претерпевала изменений вплоть до принятия Уголовного кодекса Российской Федерации 1996 года<sup>57</sup>.

Как уже говорилось выше, в основном нормы о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в Уголовном кодексе РФ 1996 г. были оформлены в самостоятельный институт и размещены в главе 27 Особенной части. Исключение составили ст. 211 и ст. ст. 350–352 УК РФ.

Претерпел существенные изменения как перечень уголовно наказуемых деяний, так и вопросы, относящиеся к юридической технике: терминология, юридические конструкции диспозиций и санкций.

Во-первых, терминология была в большей степени адаптирована под принятые Правительством Российской Федерации в 1993 году Правила дорожного движения (далее по тексту также – ПДД) и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации<sup>58</sup>. Изменилась терминология относительно общественно опасных последствий (заменена на принятые в УК РФ разновидности вреда здоровью).

Во-вторых, деяние в объективной стороне стало альтернативным и по смыслу опирается на упомянутые Правила дорожного движения и другие нормативные правовые акты, регулирующие вопросы эксплуатации транспортных средств (далее по тексту также – ЭТС).

---

<sup>57</sup> Федеральный закон № 63-ФЗ : принят Гос. Думой 24 мая 1996 года : одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 года // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

<sup>58</sup> Утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

В-третьих, в диспозиции статей главы 27 УК РФ было включено прямое указание на форму вины, т.е. эта часть юридической конструкции получила легальное выражение.

В-четвертых, было декриминализировано и переведено в разряд административных правонарушений деяние, предусмотренное ранее ст. 211<sup>3</sup> Уголовного кодекса РСФСР «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения».

В-пятых, созданы два новых уголовно-правовых запрета: один из них был сконструирован как «формальный» с умышленной виной (как это было в период с октября 1968 года по декабрь 1992 года в ст. 211<sup>1</sup> Уголовного кодекса РСФСР) – «Оставление места дорожно-транспортного происшествия» (ст. 265 УК РФ), а другой – «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» (ст. 267 УК РФ) был основан на «материальной» конструкции с неосторожной формой вины по отношению к последствиям.

В-шестых, была произведена частичная криминализация одного деяния и двух последствий:

– ст. 266 УК РФ восприняла состав преступления, предусмотренный ст. 211<sup>2</sup> Уголовного кодекса РСФСР. Вместе с тем, в диспозицию было дополнительно включено альтернативное деяние, ранее неизвестное Уголовному закону: недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи, а равно иного транспортного оборудования.

С одной стороны, оно допускало возможность его распространительного толкования, с другой – в современных социально-экономических условиях представлялось сложным для правоприменения<sup>59</sup>;

– причинение крупного ущерба включено в диспозиции ст.ст. 263, 264 и 266 УК РФ в качестве общественно опасного последствия. При этом признак являлся оценочным и не был четко определен;

– диспозиция ст. 268 УК РФ о нарушениях действующих на транспорте правил (аналог ст. 213 УК РСФСР 1960 г.) включила в себя последствие в виде средней тяжести вреда здоровью. Ранее данная норма предусматривала только случаи гибели людей и наступления иных тяжких последствий.

Все эти изменения, с одной стороны, могли бы свидетельствовать о переосмыслении угроз безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, об использовании последних достижений правовой науки, о более высоком уровне юридической техники, в целом о корректировке

---

<sup>59</sup> О недостатках этого состава преступления и некоторых особенностях других статей главы 27 УК РФ речь пойдет в других параграфах.

уголовной политики. С другой стороны, сделать такие выводы не позволяет непредвзятый историко-правовой анализ.

Уголовная статистика, которую в вопросах учета преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта сложно упрекнуть в неточности, в структуре транспортной преступности отмечала прежние тенденции. По ст. 264 Уголовного кодекса РФ (прежде ст. 211 УК РСФСР) квалифицировались до 90 % всех зарегистрированных преступлений.

Около 9 % в структуре этой преступности составляли преступления, предусмотренные ст. 265 УК РФ (оставление места дорожно-транспортного происшествия, без учета угонов транспортных средств).

Остальные статьи анализируемого уголовно-правового института (в том числе ст.ст. 266, 267 УК РФ) применялись крайне редко, их совокупная доля в структуре транспортных преступлений в 1996–2003 годы составляла не более 0,2 %<sup>60</sup>. Подобное положение сохраняется и до настоящего времени (без учета практики применения ст. 264.1 УК РФ)<sup>61</sup>.

Соглашаясь в целом с утверждением А. И. Коробеева о том, что даже столь небольшое количество преступлений определенного вида (0,4 % по ст.ст. 266 и 267 УК РФ) заслуживает внимания и может оправдать решение о криминализации таких деяний<sup>62</sup>, нельзя не усмотреть здесь погрешности, которую законодатель уже допускал при создании УК РСФСР 1960 г.

Налицо создание таких моделей противоправного поведения (и применения таких словоформ при конструировании текста диспозиции), которые весьма отдаленно отражают реально существующие общественные отношения в сфере транспорта. Поэтому уместно говорить о нарушении одного из основных правил криминализации – принципа относительной

---

<sup>60</sup> Коробеев, А. И. Транспортные преступления. СПб : Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. С. 292–293; Лунеев, В. В. Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции. М., 2005. С. 331–341.

<sup>61</sup> См. например: Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2004–2008 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2009; Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2009–2013 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2014; Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2013–2017 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2018; Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2016–2020 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2020; Отчет Формы 10-а; 10.1: Данные судебной статистики // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4894> (дата обращения: 21.07.2021). Режим доступа: свободный; Состояние преступности // МВД России : офиц. сайт. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 21.07.2021). Режим доступа: свободный.

<sup>62</sup> Коробеев, А. И. Указ. соч. С. 293.

распространенности криминализируемых деяний<sup>63</sup>. Как отмечает Н. А. Лопашенко, «нельзя создавать отдельную норму на каждый факт отклоняющегося поведения, даже если оно – поведение – общественно опасно. Казуальность уголовного закона не может и не должна быть беспредельной»<sup>64</sup>.

Кроме того, анализ юридических конструкций в диспозиции статей, составляющих уголовно-правовой институт о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, позволяет прийти к единственному выводу: законодателем во всех случаях была использована одна конструкция, на которой прежде строилась ст. 211 УК РСФСР 1960 г. Исключение составила конструкция, использованная в ст. 265 УК РФ, просуществовавшей до декабря 2003 года<sup>65</sup>.

Кроме того, в главе 27 УК РФ законодатель отказался от конструктивных связей внутри правового института (как это было сделано в 1968 году в ст.ст. 211<sup>2</sup> и ст. 211<sup>3</sup> УК РСФСР, когда в диспозиции содержалась ссылка на любые последствия, указанные в ст. 211 УК РСФСР). Теперь ст.ст. 263–268 УК РФ стали походить друг на друга и содержать три уровня дифференциации уголовной ответственности по качественно-количественному признаку последствий в виде вреда здоровью и смерти потерпевших (в ст.ст. 263, 264, 266, 267 УК РФ еще и крупный ущерб).

С учетом изменений, которые были внесены в диспозиции статей главы 27 УК РФ в декабре 2003 года, когда из списка общественно опасных последствий, причиненных по неосторожности, был исключен средней тяжести вред здоровью и крупный ущерб<sup>66</sup>, типовая юридическая конструкция выглядела так, как представлено на Схеме № 3.

---

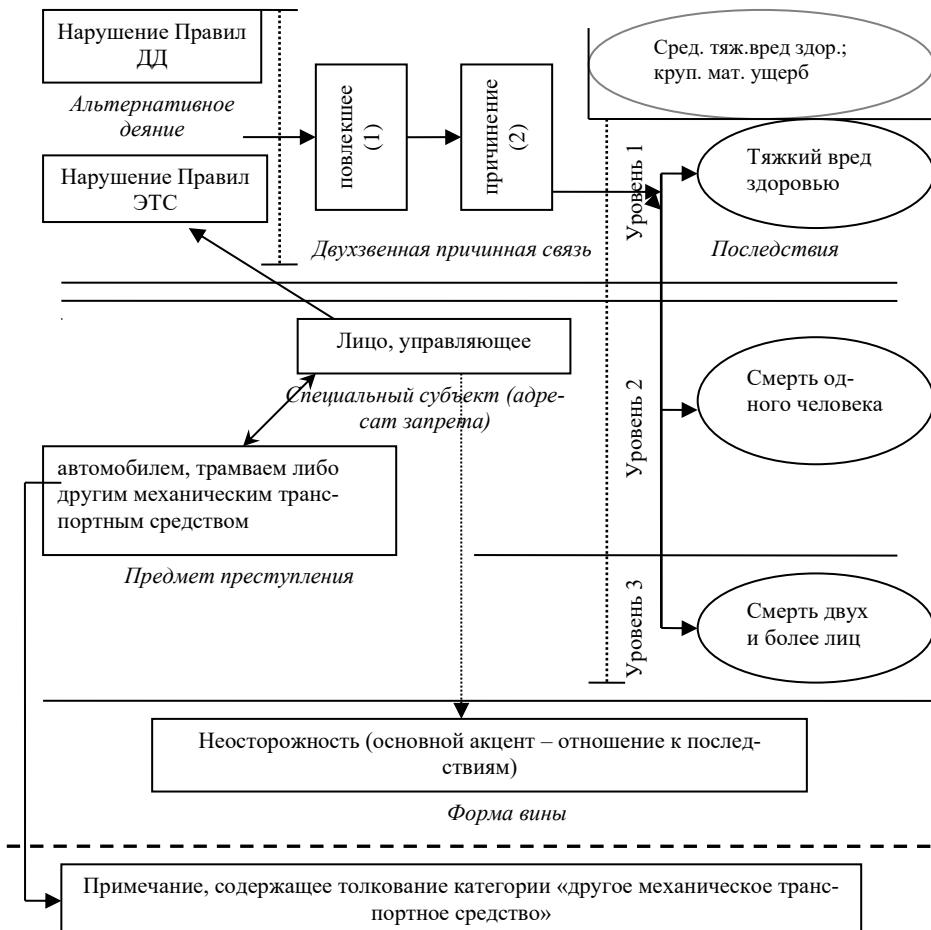
<sup>63</sup> Лопашенко, Н. А. Уголовная политика. М.: Волтерс Клювер, 2009. С. 112–114; Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / под ред. В. Н. Кудрявцева, А. М. Яковлева. М.: Наука, 1982. С. 218.

<sup>64</sup> Лопашенко, Н. А. Указ. соч. С. 113.

<sup>65</sup> Исключена Федеральным законом от 08.12.2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Российская газета. 2003. № 252.

<sup>66</sup> Крупный материальный ущерб был оставлен в качестве последствия в диспозиции ст. 267 УК РФ (вплоть до настоящего времени), однако по смыслу ориентирован преимущественно на связь с деянием «блокирование транспортных коммуникаций»

**Схема № 3**  
**Юридическая конструкция (на примере ст. 264 УК РФ),**  
**использованная в статьях главы 27 УК РФ**  
**(в редакции после декабря 2003 г.)**



Дальнейшая корректировка приведенной юридической конструкции осуществлялась в начале 2009 года<sup>67</sup>.

Изменению подверглась только юридическая конструкция в ст. 264 УК РФ, что можно объяснить исключительно большой долей именно этого преступления в социальной и юридической практике.

Суть изменений состояла в объединении элементов конструкции существовавшего в УК РСФСР преступления «Управление транспортным средством в состоянии опьянения» (ст. 211<sup>1</sup> УК РСФСР) с конструкцией, которая продемонстрирована на Схеме № 3.

В итоге признаки физиологического состояния субъекта «опьянение» в связи с деянием «управление транспортным средством» стали квалифицирующими в трех случаях и сформировали дополнительную линию дифференциации уголовной ответственности. В отличие от трезвого лица, совершившего дорожно-транспортное преступление, при прочих равных условиях для пьяного водителя предусмотрено более суровое основное

<sup>67</sup> Федеральный закон от 13.02.2009 г. № 20-ФЗ.

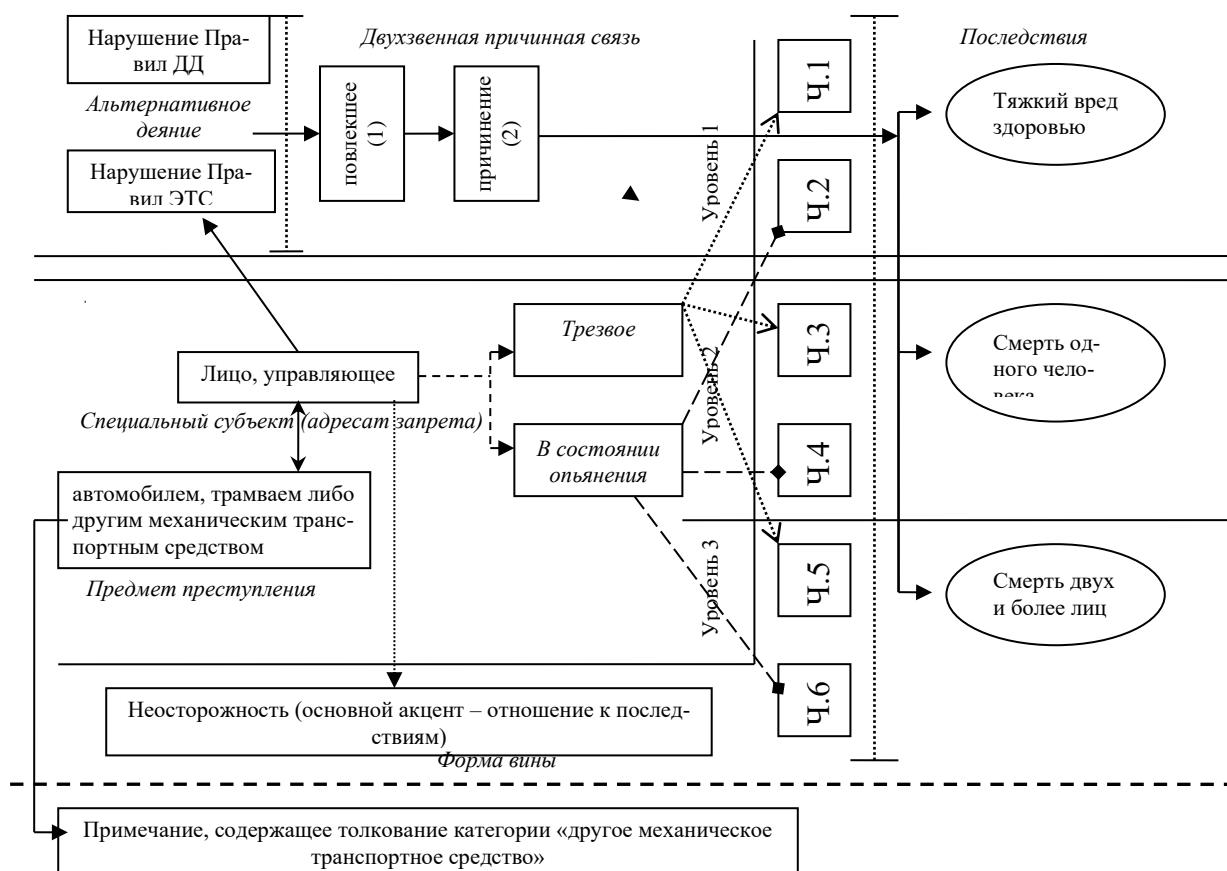
наказание: только лишение свободы с верхним пределом, повышенным на два года в отличие от трезвого водителя.

Таким образом, с 01.03.2009 г. рассматриваемый нами уголовно-правовой институт в составах с неосторожной формой вины стал использовать две основные юридические конструкции: указанную на Схеме № 3 и новую, использованную только в ст. 264 УК РФ, представленную на Схеме № 4, без учета ст.ст. 270, 271 и 271.1 УК РФ ввиду их специфики и нахождения за рамками предмета исследования.

Как видно, разработанная юридическая конструкция, представленная на Схеме № 4, достаточно сложна по структуре и не отличается лаконичностью.

Технико-юридические изменения в ст. 264 УК РФ, введенные в действие с 24.04.2019 г. и представившие новую редакцию ст. 264 УК РФ, касающиеся совершения данного преступления в состоянии опьянения и в сопряжении с оставлением места его совершения, а также дополнения, уже сточающие с 28.06.2019 г. санкций ст. 264 УК РФ<sup>68</sup>, не изменили сути юридической конструкции данной нормы.

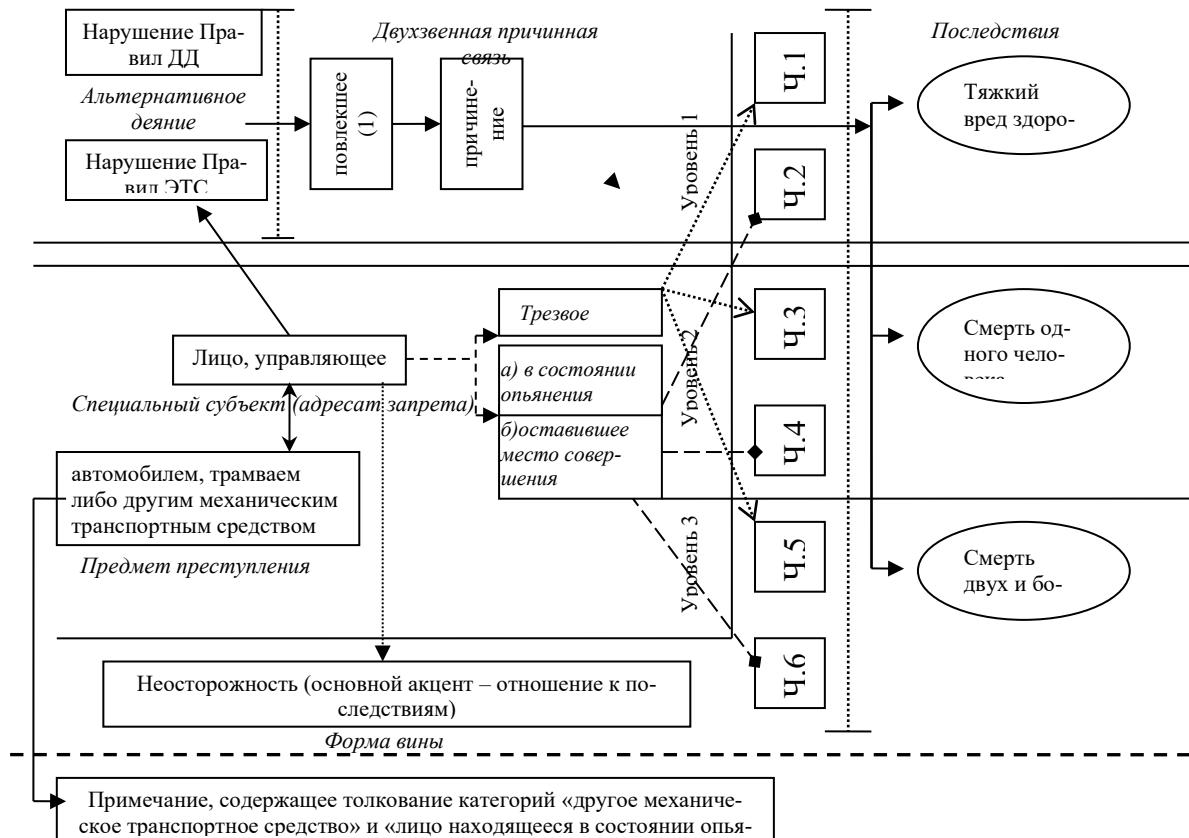
**Схема № 4**  
**Юридическая конструкция, использованная в ст. 264 УК РФ**  
**(редакция после 01.03.2009 г.)**



<sup>68</sup> Федеральный закон от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ.

Действующая в настоящее время редакция ст. 264 УК РФ, которая состоит из 6 частей, выглядит следующим образом (Схема № 5):

**Схема № 5**  
**Юридическая конструкция, использованная в ст. 264 УК РФ**  
**(редакция после 28.06.2019 г.)**



Результаты исследования генезиса юридических конструкций уголовно-правовых норм об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств позволяют сделать ряд важных для дальнейшего исследования выводов:

– уголовная политика в области общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, в аспектах криминализации не является последовательной. Это хорошо усматривается из неоднократных изменений перечня преступлений, а также представлений законодателя о степени их общественной опасности (в т.ч. по криминализируемым и декриминализируемым последствиям);

– юридические конструкции, созданные законодателем в Уголовных кодексах 1960 и 1996 годов, не отвечали требованиям общественных отношений, сложившихся в области обеспечения безопасности транспорта, что приводило к необходимости их дальнейшей корректировки;

– по сути, в главе 27 действующего УК РФ применяется юридическая конструкция, созданная в 1968 году. Соответственно, при разработке

института Особенной части Уголовного кодекса РФ 1996 г. о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не было предпринято мер по ее переосмыслению, хотя эта конструкция обладает рядом недостатков:

а) не учитывает особенности (разновидности) неосторожной вины<sup>69</sup>;

б) дифференциация уголовной ответственности проведена по количественно-качественным параметрам последствий, отношение к которым неосторожное, с использованием сложной двухступенчатой причинно-следственной связи, исключающей учет сложного механизма причинения конкретной травмы потерпевшему (от последней в итоге зависит квалификация содеянного, а не от характера нарушения ПДД или ЭТС). Такой подход не в полной мере согласуется с теорией субъективного вменения<sup>70</sup> и может превратить уголовный закон в несправедливый инструмент возмездия за причиненный вред;

в) действующая юридическая конструкция за 28 лет существования в УК РСФСР не дала ожидаемых результатов в вопросах уголовно-правовой охраны общественных отношений в сфере транспорта и остается малоэффективной и в настоящее время<sup>71</sup>.

Изложенные факты позволяют достаточно уверенно говорить о том, что в процессе разработки главы 27 УК РФ 1996 г. остался без внимания как положительный, так и отрицательный опыт действия УК РСФСР 1960 г. в отношении вопросов охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В частности, акцент уголовно-правового запрета, содержащегося в УК РСФСР, был справедливо смешен с последствий в сторону общественно опасного действия. Виновный нес ответственность за свое действие и наступление любых неосторожных последствий из предусмотренных уголовным законом. Такой формат уголовно-правового запрета с позиции правового регулирования выглядит более целесообразным. Вновь же создаваемые юридические конструкции и уголовно-правовые запреты не получили тщательного обоснования. Существующие модели норм главы 27 УК РФ неадекватно отражают регулируемые общественные отношения. Очевидна острая потребность в переосмыслении и совершенствовании применяемых юридических конструкций.

---

<sup>69</sup> Лунеев, В. В. Неосторожность и ее виды // Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики : сб. очерков / под ред. В. В. Лунева. М.: Издательство Юрайт, 2010. С. 222; Рублев, А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. ..... канд. юрид. наук: 12.00.08. Тюмень, 2006. С. 3–4.

<sup>70</sup> Лунеев, В. В. Вина и ее формы // Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: сборник очерков. М.: Издательство Юрайт, 2010. С. 164, 166.

<sup>71</sup> Статистические сведения о состоянии дорожно-транспортной преступности приведены в соответствующих параграфах монографии. См. также сведения за период действия УК РСФСР: Лунеев, В. В. Курс мировой и российской криминологии : учебник. В 2 т. Общая часть. Т. 1. М.: Издательство Юрайт, 2011. С. 454.

### **§ 3. Преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ: современное состояние безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, его связи с качеством и эффективностью уголовного закона**

Существующая в настоящее время необходимость в охране безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств правовыми средствами объективно возникла в середине XX века. Такую охрану обеспечивает система организационных и правовых мер, в которой нормам уголовного законодательства предписывается вполне определенная роль.

Разделяя позицию Б. Т. Разгильдиева, под уголовно-правовой охраной будем понимать «уголовно-правовое сохранение личности, общества, государства, мира и безопасности человечества от возможного преступного воздействия на них, осуществляемое на определенной территории и за определенный отрезок времени посредством неперсонифицированной угрозы наказанием правоисполнителей»<sup>72</sup>.

Такой подход к пониманию уголовно-правовой охраны не ограничивает ее рамками только общественно полезной деятельности «специально уполномоченных государственных органов по обеспечению безопасности охраняемых объектов посредством реализации уголовно-правовых предписаний»<sup>73</sup> и охватывает своим содержанием понятие уголовно-правовой охраны как режима «удержания лиц от совершения преступных посягательств на обозначенные уголовным законом объекты под угрозой уголовного наказания»<sup>74</sup>.

В этой связи вполне логичным представляется утверждение, что «поставление тех или иных объектов под охрану уголовного закона означает предоставление им режима уголовно-правовой охраны»<sup>75</sup>, где «режим уголовно-правовой охраны можно определить как комплекс правовых средств, предусмотренных нормами уголовного права, выраженных в особом сочетании прав и обязанностей, посредством которых гражданам гарантируется беспрепятственная реализация их субъективных прав в соответствующей области общественных отношений»<sup>76</sup>.

Таким образом, режим уголовно-правовой охраны является элементом правового режима, который традиционно рассматривается в качестве

---

<sup>72</sup> Уголовное право России : курс лекций в 6 т. / под ред. Б. Т. Разгильдиева. Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2004. Т. 1. Кн. 1. С. 112–113.

<sup>73</sup> Сайгашкин, А. Н. Уголовно-правовая охрана прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2006. С. 42.

<sup>74</sup> Бондаренко, В. Е. Основание уголовно-правовой охраны и ее прекращение : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2014. С. 10.

<sup>75</sup> Макаров, Д. Ю. К вопросу о понятии уголовно-правовой охраны // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки : науч. журн. Краснодар. 2017. № 8–9. С. 208.

<sup>76</sup> Там же. С. 209.

«порядка регулирования, выраженного в комплексе правовых средств, характеризующих особое сочетание взаимодействующих между собой дозволений, запретов, а также позитивных обязываний и создающих особую направленность регулирования»<sup>77</sup>.

Следует учитывать, что если не принимать во внимание специфику собственных функций уголовного закона при определении его роли в системе государственно-правового регулирования (в том числе сферы обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта), а также не учитывать проблемы их осуществления, это непременно отразится на уровне правовой защищенности общественных отношений в указанной сфере.

Наблюдаемые тенденции в развитии дорожно-транспортной преступности позволяют говорить о дисфункциональности уголовного закона в анализируемой области.

Следовательно, дальнейший анализ вопросов уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств возможен при решении двух взаимодополняющих задач: во-первых, определения перечня функций уголовного закона (с раскрытием содержания и результатов, которые ожидаются от их осуществления); во-вторых, установления влияния на осуществление функций использованных юридических конструкций (поскольку именно они содержательно являются структурой анализируемого уголовно-правового института).

Наиболее распространенный в доктрине уголовного права подход выделяет охранительную и превентивную (предупредительную) функции уголовного закона<sup>78</sup>, которые определены в ч.1 ст. 2 УК РФ через его задачи.

В рамках данного подхода такие свойства уголовного закона, как способность охранять (защищать) общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта от правонарушений и способность предупреждать новые преступления в этой области, рассматриваются дифференцированно. Вместе с тем, очевидно, что указанные свойства не только взаимодействуют, но и обладают единой природой.

Более близкой для нашего исследования представляется позиция В.Д. Филимонова, который считает, что в системе права охранительная функция уголовного закона является основной и единственной, а превенция – это либо показатель результата правовой охраны, либо производная подфункция<sup>79</sup>. Такое понимание охранительной функции с результатом, заключающимся в превенции новых преступлений, является основной особенностью уголовного закона в системе государственно-правовых средств,

---

<sup>77</sup> Алексеев, С. С. Общие дозволения и общие запреты в советском праве. М. : Юрид. лит., 1989. С. 185.

<sup>78</sup> Уголовное право Российской Федерации. Общая часть. Учебник / под ред. Б. В. Здравомыслова. М., 1999. С. 12; Уголовное право. Общая часть / под ред. А. И. Рарога. М., 1997. С. 8 и др.

<sup>79</sup> Филимонов, В. Д. Охранительная функция уголовного права. СПб : Издательство «Юридический центр-Пресс», 2003. С. 55, 59, 60 и далее.

обеспечивающих безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В этой связи Н.А. Лопашенко определяет охранительную функцию как охранительно-предупредительную<sup>80</sup>, еще раз подчеркивая ведущую функциональную нагрузку уголовного закона.

Вышесказанное позволяет сформулировать несколько важных выводов.

Во-первых, охранительная функция уголовного закона осуществляется уже с момента установления определенного уголовно-правового запрета (действие уголовного закона в общем смысле), а не только в случае, когда охраняемым общественным отношениям причинен определенный вред или они поставлены под угрозу его причинения (применение уголовного закона). Само знание о наличии такого запрета, а также об ответственности за его нарушение обязывает индивида воздерживаться от тех или иных правонарушающих моделей поведения.

Во-вторых, итогом осуществления охранительной функции должен быть социальный результат<sup>81</sup>, отвечающий задачам уголовного законодательства, которые, в свою очередь, обеспечивают надежную охрану общественных отношений, надлежащую частную и общую превенцию.

Количественно такой социальный результат выражается в сокращении совершаемых преступлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Качественно – в уменьшении тяжести общественно опасных последствий данных преступлений.

В-третьих, с позиций субъективного вменения, при учете принципов криминализации, в соотношении с описанным пониманием охранительной функции, указанный социальный результат должен заключаться в том, что количество случаев воспроизведения неосторожной (легкомысленной и небрежной) модели поведения участников дорожного движения сокращается и происходит выбраковывание стереотипных, соответствующих этим моделям поведения, социально-психологических установок<sup>82</sup>.

Таким образом, в основу методики, позволяющей объективно исследовать современное состояние охранительной функции уголовного закона (в контексте нашего исследования – в области охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта), должно быть положено соотнесение социального результата действия (применения в том числе) норм уголовного закона и поставленных перед ним задач.

Следует учесть, что достижение целей уголовно-правовой охраны не должно препятствовать процессу развития и функционирования

---

<sup>80</sup> Лопашенко, Н. А. Основы уголовно-правового воздействия: уголовное право, уголовный закон, уголовно-правовая политика. СПб : Изд-во «Юридический центр-Пресс», 2004. С. 72.

<sup>81</sup> В. Д. Филимонов называет его одной из основных характеристик правовой функции, в том числе и охранительной. См.: Указ. соч. С. 55.

<sup>82</sup> Антонов, А. Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации : дис... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2001. С. 36–37, 62–63.

транспортной системы, так как уголовный закон содержательно входит в структуру системы социального контроля. Следовательно, учитывать результаты его действия без рассмотрения общих целей этой системы было бы методологически неверно.

Отдельно стоит остановиться на вопросе регулятивного воздействия уголовного права на общественные отношения<sup>83</sup>. Единой точки зрения относительно того, существует такая функция или нет, до настоящего времени не выработано. Как справедливо отмечал А. Э. Жалинский, «отрицать очевидное нельзя – уголовное право не только охраняет определенные общественные отношения или подкрепляет правила поведения, установленные в других отраслях права, но обладает собственным регулятивным потенциалом и может существенно корректировать положения, установленные, например, гражданским законодательством»<sup>84</sup>. Однако различные авторы наполняют регулятивную функцию разным смысловым содержанием и по-разному описывают ее взаимосвязи с охранительной функцией.

Поскольку анализ различных точек зрения на этот счет не входит в перечень задач, стоящих перед настоящей работой, считаем достаточным упомянуть лишь общие положения, отражающие регулятивные свойства уголовного права.

Социальный результат, достигаемый посредством искоренения определенных (преступных) моделей поведения в обществе, состоящий в увеличении количества случаев, когда индивиды придерживаются других (непреступных) моделей поведения, является итогом действия охранительной функции. Называя это качество регулятивной функцией, А. В. Наумов тем не менее отмечает, что «в уголовном праве регулятивная функция есть проявление его охранительной функции, форма и способ ее осуществления»<sup>85</sup>.

Смысловое содержание категории «регулятивная функция» Л. Д. Гаухман<sup>86</sup>, А. И. Коробеев<sup>87</sup>, Н. А. Лопашенко<sup>88</sup> видят в том, что в легальной части уголовного права (уголовном законодательстве) содержатся основные формы реакции государства на преступные деяния, установлены основания, условия и пределы уголовной ответственности, а также

<sup>83</sup> Некоторые авторы рассматривают регулятивную функцию уголовного права в качестве основной, поглощающей все остальные функциональные проявления уголовного права: См. Разгильдиев, Б. Т. Задачи уголовного права Российской Федерации и их реализация. Саратов, 1993. С. 27; Уголовное право России. Часть Общая. Учебник / отв. ред. Л. Л. Кругликов. М., 1999. С. 8.

<sup>84</sup> Жалинский, А. Э. Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ / 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2009. С. 57–66.

<sup>85</sup> Наумов, А. В. Предмет и методы уголовно-правового регулирования // Уголовное право России. Общая часть. Учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. В. Лунеева, А. В. Наумова; 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 2006. С. 12.

<sup>86</sup> Уголовное право: Часть Общая. Часть Особенная / под ред. Л. Д. Гаухмана, Л. Д. Колодкина, С. В. Максимова. М., 1999. С. 9.

<sup>87</sup> Уголовное право Российской Федерации: В 2 т. Общая часть Т. 1 / под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай. М., 2002. С. 15.

<sup>88</sup> Лопашенко, Н. А. Указ. соч. С. 77.

основные начала и специальные правила назначения наказания и др., и именно материальное уголовное право регулирует общественные отношения, которые возникают в связи с совершением преступления.

Анализ регулятивной функции уголовного права в таком понимании находится за рамками предмета нашего исследования. Следовательно, основное внимание будет уделено охранительной функции в разрезе ее регулятивных и превентивных свойств, которые обусловлены регулятивной способностью юридической ответственности в целом.

В основе таких принципов лежит категоризация деяний, которая осуществляется по следующей схеме.

Во-первых, устанавливаются модели должно-дозволенного поведения. Применительно к предмету исследования это соблюдение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств при управлении транспортным средством.

Во-вторых, определяются модели отклоняющегося поведения (правонарушения, которые могут иметь различные конструкции, как с последствиями, так и без), которые также подлежат категоризации – распределению по степени общественной вредности – и последующему конституированию посредством установления мер юридической ответственности.

Так происходит формирование межотраслевой модели правовой охраны:

- 1) незначительные нарушения и вопросы имущественной ответственности – гражданское право;
- 2) более серьезные правонарушения – административное право;
- 3) самые опасные правонарушения – уголовное право.

Каждая отрасль при этом имеет свою шкалу дифференциации как правонарушений (в зависимости от их вредности или опасности), так и мер юридической ответственности.

Своим существованием описанная система уже адресует обществу представление государства о том, какая модель поведения и насколько является отклоняющейся от нормы: чем опаснее нарушение, тем жестче ответственность и, следовательно, больше аргументов для воздержания от правонарушающего поведения.

В действительности такое законодательное усмотрение слабо отражает социальную действительность. Историко-правовой анализ уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств свидетельствует о том, что в зависимости от особенностей того или иного исторического периода неоднократно менялись представления как о степени общественной опасности, так и о правилах дифференциации ответственности и межотраслевых границах охранных правовых норм.

Определение нормы и соответствующих отклонений от должно-дозволенного поведения должно быть обосновано криминологически, что требует определять объективные условия существования общества и учитывать его потребности в тех или иных ценностях и моделях поведения.

В частности, обоснование необходимости создания концепции криминологической обусловленности как отдельных норм и институтов Особенной части УК РФ, так и уголовного права в целом, уже приводилось в отечественной доктрине<sup>89</sup>.

Другими словами, право только тогда будет являться эффективным инструментом управления, когда будет поддерживаться большей частью представителей тех социальных групп, которым оно адресовано, и отражать объективные закономерности общественного развития<sup>90</sup>.

При этом массовое должно-дозволенное поведение с несущественными отклонениями и различными допустимыми вариациями является естественным итогом правильного определения рамок правовых норм (охранительных и регулятивных)<sup>91</sup>. Девиации, которые встречают отрицательную оценку государства и вызывают его охранительную реакцию, проявляются реже.

Важно учитывать, что цель репрессивной реакции государства и охранительных норм в вопросах регламентации поведения индивидов будет достигнута, если система ценностей, установленная государством, будет поддерживаться большинством представителей данного общества, а шкала социальных оценок действий индивида будет совпадать с индивидуальной шкалой и его социально-психологическими установками. В таких условиях репрессивная реакция государства в отношении лиц с отклоняющимся поведением при правильном определении границ правовых запретов и дозволений, соразмерности наказания и ориентации санкций на восстановление и исправление будет находить положительный отклик социума.

И наоборот – цель правового регулирования достигаться не будет, если государство устанавливает запрет на сложившиеся в социуме устойчивые пути удовлетворения одобряемых потребностей, а правовые нормы не отражают реальных объективных закономерностей жизнедеятельности общества. В таком случае законодательство себя дискредитирует, а запреты воспринимаются как необоснованные или несправедливые<sup>92</sup>. Это ведет к формированию правового нигилизма, так как криминологически необоснованные запреты приводят к негативному отношению не только к самому праву, но и к правопримениелям. При таких условиях в обществе получает распространение и укореняется маргинальность, как предпосылка девиантного поведения, а единственным инструментом, поддерживающим порядок, остается только тотальный контроль. Последствия, к которым приводит нарушение запретов, воспринимаются либо как случайность, либо как

---

<sup>89</sup> Милюков, С. Ф. Российское уголовное законодательство: опыт критического анализа : монография. СПб : СПБИВЭСЭП, Знание, 2000. 279 с.

<sup>90</sup> Кудрявцев, В. Н. и др. Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / отв. ред. В. Н. Кудрявцев, А. М. Яковлев. М.: Наука, 1982. С. 146–148.

<sup>91</sup> Там же. С. 154.

<sup>92</sup> Антонов, А. Д. Указ. соч. С. 24–25; Яковлев, А. М., Ли, Д. А. Процесс криминализации и объективные социальные нормы // Право и политика : науч. журн. Москва. 2000. №8. С. 52–58.

неизбежность даже в условиях нормальной жизнедеятельности, а сами нарушения становятся массовыми и откладываются в общественном сознании как должно-дозволенное поведение, то есть норма.

Приведенные выше положения составляют суть механизма уголовного правового регулирования, когда осуществляется вытеснение моделей поведения, находящихся под запретом, и соответствующих им социально-психологических установок, что в полной мере согласуется с задачами уголовного закона и целями уголовного наказания.

Теперь проанализируем через призму сказанного нормы об уголовной ответственности за нарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Во-первых, наблюдаемые явления позволяют констатировать в анализируемой области наличие массового иррационального поведения участников дорожного движения, которое выражается в большом количестве нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, высоком уровне аварийности с нестабильной динамикой.

Подобные состояния Ф. Лист именовал признаками социально патологического явления, утверждая, что «в любом обществе преступления всегда были, есть и будут, а их устранение – утопия. Но если они принимают большие размеры и продолжают увеличиваться либо получают массовость, угрожающую тенденцию, то преступность становится патологическим явлением»<sup>93</sup>. По его же мнению, в таком случае необходимо «обращать внимание не на индивидуальные факторы преступления, а на общественные факторы и работу по реформированию нездоровых общественных отношений»<sup>94</sup>. Криминологией на сегодняшний день указанные положения считаются аксиоматичными, и на них базируется парадигма социально-правового контроля (противодействия)<sup>95</sup> преступности<sup>96</sup>.

При таких условиях ужесточение санкций уголовно-правовых запретов или создание дополнительных не решает проблему, а существующие – уже не в силах контролировать ситуацию.

---

<sup>93</sup> Лист, Ф. Задачи уголовной политики. Преступление как социально-патологическое явление / сост. и автор предисл. В. С. Овчинский. М.: Инфра-М, 2004. С. 94.

<sup>94</sup> Лист, Ф. Указ. соч. С. 93; См. также: Антонов, А. Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации : дис... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2001. С. 44–49.

<sup>95</sup> По терминологии Д. А. Шестакова. См. его: Криминология. Новые подходы к преступлению и преступности. Кriminogenные законы и криминологическое законодательство. Противодействие преступности в изменяющемся мире : учебник. 2-е изд., перераб. и доп. / предисл. В. П. Сальникова. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2006. С. 246.

<sup>96</sup> Босхолов, С. С. Основы уголовной политики: Конституционный, криминологический, уголовно-правовой и информационный аспекты. М.: Учебно-консультационный центр «ЮрИнфоП», 1999. С. 38–41; Гилинский, Я. И. Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль / 2-е изд., перераб. и доп. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2009. С. 380, 392–404; Лунеев, В. В. Курс мировой и российской криминологии : учебник. В 2 т. Общая часть. Т. 1. М.: Изд-во Юрайт, 2011. С. 843–915; Шестаков, Д. А. Указ. соч. С. 241–319.

Случаи массовых нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств говорят о том, что рамки должно-дозволенного поведения и соответствующие им запреты определены неверно. Они смещены от признаваемого обществом нормальным поведения в сторону идеала, а нормальное в существующих социальных условиях поведение попало под запрет.

Во-вторых, это свидетельствует о наличии объективных процессов, влияние индивидов на которые весьма ограничено. Поэтому в пределах сложившихся общественных отношений они вынуждены воспроизводить запрещенные модели поведения. На это обращает внимание и ГИБДД, указывая, что значительное количество встречных прямых столкновений происходит там, где выезд на встречную полосу движения разрешен. «Получается, что водитель ничего не нарушал — ни требований разметки, ни установленных дорожных знаков. Он просто терял терпение, неверно оценивал дорожную ситуацию, шел на обгон и в итоге терял жизнь»<sup>97</sup>.

Подытоживая два полученных вывода, резюмируем, что в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств получили широкое распространение модели поведения, запрещенные государством. Они поддерживаются большинством участников дорожного движения, среди которых значительно распространен правовой нигилизм, а правовые установления и запреты отрицаются. В такой ситуации органы, которые карают за подобные нарушения, наделяются стереотипом хищника, а сами участники дорожного движения выступают в роли жертвы. При этом обе стороны воспринимают сложившиеся обстоятельства как неизбежную необходимость.

С этим феноменом знакомо значительное количество водителей транспортных средств, когда переключением света фар с ближнего на дальний или их последовательным включением–выключением они предупреждают друг друга о том, что впереди на маршруте следования встречного потока сотрудники ГИБДД выявляют правонарушителей. По результатам проведенных нами исследований, 84,68 % респондентов подтвердили, что смысл описанных сигналов им знаком, и что они являются предупреждением о нахождении сотрудников ГИБДД на маршруте следования. Остальные ответы распределились между такими вариантами смысловой нагрузки указанного сигнала, как приветствие, просьба уступить дорогу, предупреждение об опасности на дороге. Не ответили на вопрос 2,02 %, и только один водитель (стаж вождения менее года) сообщил, что значение этого сигнала ему не знакомо. Кроме того, 83,87 % респондентов подтвердили, что

<sup>97</sup> ГАИ России проводит кампанию «Последняя встречная» // Новостное агентство «Вести.ру» : офиц. сайт. URL: <https://www.vesti.ru/article/2123832> (дата обращения: 19.06.2021). Режим доступа: свободный.

сами предупреждают водителей встречных потоков о наличии наряда ГИБДД на пути их следования.

На первый взгляд, подобное поведение противоречит здравому смыслу. Водители, сообщая о наличии на пути следования потенциального нарушителя наряда ГИБДД, предупреждают его о том, что присутствует высокая вероятность применения к нарушителю законных санкций. При этом они не требуют от нарушителя соблюдения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (например, снизить скорость, пристегнуть ремень безопасности), а помогают избежать ответственности и продолжить свое правонарушающее поведение, как только нарушитель минует пост ГИБДД.

Такими действиями участники дорожного движения сохраняют потенциальную опасность как для себя, так и для других, так как нарушение правил дорожного движения остается невыявленным и нарушитель продолжает свое аварийно-опасное поведение.

На первый взгляд, это выглядит достаточно нелогично, так как водители демонстрируют безразличное отношение к безопасности дорожного движения, жизни и здоровью окружающих, в том числе и к своим собственным. Ситуация объясняется следующим. В качестве опасности водители воспринимают сотрудников ГИБДД, а не других участников дорожного движения, нарушающих Правила, поэтому и предупреждают друг друга о наличии на дороге поста ГИБДД. Такое поведение подчиняется сложившимся в данной социальной общности социально-психологическим установкам, а также параметрам должно-дозволенного, что еще раз подтверждает вывод о том, что в обществе нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств воспринимается как допустимое поведение.

Обобщенные данные об образе ГИБДД в представлении водителей приведены ниже (таблица № 1). Интересный факт: сотрудники полиции (в том числе и ГИБДД), которые были опрошены при проведении исследования, указали, что во внеслужебное время при управлении личным автомобилем, также сообщают водителям встречных потоков о наличии на дороге наряда ГИБДД.

Таблица № 1

## Обобщенные данные об образе ГИБДД в представлении водителей

| С чем ассоциируются ГИБДД:           |            |       |
|--------------------------------------|------------|-------|
| Образ                                | кол-во     | %     |
| Хищники, засада, охотники            | 11         | 4,25  |
| Вымогатели, взяточники               | 126        | 48,65 |
| Охрана порядка, представители власти | 40         | 15,44 |
| Бездельники                          | 5          | 1,93  |
| Ответственность, наказание           | 9          | 3,47  |
| Ни с чем                             | 16         | 6,18  |
| Затруднились                         | 52         | 20,08 |
| <b>Итого вариантов ответа</b>        | <b>259</b> |       |

Ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения привела к тому, что абсолютное большинство водителей в России имеет значительный опыт нарушений ПДД. При опросе о наличии таких фактов в своей водительской практике сообщили 93,55 % респондентов. В нарушении правил эксплуатации транспортных средств признались 47,58 % опрошенных, которые указали, что управляли автомобилем с неисправностями, при наличии которых его эксплуатация запрещена.

При этом 51,6 % опрошенных сообщили, что совершили нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств либо в месяц, когда проводился опрос, либо в месяц, который предшествовал опросу. Только 31,03 % респондентов сообщили, что совершили правонарушения в анализируемой области год назад и более.

Проведенный опрос позволил обнаружить, что среди участников дорожного движения достаточно распространено убеждение о том, что соблюдение правил дорожного движения не гарантирует водителям безопасность на дорогах и не убережет их от пристального внимания со стороны сотрудников ГИБДД. Об этом прямо сообщили 15,32 % опрошенных.

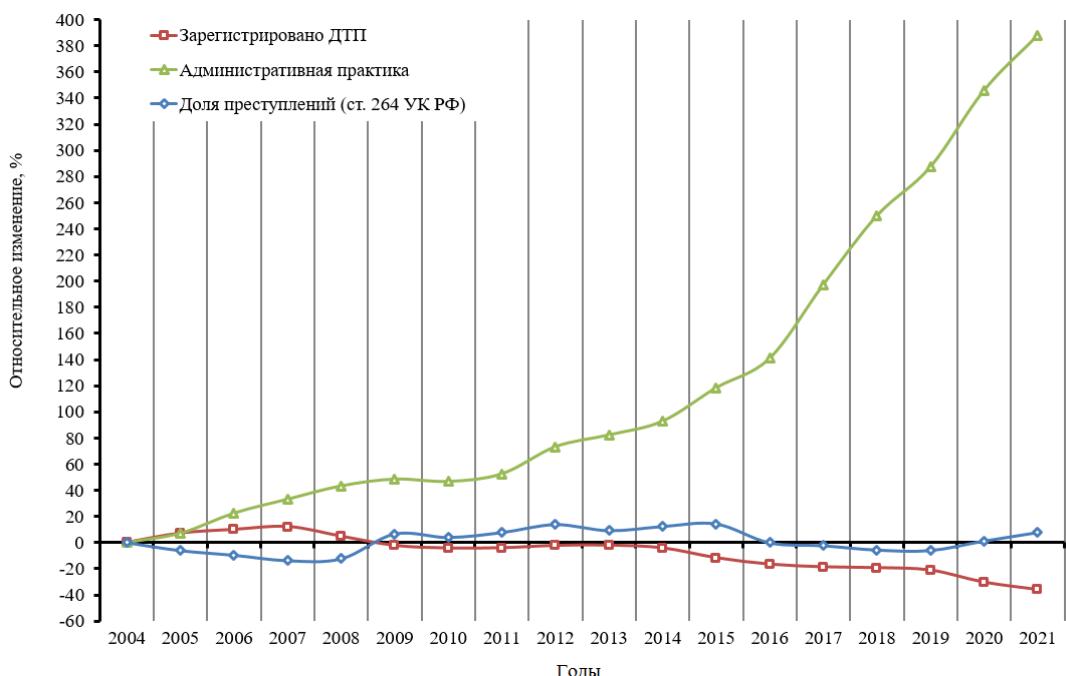
В связи с распространностью правонарушающего поведения в анализируемой сфере общественных отношений был проведен анализ корреляции между количеством выявленных административных нарушений Правил дорожного движения, уровнем аварийности и количеством дорожно-транспортных преступлений, зарегистрированных по ст. 264 УК РФ. Если положительная или отрицательная корреляция между этими явлениями существует, то это будет отражено на графике: уровень аварийности будет тем меньше, чем больше выявляется административных правонарушений.

Подобная зависимость должна прослеживаться и в сравнении с дорожно-транспортными преступлениями<sup>98</sup>.

В основу демонстрации взаимозависимости рассматриваемых явлений нами положены показатели, которые сравниваются с 2004 годом (см. диаграмму № 1).

Диаграмма №1

Соотношение динамических показателей выявления административных правонарушений, уровня аварийности и количества преступлений, зарегистрированных по ст. 264 УК РФ в России



Из анализа диаграммы № 1 можно обнаружить по 2014 год включительно положительную корреляцию (+ 0,625194297) между количеством выявленных административных правонарушений и дорожно-транспортными преступлениями. С 2015 года включительно этот коэффициент принял отрицательные значения и составил – 0,876027612. Такие изменения свидетельствуют о наличии связи состояний, которая по своей сути напоминает криминологическую теорию «разбитых окон»<sup>99</sup>.

Иными словами, нужно не просто проводить работу по выявлению административных правонарушений и привлекать к ответственности за

<sup>98</sup> Подобное сравнение провел В. В. Лунеев для исследования корреляционных связей между административными нарушениями Правил дорожного движения, уровнем аварийности и количеством дорожно-транспортных преступлений. См. его: Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции / изд. 2-е, перераб. и доп. М.: Волтерс Клювер, 2005. С. 332–335.

<sup>99</sup> James Q. Wilson and George L. Kelling. Broken Windows // The Atlantic Monthly. March 1982. URL: [https://media4.manhattan-institute.org/pdf/\\_atlantic\\_monthly-broken\\_windows.pdf](https://media4.manhattan-institute.org/pdf/_atlantic_monthly-broken_windows.pdf) (дата обращения 25.07.2021).

преступления. Важно, чтобы в обществе нормой было неправонарушающее поведение, а большинство актов правонарушений (или вообще все) в идеале встречали репрессивную реакцию, попадали в поле зрения. Тогда и сами участники дорожного движения не будут наблюдать правонарушающее поведение повсеместно, и такое поведение (став редкостью) вытеснится из сознания участников дорожного движения из разряда нормы. Из вышесказанного следует, что для такой превентивной модели правового регулирования должна быть высочайшая вероятность реализации привлечения к ответственности в случае нарушения ПДД и ЭТС. Тогда и аварий станет меньше.

Анализируемый график демонстрирует следующий факт: до 2012 года количество выявляемых административных правонарушений было сравнимо с небольшим, что позволяло считать привлечение к ответственности отклонением от нормы (неудачей, редким случаем). Но уже на рубеже 2014–2015 годов можно обнаружить на графике эффект срабатывания связи состояний. Количество выявляемых административных правонарушений стало таким, что привлечение к ответственности в результате нарушения ПДД и ЭТС стало, скорее, нормой. К ответственности привлекают часто, чему способствует широкое распространение средств видеофиксации нарушений, при помощи которых, например, в течение 2018 г. было выявлено 105 830 965 правонарушений, а в 2021 г. доля выявленных таким способом нарушений составляет около 90 %<sup>100</sup>.

Следовательно, благополучие участников дорожного движения (в т.ч. отсутствие штрафов, наличие водительского удостоверения и т.д.) начало серьезно коррелировать с соблюдением ПДД и ЭТС даже без аварий. По всей видимости, именно с этого момента начинает плавно меняться содержание социальной нормы, и, как следствие, происходит снижение количества зарегистрированных ДТП.

Существенной проблемой является также перенасыщение транспортом. Плотность транспортных потоков растет, скорости движения падают (больше пробок, затрудненных участков дорожного движения), а это прямо влияет на количество учитываемых дорожно-транспортных происшествий (с пострадавшими и погибшими), в том числе и на дорожно-транспортную преступность<sup>101</sup>.

Вместе с тем, темпы снижения количества дорожно-транспортных происшествий не соответствуют темпам роста выявляемости административных правонарушений, что отчетливо видно на диаграмме № 1.

Правонарушающее поведение на дороге продолжает оставаться достаточно массовым явлением, оно воспринимается водителями как

<sup>100</sup> Камеры за год выявили в 9 раз больше нарушений, чем инспекторы ГИБДД: беседа с заместителем начальника ГУОБДД МВД России В. Кузиным // AUTONEWS : сайт. URL: <https://www.autonews.ru/news/61c83f199a7947ff96773145> (дата обращения: 26.03.2022). Режим доступа: свободный.

<sup>101</sup> См. об этом: Кравцов, А. Ю. Криминологическая характеристика и предупреждение дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.0. Москва, 2014. С. 27.

допустимое, даже несмотря на деятельность ГИБДД. При этом ведущие детерминанты этого явления оказались за рамками правового воздействия и, возможно, усугубляются существующим правовым регулированием.

Как же в этих условиях действуют нормы о дорожно-транспортных преступлениях, в частности, ст. 264 УК РФ?

Существующая на сегодняшний день концепция обеспечения безопасности дорожного движения устанавливает внутриотраслевые и межотраслевые границы режима правовой охраны общественных отношений анализируемой области в зависимости от наличия и характера последствий правонарушения.

Ст. 264 УК РФ, равно как и ст.ст. 266, 267, 268 УК РФ, закрепляет составы неосторожных преступлений. Следовательно, для того чтобы задачи уголовного права выполнялись, а цели уголовного наказания были достигнуты, уголовно-правовые нормы должны искоренять те модели поведения, которые могут привести к последствиям, описанным в их диспозициях. Вместе с тем, содержание неосторожной формы вины имеет известные особенности, которые заключаются в том, что лицо вследствие невнимательности либо не предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своего действия вообще, либо предвидит, но самонадеянно рассчитывает на их предотвращение.

Дифференциация ответственности в настоящее время как раз и строится на этих непредвиденных и неожиданных результатах поведения человека. Само по себе человеческое поведение при отсутствии сознательного и положительного волевого отношения к последствиям этого поведения не является преступным вовсе. И здесь встает вопрос о способности уголовно-правовой нормы осуществлять адекватное воздействие на неосторожное поведение и о мерах такого воздействия.

Как отмечает Н. И. Пикуров, классические для неосторожных преступлений критерии дифференциации в зависимости от тяжести наступивших последствий, сформулированные еще в прошлом веке, в большей степени направлены на удовлетворение чувства справедливости, а также некоторой части – специальной превенции, но в меньшей служат задачам общей превенции, поскольку водитель в момент нарушения не может контролировать тяжесть последствий.

Как подтверждают исследования в области социальной психологии в юриспруденции, между отклоняющимся и должно-дозволенным поведением присутствует весьма тонкая и подвижная грань (это характерно для неосторожных преступлений). В тех случаях, где правовое регулирование демонстрирует качественный скачок и мы наблюдаем переход от административного правонарушения к преступлению, на деле существует лишь плавный переход<sup>102</sup>.

В декабре 2003 г., когда вред здоровью средней тяжести был декриминализирован и переведен в разряд административно наказуемых, такой

---

<sup>102</sup> Антонов, А. Д. Указ. соч. С. 30–32.

переход стал еще менее выраженным. Различия между тяжким вредом здоровью и вредом здоровью средней тяжести на их «стыке» весьма условные, причем, как в медицине, так и в сознании общественности. Однако между этими нередко схожими в содержательном плане последствиями в нормативном порядке установлена качественная грань<sup>103</sup>.

Вместе с тем, установление границ качественного перехода между соответствующими уровнями режима правовой охраны, а также модель криминализации диктуют необходимость проведения градации индивидуального поведения в зависимости от степени отклонения от нормы.

В науке уголовного права уже высказывались предложения о возможности дифференциации уголовной ответственности лица, управляющего транспортным средством, в зависимости от характера допущенных нарушений<sup>104</sup>. При таком подходе ответственность водителя действительно будет в большей мере зависеть от обстоятельств, которые он в состоянии контролировать при совершении деяния. Вместо этого в настоящее время в отечественном законодательстве в основании такого перехода лежит тяжесть последствий неосторожного действия. Такая позиция представляется не совсем верной, так как последствия нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут существенно отличаться либо вовсе отсутствовать, а модель осознанного индивидуального поведения при этом не меняется, так же, как и степень ее отклонения от нормы (качественная характеристика деяния сохраняется).

Если сопоставить количество выявленных нарушений ПДД с количеством уголовно ненаказуемых дорожно-транспортных происшествий и со случаями дорожно-транспортных преступлений (см. таблицу № 2), то можно наглядно увидеть, что вредные, а тем более тяжкие, последствия как в реальности, так и в сознании людей выглядят как случайность. Всем известно о необходимости принимать определенные меры предосторожности, управляя таким источником повышенной опасности, как транспортное средство. Но поскольку последствия нарушений зависят от множества факторов, их наступление выглядит маловероятным, и это обстоятельство в законодательстве не учитывается.

---

<sup>103</sup> Утверждены Приказом Минздравсоцразвития от 24 апреля 2008 года № 194 н «Об утверждении медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета. 2008. № 4745.

<sup>104</sup> Комарикова, С. А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) : дис... канд. юрид. наук: 12.00.08. Омск, 2018. С. 144, 145 и др.

Таблица № 2

**Количество выявленных нарушений правил дорожного движения,  
уголовно ненаказуемых дорожно-транспортных происшествий  
и дорожно-транспортных преступлений**

| Годы  | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Зарегистрировано преступлений по ст. 264 УК Р | 21007     | 20144     | 19618     | 18627     | 18208     |
| Зарегистрировано ДТП                          | 169432    | 168099    | 164358    | 145073    | 133331    |
| Административная практика                     | 111443741 | 131224204 | 145246945 | 167190550 | 182999545 |

Несмотря на то, что с конца 1960-х годов характер общественных отношений и условия жизни значительно изменились: количество автомобилей увеличилось, их скоростные характеристики существенно выросли, техническое обслуживание стало коммерческим, и невозможно требовать от каждого водителя самостоятельно ежедневно проверять исправность своего транспортного средства или производить его ремонт.

Иными словами, правовой инструментарий, созданный для общественных отношений, существовавших в одно время, по прошествии нескольких лет может оказаться неэффективным для этой же сферы жизнедеятельности общества.

Таким образом, результаты исследования, изложенные в настоящем параграфе, позволяют сформулировать несколько выводов.

Во-первых, задачи, возложенные на уголовно-правовые нормы, призванные обеспечивать охрану нормальных общественных отношений в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не выполняются, а цели, поставленные перед уголовным законодательством в этой области, не достигаются. По нашему мнению, причина низкой эффективности состоит в том, что установленные уголовно-правовые запреты не в полной мере соответствуют закономерностям общественного развития и социальной действительности, то есть не обусловлены криминологически. Поведение, которое запрещено как административными, так и уголовно-правовыми нормами в области обеспечения безопасности дорожного движения, обществом воспринимается как вполне допустимое: нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств имеют массовый характер, а наступление общественно опасных последствий рассматривается как случайность.

Во-вторых, критерии, заложенные в основание дифференциации ответственности за дорожно-транспортные преступления (в зависимости от тяжести наступивших последствий), выбраны неверно, что привело к нарушению правил градации отклоняющегося поведения на степени при построении системы режимов правового регулирования безопасности дорожного

движения. Этим отчасти обусловлен низкий превентивный потенциал самих уголовно-правовых норм и наличие элементов объективного вменения.

В результате выявленных недостатков анализируемые уголовно-правовые нормы не только не выполняют возложенные на них задачи, но и ведут к их отрицанию со стороны участников дорожного движения, формируют правовой нигилизм. Отсутствие предупредительного потенциала уголовно-правовых норм в сфере безопасности дорожного движения позволяет сделать вывод об отсутствии того социального результата, который должен достигаться за счет действия охранительной функции уголовного закона.

В качестве одной из мер, направленных на совершенствование критериев дифференциации ответственности за анализируемые преступления, может послужить использование в качестве основания дифференциации, в том числе видов неосторожной формы вины, легкомысленной или небрежной, применяемой к составам дорожно-транспортных преступлений. Более подробно о содержании данных категорий субъективной стороны речь пойдет в соответствующем параграфе исследования.

Модификация юридических конструкций и изменение подхода к пенализации преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, происходившие в течение последнего времени, свидетельствуют о том, что в Российской Федерации поэтапно выстраивалась определенная модель правового регулирования анализируемой сферы общественных отношений. В частности, большое количество деяний перешло в сферу административного права, развиваются меры частноправового восстановительного характера, направленные на возмещение имущественного и физического вреда. Оставшаяся же часть криминализированных деяний предполагает весьма суровую модель репрессивной реакции, рассчитанной преимущественно на устрашение.

Результаты исследования позволяют утверждать, что юридическая конструкция, используемая в ст. 264 УК РФ и ряде других статей главы 27 УК РФ, была создана в 1968 году и до настоящего времени не изменилась. К сегодняшнему дню модели норм с неосторожной формой вины главы 27 УК РФ неадекватно отражают регулируемые общественные отношения, что оказывает влияние на наказуемость преступлений исследуемой сферы.

Отдельного внимания заслуживают санкции анализируемых статей о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. По своей конструкции они изначально (уже в первых редакциях УК РСФСР 1960 г.) являлись кумулятивными с альтернативными наказаниями в первых частях статей (с наименее тяжкими последствиями). Суду также оставлялась возможность для усмотрения относительно назначения дополнительного наказания – лишения права управлять транспортным средством. Основные наказания были представлены лишением свободы (максимальный срок – до десяти лет), исправительными работами и

штрафом. Предусмотренная санкциями ст.ст. 211 и 212 УК РСФСР длительность дополнительного наказания не превышала трех лет.

Такая конструкция санкций сохранялась практически без изменений до принятия УК РФ 1996 года. Лишь в 1982 и 1985 г.<sup>105</sup> произошли изменения: до пяти лет был повышен верхний предел дополнительного наказания в виде лишения права управления транспортным средством и лишения права занимать определенные должности в ч. 2 и 3 ст. 211, ст. 211<sup>2</sup>, 212<sup>3</sup> УК РСФСР, а также повышен верхний предел наказания в виде лишения свободы и в виде исправительных работ в санкции ст. 211 УК РСФСР (на один год).

В главе 27 УК РФ 1996 года была применена иная конструкция санкций. Во-первых, в первых частях ст.ст. 264, 266, 267, 268 УК РФ все альтернативные основные наказания были связаны с ограничением личной свободы. Даже после всех внесенных не сегодня поправок санкции этих статей содержат в качестве альтернативы лишению свободы такие наказания, которые ограничивают личную свободу осужденного: ограничение свободы, арест и принудительные работы. Только ч. 1 ст. 266 и ч. 1 ст. 267 УК РФ допускают назначение штрафа в качестве основного наказания. В других частях этих статей санкция предусматривает либо только лишение свободы на определенный срок (ст. 267 УК РФ), либо лишение свободы на определенный срок и принудительные работы (с декабря 2011 г. в ст. 266 УК РФ).

В целом санкции в статьях с неосторожной формой вины главы 27 УК РФ сконструированы как кумулятивные, однако оставляющие судье возможность не назначать наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в ряде случаев. Максимальный срок этого дополнительного наказания в санкциях главы 27 УК РФ до настоящего не изменился, и во всех случаях обозначен только его верхний предел – до трех лет.

По нашему мнению, на фоне существующих размеров основных видов наказаний в санкциях анализируемых статей указанный верхний предел дополнительного наказания является недостаточным с точки зрения достижения целей уголовного наказания. Предложения об увеличении сроков дополнительного наказания в санкциях статей гл. 27 УК РФ уже

---

<sup>105</sup> Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 03 декабря 1982 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1982. № 49. Ст. 1821; Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 01 октября 1985 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1985. №40. Ст. 1398.

высказывались в науке уголовного права<sup>106</sup> и являлись предметом общественных инициатив<sup>107</sup>.

Эффективность применения данного вида наказания, на наш взгляд, является высокой по той причине, что фактически виновное лицо исключается из той области, в которой было совершено преступление. Таким образом, существенно снижается возможность специального рецидива, при этом достигаются цели частной превенции, а возможность для виновного на длительный срок быть лишенным участия в общественных отношениях в сфере дорожного движения обеспечивает общую превенцию. В этой связи целесообразным представляется увеличение срока указанного дополнительного наказания в анализируемых статьях до 10 лет, с учетом того, что ч. 2 ст. 47 УК РФ оговаривает возможность установления такого срока в санкции статьей Особенной части УК РФ до 20 лет. Однако из вышеуказанных конструкций имеются исключения. Например, не находит логического объяснения тот факт, что уже более 20 лет в частях 2 и 3 ст. 266 УК РФ отсутствует дополнительный вид наказания, предусматривающий лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, при том что часть первая этой же статьи его содержит. Отметим, что части 1, 2, 3 ст. 266 УК РФ предусматривают совершение указанного в них деяния специальным субъектом, нарушение обязанностей которым влечет наступление указанных в законе последствий, и включение указанного вида дополнительного наказания в санкции всех частей рассматриваемой статьи представляется весьма целесообразным.

Еще одна особенность санкций в анализируемых статьях главы 27 УК РФ – это их схожесть, причем описанные деяния вряд ли можно ставить в один ряд друг с другом. Так, не совсем ясна конструкция санкций в ст.ст. 264 и 266 УК РФ, особенно если учесть разнородность этих деяний, влекущих общественно опасные последствия: в части размера предусмотренного лишения свободы (без учета состояния опьянения для ст. 264 УК РФ) они идентичны. Даже если объяснить данную закономерность последствиями, которые легли в основу законодательной дифференциации степени общественной опасности анализируемых преступлений, то из нее выпадают

---

<sup>106</sup> См. об этом: Иванцова, Н. В., Калягин, К. Ю. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в Уголовном кодексе Российской Федерации и Уголовном законодательстве зарубежных государств // Проблемы в российском законодательстве : юрид. науч. журн. Москва. 2011. № 5. С. 134–138; Воскресов, Б. Н. Лишение права управлять транспортным средством как разновидность уголовного наказания // Аналитический портал «Отрасли права». URL: <https://xn--7sbaj7auwnffhk.xn--p1ai.siteindices.com/> (дата обращения: 27.04.2022).

<sup>107</sup> Увеличение срока лишения права управлять транспортным средством при совершении преступления // Российская общественная инициатива : сайт. URL: <https://www.roi.ru/911/> (дата обращения: 27.04.2022). Режим доступа: свободный.

санкции

статьей 267 и 268 УК РФ – размер лишения свободы там определен иначе.

Если теперь учесть подход законодателя к использованию юридических конструкций диспозиций, то имеются все основания говорить о недостаточном внимании к использованию методов криминализации, пенализации и мерам, выработанным в криминологии и уголовно-правовой доктрине по совершенствованию правовой регламентации различных видов наказания<sup>108</sup>.

Очевидно, что при создании норм об уголовной ответственности за преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств использован единый формальный шаблон как применительно к конструкциям диспозиций, так и применительно к санкциям статей главы 27 УК РФ.

Чтобы уяснить роль уголовного закона, а также особенности современной уголовной политики в вопросах правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, необходимо понять, как в целом изменился подход законодателя к наказуемости преступлений в этой сфере общественных отношений.

С одной стороны, стремление законодателя ужесточать ответственность за рассматриваемые преступления сохраняется и проявилось в июне 2019 года<sup>109</sup>, когда максимальный срок наказания в виде лишения свободы, предусмотренный санкцией ч. 6 ст. 264 УК РФ, был установлен в пятнадцать лет. Эта мера наказания строже на пять лет, чем предусматривалось УК РСФСР.

С другой стороны, уже обращалось внимание на характер альтернативы лишению свободы в санкциях статей главы 27 УК РФ, и в первую очередь – в ст. 264 УК РФ<sup>110</sup>. На сегодняшний день во всех частях ст. 264 УК РФ, кроме ч. 4 и 6, в санкции имеется дополнительное основное альтернативное наказание в виде принудительных работ (сроком не более 5 лет в самой строгой части статьи) с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.

Ранее в санкцию ч. 1 ст. 264 УК РФ было введено еще одно альтернативное наказание, менее строгое, чем лишение свободы: ограничение свободы сроком до 5 лет (наряду с арестом до шести месяцев и упомянутым ранее лишением свободы)<sup>111</sup>. Такая конструкция санкций и использованная модель пенализации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ,

---

<sup>108</sup> Милюков, С. Ф. Проблемы криминологической обоснованности российского уголовного законодательства : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. СПб, 2000. 422 с.

<sup>109</sup> Федеральный закон от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ.

<sup>110</sup> Характер санкций остается нацеленными на ущемление именно личной свободы виновного.

<sup>111</sup> Федеральный закон от 29.12.2009 г. № 377-ФЗ.

делает содержание уголовной ответственности более жестким и одновременно менее выполнимым.

Несмотря на вышесказанное, судья обязан назначить наказание, и, руководствуясь общими началами его назначения, в т.ч. требованиями справедливости, гуманизма, правилом экономии уголовной репрессии, он с большой вероятностью будет склоняться к назначению лишения свободы, но условно (чтобы смягчить, сбалансировать принятное решение со своим убеждением о личности виновного и достаточным уровнем репрессии для достижения целей наказания).

Вышеизложенное позволяет констатировать, что по своему содержанию глава 27 УК РФ стала более карательной, так как с цели исправления наказанием приоритет сместился на устрашение.

В отличие от УК РСФСР, нормы гл. 27 УК РФ имеют более дробную дифференциацию, что с позиций моделей криминализации и интересов эффективного правового регулирования также заслуживает критики. Характер наступивших последствий, положенный в основу дифференциации, в большинстве случаев является вероятностным, и огромное количество факторов ситуативного характера находится вне рамок сознания и воли виновного. К таковым можно отнести системы безопасности, которыми были обеспечены транспортные средства, а также работоспособность этих средств, оперативность прибытия на место ДТП скорой медицинской помощи и даже уровень компетентности медицинского персонала, взаимное положение автомобилей в момент удара и степень перекрытия транспортными средствами друг друга, например, в момент встречного столкновения<sup>112</sup> и т.д.

Конструкции статей УК РСФСР, предусматривающие ответственность за преступные нарушения ПДД и ЭТС, с этих позиций были значительно более удачными в вопросах правового регулирования.

Трехзвенная дифференциация статей с неосторожной формой вины гл. 27 УК РФ, в основу которой положен признак тяжести последствий неосторожных деяний, приводит к эффекту, очень близкому к объективному вменению, так как лицо в большей степени несет ответственность за

---

<sup>112</sup> О значительном влиянии этих факторов на тяжесть последствий говорил еще Д. А. Медведев, а также Р. Г. Нургалиев, находясь на посту министра внутренних дел Российской Федерации. См. соответственно: Дмитрий Медведев требует повысить уровень медпомощи, оказываемой при ДТП // Тюмень: Национальные проекты. URL: <http://np.tyumen-city.ru/info/pg1/931/> (дата обращения: 10.02.2020); Снижение дорожно-транспортного травматизма Рашид Нургалиев связывает с реализацией Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг. // МВД России : офиц. сайт. URL: <http://www.mvd.ru/anounce/5177/> (дата обращения: 10.02.2020). Режим доступа: свободный; Интервью Министра внутренних дел Российской Федерации Рашида Нургалиева «Независимой газете» // Независимая газета : офиц. сайт. URL: [https://www.ng.ru/ideas/2009-02-10/7\\_Nurgaliev.html](https://www.ng.ru/ideas/2009-02-10/7_Nurgaliev.html) (дата обращения: 10.02.2020). Режим доступа: свободный.

последствия, которые обусловлены большим количеством ситуативных факторов при весьма опосредованных причинных связях, нежели за свои действия<sup>113</sup>. По содержанию это ответственность не столько за свою вину, сколько за волю случая. Именно на таком подходе к моделям криминализации выстроены теории неосторожного сопричинения в уголовно-правовой доктрине<sup>114</sup>.

Подтверждением данному тезису является ст. 266 УК РФ, которая предусматривает ответственность за недоброупотребительный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, а также ст. 267 УК РФ, в которой установлена ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения.

УК РСФСР содержал две статьи, отчасти совпадающие по спектру уголовно-правовой охраны с указанными в предыдущем абзаце: ст. 211<sup>2</sup> УК РСФСР устанавливала ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, и ст. 213 УК РСФСР предусматривала наказание за нарушение действующих на транспорте правил. Структурно каждая из статей состояла из одной части. Характерно, что в ст. 211<sup>2</sup> УК РСФСР предусматривалась ответственность за деяние, повлекшее последствия, предусмотренные ст. 211 УК РСФСР, а ст. 213 УК РСФСР содержала ответственность в виде лишения свободы сроком до 5 лет за гибель людей или иные тяжкие последствия. Анализируемые нормы УК РСФСР предусматривали ответственность на тех же условиях, что и нынешней УК РФ, то есть за совершение деяния, повлекшего по неосторожности конкретные общественно опасные последствия, которые описаны в уголовном законе.

Вместе с тем, акцент уголовно-правового запрета, содержащегося в УК РСФСР, был справедливо смешен с последствий в сторону общественно опасного деяния. Виновный нес ответственность за свое деяние и

---

<sup>113</sup> А. Г. Рублев также обращал внимание на этот недостаток, отмечая, что законодательная дифференциация ответственности в рамках рассматриваемого состава преступления абсолютно не учитывает субъективной позиции человека по отношению к содеянному. См. его: Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. .... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Рублев А. Г. Тюмень, 2005. С. 3–4.

<sup>114</sup> Речь идет о непредвиденном стечении нескольких факторов или сложении неосторожных действий нескольких лиц, каждого из которых в отдельности было недостаточно для наступления общественно опасных последствий. Сторонники внедрения рассматриваемого правового института предполагают пропорциональное распределение ответственности между неосторожными сопричинителями. Применительно к вопросам уголовной ответственности за автотранспортные преступления такое определение приведено в работе М. В. Федорченко. См. его: Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.08 / М. В. Федорченко. Н. Новгород, 2004. С. 10.

наступление любых неосторожных последствий из числа предусмотренных уголовным законом. Такой формат уголовно-правового запрета с позиции правового регулирования выглядит более целесообразным, так как виновное лицо несет ответственность именно за свое легкомысленное или небрежное поведение, которое привело к наступлению общественно опасных последствий. Параметры же этих последствий зачастую обладают ситуативными и вероятностными характеристиками, которые находятся вне рамок волевых и сознательных процессов виновного.

К примеру, у автобуса неисправна тормозная система, но тем не менее главный механик выпускает с этой неисправностью автобус на линию, несомненно, принимая на себя ответственность за это деяние, но не за конкретные последствия, так как предугадать, наступят ли общественно опасные последствия и какие (травмирование или гибель одного или нескольких лиц и т.д.), или не наступят вовсе, а также какие ситуативные факторы будут сопутствовать дорожно-транспортной ситуации, невозможно. Описанное поведение главного механика, конечно же, имеет непосредственную связь с наступившими последствиями, но именно с последствиями вообще. С конкретным же общественно опасным результатом легкомысленного поведения главного механика его деяние связано весьма опосредованно.

Существующий на сегодняшний день в ст. 266 УК РФ трехзвенный критерий дифференциации предполагает, что степень ответственности механика в указанном примере будет находиться в зависимости от тяжести наступивших последствий, а, следовательно, от множества тех факторов, которые эту тяжесть обусловливают. В итоге характер ответственности будет зависеть уже не от характера деяния виновного, а от случайных для него факторов, неподконтрольных лицу в момент совершения деяния. Фактически ответственность при этом наступает не за легкомысленное поведение, а за тяжкий вред здоровью человека или смерть одного или более лиц. В этой ситуации уголовно-правовой запрет излишне смещается с деяния на неосторожные и опосредованные последствия, а по своему целевому назначению приобретает сугубо возмездный, карательный характер, скорее с устрашающим (нежели восстановляющим и исправляющим) содержанием санкций. Такой подход, получивший достаточное распространение в статьях с неосторожной формой вины главы 27 УК РФ, ведет к уменьшению эффективности уголовно-правового регулирования поведения участников дорожного движения, а сам запрет перестает искоренять нежелательные модели поведения, тем самым не выполняя свое главное предназначение, которое определено моделью криминализации и пенализации.

УК РСФСР 1960 г. обладал данным изъяном в меньшей степени, так как в качестве альтернативы лишению свободы предусматривал штраф либо исправительные работы. В действующем уголовном законе штраф предусмотрен только в ст. 266 и ст. 267 УК РФ. Ст. 264 и ст. 268 УК РФ

императивно предусматривают наказания, которые ограничивают личную свободу: ограничение свободы, арест, принудительные работы и лишение свободы. При этом в ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ лишение свободы предусмотрено в качестве единственного наказания, максимальный размер которого сравним с наказанием за особо тяжкое умышленное преступление, при том что в силу прямого указания в законе они отнесены к категории тяжких: «тяжкими преступлениями признаются... неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное настоящим Кодексом, не превышает пятнадцати лет лишения свободы»<sup>115</sup>.

Стремление государства бороться с преступностью за счет устрашения суровыми наказаниями, а не исправлять (нужно ли для этого содержать преступника, совершившего неосторожное преступление, в колонии-поселении 15 лет?) становится очевидным. В этой связи актуальным видится мнение И. Я. Гилинского, который отмечает, что «лишение свободы — неэффективная мера наказания с многочисленными негативными побочными последствиями»<sup>116</sup>. А. Э. Жалинский, обосновывая тезис о необходимости глубокого переосмысления роли уголовного закона и критикуя увлечение установлением суровых санкций и расширением спектра уголовно-правового регулирования, отмечает: «в результате, или во всяком случае в связи с таким методологическим основанием возникает идея искоренения преступности за счет неотвратимости наказания... В итоге уголовный закон деформируется во многих своих проявлениях»<sup>117</sup>. Такая концепция уголовно-правовой охраны нередко находит поддержку среди населения, однако в итоге ее внедрение ведет вместо обеспечения правопорядка и предупреждения новых преступлений<sup>118</sup> к криминализации общества и «кризису наказания»<sup>119</sup>.

Карательное содержание санкций в охранительных нормах может иметь под собой достаточные логические и криминологические основания, однако в случае с нормами уголовного закона о дорожно-транспортных преступлениях такое решение представляется излишним. Указанные выше карательные признаки уголовно-правовых запретов во взаимодействии с содержанием санкций в ст.ст. 264, 266, 267, 268 УК РФ многократно усиливают общий возмездный характер этих уголовно-правовых норм, смешая «центр тяжести» правового регулирования в сторону интересов устрашения.

---

<sup>115</sup> Ст. 15 УК РФ.

<sup>116</sup> Гилинский, Я. И. Наказание в системе социального контроля над преступностью // Общество и право : науч. журн. Краснодар : Краснодарский университет МВД России. 2013. № 3. С. 172.

<sup>117</sup> Жалинский, А. Э. Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ / 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2009. С. 39.

<sup>118</sup> Там же. С. 9, 42–43; Шестаков, Д. А. Указ соч. С. 280–281.

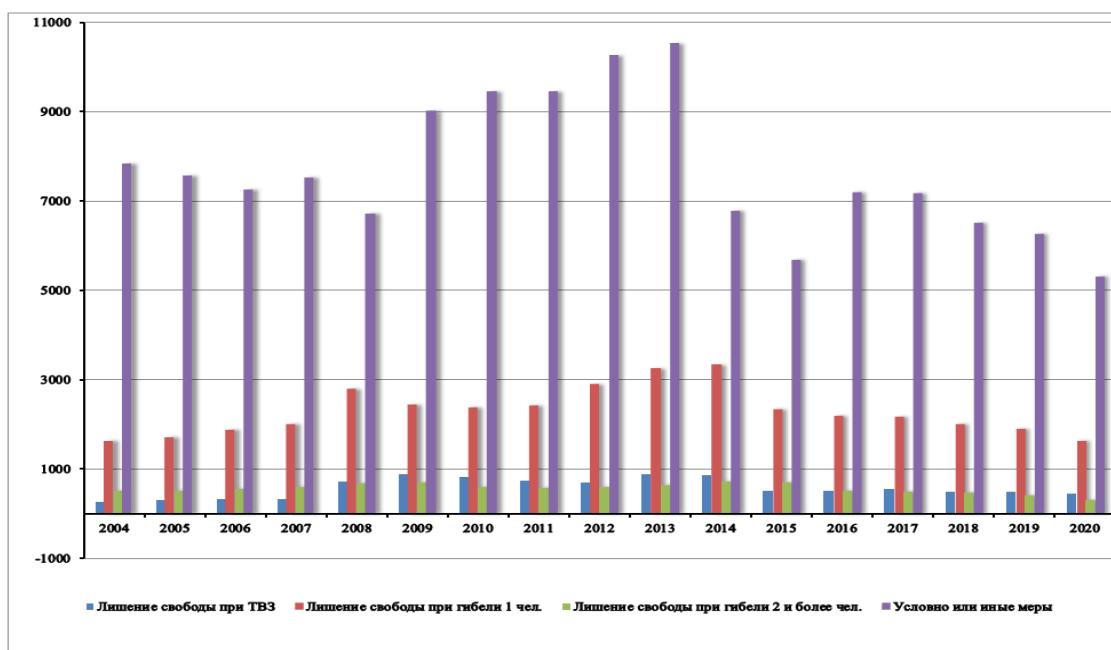
<sup>119</sup> Гилинский, Я. И. Наказание в системе социального контроля над преступностью.

С. 172.

Отступление от выработанных наукой принципов пенализации достаточно легко обнаружить. Оно проявляется в том, что то отношение законодателя к дорожно-транспортным преступлениям и совершившим их неосторожным преступникам, которое он отразил в существующих нормативных характеристиках их наказуемости, не соответствует тем представлениям, которые существуют в обществе. Данные противоречия между предписаниями закона и социальной практикой в процессе применения анализируемых норм главы 27 УК РФ порождают конфликт категории социального общего и индивидуальной шкалы оценки правопримениеля. В результате можно говорить о кризисе уголовного наказания в сфере охраны безопасности дорожного движения. В большинстве случаев суды постановляют наказание считать условным (см. диаграмму № 2).

Диаграмма № 2<sup>120</sup>

**Наказание в виде лишения свободы по приговорам,  
состоявшимся по ст. 264 УК РФ**

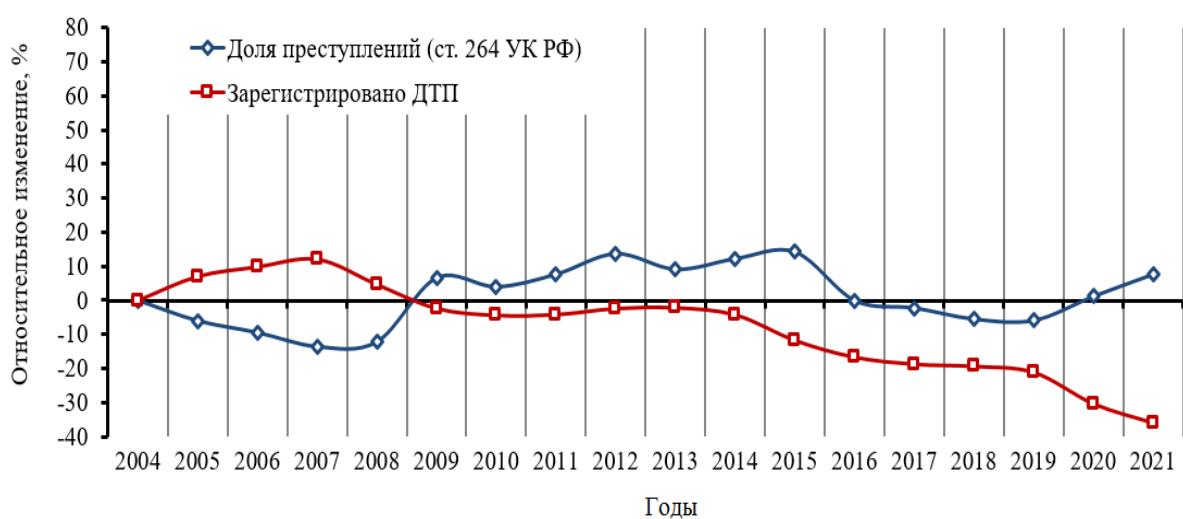


<sup>120</sup> Сведения о судимости приводятся по материалам: Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2004–2008 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2009; Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2009–2013 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2014; Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2013–2017 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2018; Преступность и правонарушения: Статистический сборник (2016–2020 гг.). М.: ГИАЦ МВД России, 2020; Отчет Формы 10-а; 10.1: Данные судебной статистики // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4894> (дата обращения: 21.05.2022). Режим доступа: свободный; Сведения о количестве зарегистрированных преступлений приводятся по статистическим учетам МВД России: Состояние преступности // МВД России : офиц. сайт. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/Dejatelnost/statistics> (дата обращения: 21.05.2022). Режим доступа: свободный.

Приведенные выводы подтверждаются статистическими данными. Так, за 2004–2020 гг. по наиболее распространенной ст. 264 УК РФ всего осуждено 188 999 человек, из них только 58 311 (30,85 %) человек осуждены к реальному лишению свободы, все остальные приговорены к лишению свободы с отбыванием наказания условно или иным мерам. Иначе говоря, модель пенализации дорожно-транспортных преступлений, рассчитанную на общее устрашение, можно рассматривать как недостаточно удачную<sup>121</sup>.

Как видно из диаграммы № 2, за исключением отдельных периодов, подход к назначению наказаний за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств остается достаточно либеральным. Кроме того, сопоставление данных диаграммы со сведениями о динамике дорожно-транспортных преступлений, зарегистрированных по ст. 264 УК РФ в России<sup>122</sup>, позволяет прийти к выводу о недостаточной эффективности уголовного закона и отсутствии необходимого профилактического влияния. Доля преступлений в структуре дорожно-транспортных происшествий в последние годы увеличивается и в 2021 г. остается на уровне 2009 г. (см. таблицу №3).

Таблица №3  
Доля преступлений в структуре дорожно-транспортных происшествий



<sup>121</sup> Этот вопрос достаточно подробно рассмотрел А. И. Коробеев. См. его: Транспортные преступления. С. 280–286.

<sup>122</sup> Сведения о количестве зарегистрированных преступлений приводятся по статистическим учетам МВД России: Состояние преступности // МВД России : Официальный сайт. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/Dejatelnost/statistics> (дата обращения: 21.05.2022). Режим доступа: свободный.

Несовпадение эталона должно-дозволенного поведения (нормы) с объективно сложившимися общественными отношениями в сочетании с представлениями водителей о допустимости и целесообразности нарушения ПДД и ЭТС, а также с сугубо возмездным характером уголовно-правовых запретов с признаками объективного вменения, приводят к тому, что рассматриваемые уголовно-правовые нормы становятся изначально недостаточно эффективным инструментом управления.

Дополнения, внесенные Федеральным законом от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации»<sup>123</sup> и ужесточающие санкции ст. 264 УК РФ, вряд ли в перспективе помогут коренным образом изменить ситуацию.

Если рассматривать ужесточение ответственности в связи с несовершенством наказуемости рассматриваемого деяния, то следует проанализировать следующие обстоятельства. Во-первых, необходимо установить, обеспечивает ли устоявшаяся практика назначения наказаний достижение целей уголовного закона. Во-вторых, выяснению подлежит степень зависимости обозначенной проблемы от порочной, по мнению некоторых авторов<sup>124</sup>, практики условного осуждения за преступное нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В ч. 2 ст. 43 УК РФ обозначены три фундаментальные цели наказания: восстановление социальной справедливости, исправление осужденного и предупреждение совершения новых преступлений. Под восстановлением социальной справедливости в литературе понимается восстановление социального равновесия, нарушенного фактом совершенного преступления, путем применения адекватного наказания<sup>125</sup>. То есть государство и граждане являются участниками публичных отношений и с обеих сторон обязаны придерживаться определенных требований. Соответственно, как только появляется нарушитель стабильного и взаимного соблюдения порядка, за этим, по правилу, должна последовать вполне определенная реакция со стороны другого участника отношений, преследующая цель восстановления установленного в обществе равновесия. Соответственно, в случае совершения преступления государство в лице судебных органов, компетентных назначать наказание, проявляет такую реакцию. В этом и состоит суть восстановления социальной справедливости. При этом наказание признается

---

<sup>123</sup> Федеральный закон от 17.06.2019 г. № 146-ФЗ.

<sup>124</sup> Филимонов, В. Д. Охранительная функция уголовного права. СПб.: Издательство Юридический центр Пресс, 2003. С. 195–196; Адилов, З. А. Потенциал уголовного наказания и проблемы его эффективности в борьбе с преступностью : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Махачкала, 2003. С. 6.

<sup>125</sup> Уголовное право России. Общая часть / под ред. А. И. Рарога; 3-е изд., с изм. и доп. М.: Эксмо, 2009. С. 307. Бадамшин, И. Д., Поезжалов, В. Б. Восстановление социальной справедливости как цель наказания // Проблемы в российском законодательстве : юрид. науч. журн. Москва. 2013. № 2. С. 94–96.

адекватным, если оно отвечает принципу справедливости, сформулированному в ст. 6 УК РФ, т.е. соответствует характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного.

Анализ приговоров, состоявшихся по соответствующим частям ст. 264 УК РФ, позволяет сделать вывод, что суды тщательно исследуют все эти составляющие, и, наверное, было бы неправильно полагать, что они назначают несправедливое наказание. К тому же представляется сомнительным, что существовавшая до июня 2019 г. довольно суровая уголовная ответственность за неосторожное преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, в виде лишения свободы сроком до 9 лет, была недостаточна для достижения цели восстановления социальной справедливости.

Уголовно-политическое решение об ужесточении уголовной ответственности может также представляться целесообразным, если прежние виды наказания или их размеры (сроки) не позволяли в полной мере добиться исправления осужденного. При этом такая цель состоит в попытке изменить личность виновного таким образом, чтобы не допустить с его стороны повтора преступных деяний (юридическое исправление), обогатить внутренний мир человека, сформировать у него нравственные принципы и правила, полезные для жизни в обществе (нравственное исправление).

Стоит предположить, что, являясь в большинстве своем случайными и ситуативными преступниками, осужденные за преступное нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств минимально нуждаются в нравственном исправлении. Они в психологическом плане «наиболее близки к законопослушным гражданам»<sup>126</sup>.

И все-таки уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ в 2019 г. была ужесточена, и к тому же она является самой строгой моделью реакции среди других статей Особенной части УК РФ о преступлениях, связанных с нарушением специальных правил и мер предосторожности. Действительно ли санкция ст. 264 УК РФ до июня 2019 г. имела недостаточно эффективное влияние на участников дорожного движения? Исходя из цели исправления, можно рассуждать, что предусмотренные ранее санкцией анализируемой нормы максимальные девять лет лишения свободы – это мало для виновного в преступном нарушении ПДД и ЭТС, что за такой срок указанная цель не достигается. Так ли это?

По словам норвежского криминолога Н. Кристи, «наказание, назначаемое и исполняемое системой уголовной юстиции, представляет собой сознательное причинение боли и предназначено именно для этого. Предполагается, что те, кого наказывают, страдают. В рамках исправительных учреждений осужденные должны получать нечто такое, что делает их

<sup>126</sup> Антонян, Ю. М. Проблемы неосторожной преступности / Ю. М. Антонян // Вестник Воронежского института МВД России : науч.-практич. журн. Воронеж : Воронежский институт МВД России. 2011. № 1. С. 7.

несчастными, причиняет им вред... Эта деятельность часто не согласуется с такими признанными ценностями, как доброта и способность прощать. Для устранения этого несоответствия иногда делаются попытки скрыть основное содержание наказания»<sup>127</sup>.

На самом деле вряд ли общество, поддерживая увеличение пределов санкции за то или иное преступление, переживает, что за полученный срок осужденный не сможет достигнуть цели исправления. На деле постановленный судом срок для отбытия наказания для граждан позволяет определить длительность предстоящих лишений осужденного, и уже исходя из этого формируется мнение, отомстили преступнику вынесенным решением либо нет, или это для него чрезмерная кара. Тогда, возможно, государство относится к наказанию примерно так же, либо стремится угодить общественности, что объясняет стремление увеличить срок наказания. Вместе с тем, в обществе призывают назначать суровые наказания автотранспортным преступникам возникают только в случаях резонансных происшествий, которых в действительности происходит несравненно меньше, чем регистрируемых деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

Предупреждение совершения новых преступлений – это традиционная цель уголовного наказания. При этом она условно разделяется на две: во-первых, это предупреждение совершения новых преступлений лицами, отбывающими уголовное наказание (частное предупреждение или частная превенция), во-вторых, предупреждение совершения преступления иными лицами (общее предупреждение или общая превенция). Нас в данном аспекте интересует прежде всего общая превенция, так как лица, совершившие автотранспортные преступления, не являются настолько социально опасными, чтобы, лишая их свободы, надеяться на уменьшение количества ДТП с тяжкими последствиями. Общее предупреждение преступлений достигается путем устрашения участников дорожного движения и формирования у них стимула к воздержанию от нарушения ПДД и ЭТС. Так, если пытаться оправдывать усиление уголовной ответственности недостаточностью общепревентивных характеристик уголовного закона, то аргументы должны быть следующими: участники дорожного движения на протяжении последних нескольких лет нарушают правила дорожного движения и эксплуатации транспорта, поскольку не боятся предусмотренных мер уголовной ответственности.

С целью выяснения истинности такого положения был проведен опрос 320 граждан. В выборку вошли мужчины и женщины как управляющие, так и не управляющие транспортными средствами, в возрасте от 17 лет до 71 года. Респондентам были заданы следующие вопросы: какая, по их мнению, ответственность грозит в настоящее время за грубое нарушение

---

<sup>127</sup> Кристи, Н. Пределы наказания / ред. З. И. Луковникова. М.: Прогресс, 1984. С. 10.

Правил дорожного движения, в результате которого произойдет ДТП и серьезно пострадают люди (попадут в реанимацию, станут инвалидами), и соответственно, если в той же ситуации виновный водитель будет находиться в состоянии алкогольного опьянения. Данными вопросами фактически сымитирована диспозиция ст. 264 УК РФ. Результаты опроса отражены в таблице № 4 ниже.

Таблица № 4  
Мнение граждан об ответственности за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

|                        | Мнение респондентов                     |   |  | Осуждено к реальному лишению свободы по ч. 1 и ч. 2 ст. 264 УК РФ (из общего числа осужденных по ст. 264 УК РФ за период с 2004 г. по 2020 г. (%)) |  |
|------------------------|---|---|--|--|--|
|                        | Уголовная ответственность предусмотрена |   | Уголовная ответственность не предусмотрена |  |  |
|                        | В виде реального лишения свободы        | Иное уголовное наказание (в т.ч. лишение свободы условно) |  |  |  |
| ч.1<br>ст.264<br>УК РФ | 65%                                     | 26% (7%)  | 9%   | 5,21%  |  |
| ч.2<br>ст.264<br>УК РФ | 87%                                     | 8% (2%)   | 5%   |  |  |

Рассматривая, с одной стороны, долю лишения свободы, назначаемого к реальному отбыванию, в структуре назначенных судами наказаний, а с другой стороны – мнение респондентов, становится очевидным, что большинство из них знают о вероятности наступления уголовной ответственности и боятся наказания. Более того, опрошенные граждане полагают, что карательные последствия гораздо суровее тех, которые показывает фактическая судебная практика. Так, 65% респондентов убеждены, что водителя за автотранспортное преступление с причинением тяжкого вреда здоровью направят в места лишения свободы. Это означает, что уголовный закон в общественном сознании отражен, причем как весьма суровый, а потому и общая превенция рассматриваемой нормы должна работать. Проведенный опрос также опровергает версию, по которой рост количества дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями происходит из-за практики условного осуждения за преступное нарушение ПДД и ЭТС, когда это вызывало бы в сознании граждан некоторое убеждение в

безнаказанности и вседозволенности. О том, что лишение свободы будет назначено условно, сообщили только 7% респондентов по ситуации с трезвым водителем и 2% респондентов – по водителю в состоянии опьянения. Таким образом, опираясь на результаты социологического опроса, можно заключить, что о практике условного осуждения знает лишь небольшая часть населения, следовательно, это не может влиять на общее правосознание граждан и детерминировать их неправомерное поведение в сфере дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Тем не менее следует обратить внимание на интересный факт, выявленный в результате анкетирования: чем старше были респонденты, тем реже они указывали на вероятность наступления серьезной уголовной ответственности, полагая, что она вообще не наступит, и ссылались на важность дополнительных условий в виде разного рода связей, должностного положения, социального статуса виновного. Распределение мнений респондентов по возрастным категориям отражено на диаграммах № 3 и № 4.

Диаграмма № 3

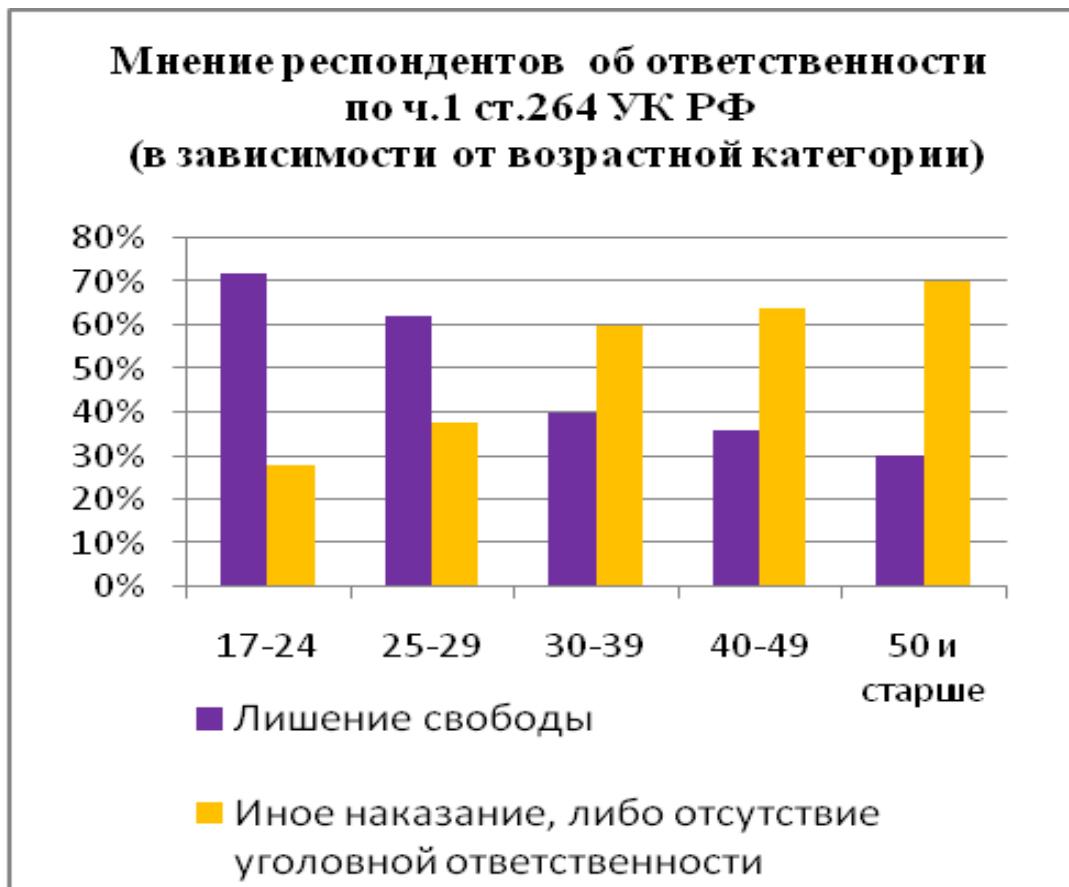
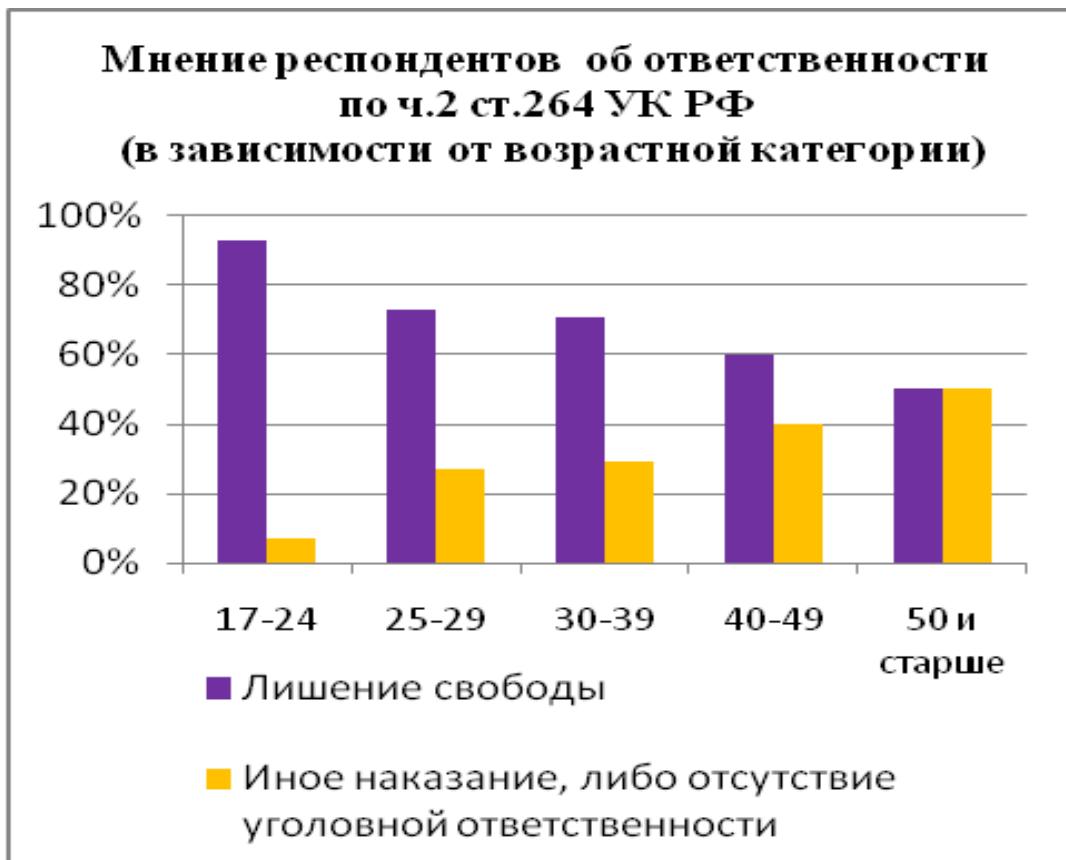


Диаграмма № 4



Ужесточение наказания в виде лишения свободы по нашему мнению, не является выходом из сложившейся ситуации. Как показывает анализ фактического достижения целей наказания, нет оснований полагать, что существующий верхний предел санкций в виде лишения свободы сроком до 9 лет не позволяет достичь какой-либо из них. Артур О'Салливан в этой связи указывает, что «повышение *неотвратимости* наказания служит большим *сдерживающим* фактором, чем рост строгости наказания...эластичность наличия преступности по вероятности наказания составляет порядка – 0,30: 10%-ый рост вероятности оказаться в тюрьме снижает уровень преступности на 3 %. Однако эластичность наличия по длительности сроков заключения близка к нулю»<sup>128</sup>.

Выдвинутый тезис подтверждается и проведенным исчислением средней шкалы назначения наказания в виде лишения свободы по ст. 264 УК РФ. Целью такого исследования является сопоставление срединного значения наказания в виде лишения свободы в санкции ст. 264 УК РФ, установленного законодателем, со среднестатистическими сроками данного вида наказания по вступившим в законную силу приговорам суда. Исследования,

<sup>128</sup> О'Салливан А. Экономика города / 4-е изд.; пер. с англ. М.: ИнфраM, 2002. С. 665.

направленные на установление подобных сопоставлений, проводятся достаточно давно<sup>129</sup>. Так, А.П. Козлов признавал «"точкой отсчета", "нормальным", типовым наказанием среднюю меру между минимумом и максимумом санкции... Указанный средний размер автор назвал медианой санкции. Типовым размером наказания в санкции признается медиана санкции в целом либо типового или иного установленного в санкции вида наказания, определяющая наказуемость при наличии типичных признаков деяния или личности виновного»<sup>130</sup>. «При этом медиана определяется либо как среднее значение между минимальным и максимальным сроками и размером наказания, если они указаны в санкции, либо отсутствующий минимум наказания для подобных расчетов устанавливается по соответствующей статье Общей части УК РФ»<sup>131</sup>. Результаты исследования медианы санкций ст. 264 УК РФ представлены в таблицах № 5 и № 6.

Анализ судебной практики за период с 2009 г. по 2018 г. показал, что среднестатистический размер наказания (медиана наказания) в виде лишения свободы по приговорам, состоявшимся по ст. 264 УК РФ, имеет меньшее значение, чем медианы санкций этой статьи, которые были актуальны еще в 2009 году. Такое положение характерно для всех частей анализируемой статьи. Еще большее расхождение в этих показателях наблюдается после ужесточения санкции ст. 264 УК РФ в 2019 г., что наглядно представлено в таблице № 7.

---

<sup>129</sup> Оранжиреев, Н. Д. Преступление и наказание в математической зависимости: идея и схема применения. – М., 1916; Хан-Магомедов Д. О. Санкции уголовно-правовых норм и практика применения наказаний // Вопросы борьбы с преступностью. Вып. 25. М.: Юридическая литература, 1976. С.67–77; Дементьев, С. И. Построение уголовно-правовых санкций в виде лишения свободы / отв. ред. А. П. Чугаев. Ростов-на-Дону: Издво Ростов. ун-та, 1986. 157 с.; Козлов, А. П. Механизм построения уголовно-правовых санкций : монография. Красноярск : Издат. центр Краснояр. гос. ун-та, 1998. 406 с.; Гаврилов, Б. Я. Об ограничении судейского усмотрения при назначении уголовного наказания // Конституционные основы уголовного права : материалы I Всероссийского конгресса по уголовному праву, посвященного 10-летию Уголовного кодекса Российской Федерации. М.: ТК «Велби», 2006. С. 123–128; Арямов, А. А., Величенкова, К. Ю. Перспективы использования математических методов в процессе разрешения уголовно-правовых задач: проблемы назначения наказания в призме графика функций // Библиотека уголовного права и криминологии : науч. журн. СПб : ООО Издательство «Юрлитинформ». 2013. № 2 (2). С. 11–24; Рогова, Е. В. Медиана санкций: значение для дифференциации уголовной ответственности // Библиотека криминалиста : науч. журн. Москва. 2015. № 4. С. 74–79.

<sup>130</sup> Козлов, А. П. Механизм построения уголовно-правовых санкций: автореф. дис...д-ра юрид. наук : 12.00.08. М., 1991. С. 7.

<sup>131</sup> Бондаренко, О. В. Медиана санкций и судебная практика назначения наказания // Библиотека криминалиста : науч. журн. Москва. 2013. № 6 (11). С. 90.

Таблица № 5

Медиана санкций ст. 264 УК РФ по наказанию в виде лишения свободы  
(в ред. Федерального закона от 13.02.2009 № 20-ФЗ)

| Ст. 264 УК РФ | Минимальный предел санкции | Максимальный предел санкции | Медиана |
|---------------|----------------------------|-----------------------------|---------|
| ч.1           | 0,17                       | 2                           | 1,09    |
| ч.2           | 0,17                       | 4                           | 2,09    |
| ч.3           | 0,17                       | 5                           | 2,59    |
| ч.4           | 0,17                       | 7                           | 3,59    |
| ч.5           | 0,17                       | 7                           | 3,59    |
| ч.6           | 0,17                       | 9                           | 4,59    |

Таблица № 6

Медиана санкций ст. 264 УК РФ по наказанию в виде лишения свободы  
(в ред. Федерального закона от 17.06.2019 № 146-ФЗ)

| Ст. 264 УК РФ | Минимальный предел санкции | Максимальный предел санкции | Медиана |
|---------------|----------------------------|-----------------------------|---------|
| ч.1           | 0,17                       | 2                           | 1,09    |
| ч.2           | 3                          | 7                           | 5,00    |
| ч.3           | 0,17                       | 5                           | 2,59    |
| ч.4           | 5                          | 12                          | 8,50    |
| ч.5           | 0,17                       | 7                           | 3,59    |
| ч.6           | 8                          | 15                          | 11,50   |

Приведенные данные демонстрируют расхождения между медианой санкции и медианой наказания в сторону явного уменьшения размера указанного вида наказания при назначении судами наказания по ст. 264 УК РФ. После ужесточения санкций в ч.ч. 2, 4, 6 анализируемой нормы такое отклонение результатов практической деятельности от законодательных расчетов становится еще очевиднее.

Таблица № 7

Медиана наказания (лишение свободы)  
по приговорам, состоявшимся по ст. 264 УК РФ  
за период 2009–2018 гг. (с учетом изменений 2014 г.)

| <b>Ст. 264<br/>УК РФ</b> | <b>Медиана<br/>наказания</b> | <b>Медиана<br/>санкции<br/>ст.264 УК РФ<br/>(2009 г.)</b> | <b>Медиана<br/>санкции ст.264<br/>УК РФ<br/>(2014-2019г.г.)</b> | <b>Медиана<br/>санкции<br/>ст.264 УК РФ<br/>(июнь 2019 г.)</b> |
|--------------------------|------------------------------|---|---|--|
| <b>ч.1</b>               | <b>0,6</b>                   | <b>1,09</b>   | <b>1,09</b>   | <b>1,09</b>  |
| <b>ч.2</b>               | <b>1,5</b>                   | <b>2,09</b>   | <b>2,09</b>   | <b>5,00</b>  |
| <b>ч.3</b>               | <b>1,5</b>                   | <b>2,59</b>   | <b>2,59</b>   | <b>2,59</b>  |
| <b>ч.4</b>               | <b>2,5</b>                   | <b>3,59</b>   | <b>4,50</b>   | <b>8,50</b>  |
| <b>ч.5</b>               | <b>2,5</b>                   | <b>3,59</b>   | <b>3,59</b>   | <b>3,59</b>  |
| <b>ч.6</b>               | <b>4</b>                     | <b>4,59</b>   | <b>6,50</b>   | <b>11,50</b>   |

В этой связи актуально мнение О. В. Бондаренко, который полагает, что «тенденции значимого отступления практики от идеальных законодательных расчетов (альтернатива и медиана санкций) должны смущать и мотивировать к восстановлению баланса между типовыми парламентскими представлениями и их использованием судами при рассмотрении конкретных уголовных дел. Восстанавливать баланс должен законодатель – потому что он строит санкции на уровне гипотезы, а суды применяют типовые расчеты к реальной жизни»<sup>132</sup>.

При всем сказанном следует учесть, что за вычетом осужденных к условному лишению свободы или иным мерам наказания за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, вышеприведенные расчеты касаются только 30,8 % случаев осуждения (см. диаграмму № 2 и комментарии к ней), среднестатистический размер наказания в виде лишения свободы в которых не дотягивает до медианы санкции ст. 264 УК РФ в ее редакции от 2009 г. Приведенные данные позволяют утверждать, что необходимости ужесточения уголовной ответственности в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта в указанный период не имелось. Этот порог был пройден еще в 2009 г., когда в ст. 264 УК РФ были внесены соответствующие изменения. На основании изложенного, а также учитывая наличие в анализируемой статье дополнительного основного альтернативного наказания в виде принудительных работ, предлагается представленный в санкциях

<sup>132</sup> Бондаренко, О. В. Указ. соч. С. 93.

ст. 264 УК РФ размер наказания в виде лишения свободы и принудительных работ снизить до величин, изложенных в анализируемой статье в редакции Федерального закона от 07.12.2011 г. № 420-ФЗ, чтобы привести их в соответствие с требованиями справедливости, гуманизма и правилам экономии уголовной репрессии.

Очевидно, что посредством наказания можно управлять поведением людей, оказывать влияние на их правосознание. Н. Кристи, рассуждая об удерживающей функции наказания, в том числе при его усилении либо смягчении, провел безошибочную, на наш взгляд, аллегорию: он сравнил его с раскаленной печью. При этом он рассуждает: «Почему преступников нельзя удержать наказанием, как меня – горячей печью?.. Но если применить такое сравнение, когда речь идет об усилении либо смягчении определенного вида наказания за определенный вид преступления, то нам следует оценить удерживающее воздействие раскаленной печи температурой в 200° и печи температурой в 300°»<sup>133</sup>. Также автор обращает внимание, что в вопросах общего предупреждения необходимо главным образом обсуждать, «как влияет на А тот факт, что Б подвергся наказанию», и верно отмечает, что «некоторые из нас не настолько умны, чтобы учиться на опыте других людей, у которых свои особые раскаленные печи»<sup>134</sup>.

Вышесказанное позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, нормы уголовного закона, предусматривающие ответственность за нарушение ПДД и ЭТС, по своей конструкции и механизму действия являются сугубо возмездными, что существенно снижает их эффективность в предупреждении неосторожных преступлений. Карательное содержание санкций и элементы объективного вменения усиливают степень их возмездности.

Во-вторых, санкции ч. 2 и ч. 3 ст. 266 УК РФ не согласуются с задачами уголовного законодательства (ч. 1 ст. 2 УК РФ), а также с санкцией части первой этой же статьи: они не предусматривают дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Необходимо законодательно устранить это противоречие путем внесения соответствующих изменений в УК РФ.

В-третьих, отмечается кризис уголовного наказания в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств вследствие неоптимальных решений относительно их пенализации. Это вызвано несовпадением представлений о причинах и об опасности нарушений ПДД и ЭТС, объективно сложившихся у подавляющей части общества, с одной стороны, и отраженных в нормах гл. 27 УК РФ в целом и ст. 264 УК РФ в частности – с другой стороны.

---

<sup>133</sup> Кристи, Н. Пределы наказания / под ред. З. И. Луковникова. С. 22.

<sup>134</sup> Там же. С. 22.

Кроме того, проведенное исследование выявило достаточно свидетельств об исчерпании ресурса ужесточения уголовной ответственности в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Этот порог был пройден уже в 2009 году, поэтому необходимо переосмыслить функциональную специфику уголовного законодательства в механизме правового регулирования этой сферы общественных отношений. Требуется поиск новых подходов к криминализации, пенализации, а также изучение результативности других мер правового и неправового характера в их системе.

В качестве одного из вариантов дальнейшего развития анализируемой нормы предлагается с учетом наличия в анализируемой статье дополнительного основного альтернативного наказания в виде принудительных работ представленный в санкциях ст. 264 УК РФ размер наказания в виде лишения свободы и принудительных работ снизить до величин, изложенных в анализируемой статье в редакции Федерального закона от 07.12.2011 г. № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», чтобы привести их в соответствие требованиям справедливости, гуманизма и правилам экономии уголовной репрессии. В частности, принудительные работы, предусмотренные санкцией ч. 2 ст. 264 УК РФ, установить на срок до трех лет, лишение свободы – на срок до четырех лет; санкцией ч. 4 ст. 264 УК РФ – лишение свободы на срок до семи лет, а санкцией ч. 6 ст. 264 УК РФ – лишение свободы на срок до девяти лет.

Указанный верхний предел дополнительного наказания в санкциях анализируемых статей является недостаточным для достижения целей уголовного наказания, хотя, по нашему мнению, эффективность применения данного вида наказания является высокой по той причине, что фактически виновное лицо исключается из той области, в которой было совершено преступление. Целесообразным представляется увеличение срока дополнительного наказания в анализируемых статьях гл. 27 УК РФ до 10 лет, с учетом того, что ч. 2 ст. 47 УК РФ оговаривает возможность установления такого срока в санкции статьей Особенной части УК РФ до 20 лет.

## ГЛАВА 2.

### НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СТ. 264 УК РФ): КАЧЕСТВО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ КОНСТРУКЦИИ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ

#### **§ 1. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: качество основного и квалифицированных составов (ст. 264 УК РФ)**

Как уже было отмечено, абсолютное большинство регистрируемых и расследуемых преступлений с неосторожной формой вины в сфере обеспечения безопасности дорожного движения приходится на ст. 264 УК РФ. В отношении остальных случаев практика является по существу единичной и на получаемые выводы с позиций исследования влияния не окажет.

Технико-юридические особенности построения диспозиции и санкций, конкретные словоформы, которыми наполняется юридическая конструкция, могут привести к тому, что характер и сфера действия нормы будет существенно отличаться от ее юридического предназначения.

Уяснение этих признаков и их связей в рамках состава преступления, которое происходит в процессе толкования ст. 264 УК РФ, определяет правоприменительную практику. Следовательно, отдельного внимания заслуживает вопрос влияния законодательных формулировок признаков состава преступления и сложившегося их понимания на охранительную функцию уголовного закона.

Отметим, что все элементы состава являются взаимосвязанными и не могут быть полностью самостоятельными. Наиболее ярко это прослеживается в связи между объектом и объективной стороной, так как объективная сторона характеризуется посягательством на вполне конкретные общественные отношения, охраняемые законом.

Благодаря связям между объектом и объективной стороной разграничиваются преступления против жизни и здоровья и против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотренные на сегодняшний день соответственно ст. 109 и ст. 264 УК РФ. Такое разграничение находило свое отражение и в постановлениях Пленума Верховного Суда РФ<sup>135</sup>, разъяснявшего, что действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны

---

<sup>135</sup> 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 09.12.2008 г. № 25 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

квалифицироваться по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности.

В этой связи обратим внимание, что для ст. 264 УК РФ деяние должно обладать такими свойствами, чтобы нарушать или ставить под угрозу не просто жизнь и здоровье человека, а общественную безопасность и ее разновидность – безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В этом плане ст. 264 УК РФ является ярким примером, где прослеживается взаимосвязь объекта и места совершения преступления, когда и создается угроза для соответствующих общественных отношений. Именно с учетом этой связи рассмотрим особенности объективных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

*Объект ст. 264 УК РФ.* Учитывая, что к настоящему времени научная дискуссия относительно содержания объекта преступления не является законченной, мы остановимся на определении, которое предложил Б. В. Яцеленко<sup>136</sup>, и под объектом состава преступления (объектом уголовно-правовой охраны) будем понимать совокупность охраняемых уголовным законом общественных отношений, благ и интересов, в сфере которых совершается противоправное деяние и нормальное состояние которых нарушается.

Анализируемая ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» структурно расположена в гл. 27 УК РФ, которая называется «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». В свою очередь, указанная глава является составной частью раздела IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка». Исходя из представленной конструкции Особенной части УК РФ, родовым объектом для ст. 264 УК РФ являются общественные отношения в сфере общественной безопасности и общественного порядка, а видовым объектом следует считать общественные отношения, касающиеся сферы обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Таким образом, безопасность дорожного движения является составной частью общественной безопасности, что подтверждается размещением норм о дорожно-транспортных преступлениях в разделе IX УК РФ.

В ранее действовавшем Законе Российской Федерации «О безопасности» безопасность определялась как «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз»<sup>137</sup>. Доктрина уголовного права понимает под общественной безопасностью «такое состояние защищенности возникающих во многих сферах жизнедеятельности общественных отношений от различного вида угроз, способных причинить определенные вредные последствия, которое обеспечивает

---

<sup>136</sup> Уголовное право России. Общая часть : учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. В. Лунеева, А. В. Наумова; 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 2006. С. 111.

<sup>137</sup> Закон Российской Федерации от 05.03.1992 № 2446-1 «О безопасности» [утратил силу] // Российская газета. 1992. № 103.

нормальное функционирование и развитие всех существующих в обществе институтов, необходимое для прогрессивного развития всего общества в целом»<sup>138</sup>.

Безопасность дорожного движения, в свою очередь, раскрывается в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>139</sup> как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий».

Исходя из вышесказанного и с учетом представленных позиций относительно понимания объекта состава преступления, непосредственным объектом состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступает, во-первых, безопасное дорожное движение, то есть такое его состояние, при котором движение транспорта нормально функционирует, а его участникам не причиняется вред; во-вторых – безопасная эксплуатация транспортных средств, когда при использовании тех или иных свойств транспорта не причиняется вред ни его владельцу, ни окружающим; в-третьих – здоровье или жизнь человека, в качестве дополнительного непосредственного объекта ч. 1–6 ст. 264 УК РФ.

Эта точка зрения поддерживается большинством специалистов<sup>140</sup>, а приведенное содержание объекта уголовно-правовой охраны отражает межотраслевую дифференциацию юридической ответственности за нарушение ПДД и ЭТС (иными словами – разграничение преступлений и административных правонарушений в указанной сфере).

В качестве обязательного признака объекта уголовно-правовой охраны анализируемая статья предусматривает предмет преступления. Этот признак, на наш взгляд, имеет ряд неточностей, которые могут осложнять правоприменение.

На сегодняшний день предмет анализируемого преступления очерчен различными функциональными категориями: это и коммунальный

---

<sup>138</sup> Тарасов, С. В. Проблемы определения понятия «транспортные преступления» в действующем уголовном законодательстве Российской Федерации // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. № 9 (47), ч. 1. С. 173.

<sup>139</sup> О безопасности дорожного движения : Федер. закон № 196-ФЗ : принят Гос. Думой 15 ноября 1995 года (в послед. ред.) // КонсультантПлюс : сайт. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8585/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/) (дата обращения: 22.04.2022). Режим доступа: свободный.

<sup>140</sup> См.: Якубенко, Н. В. Дорожно-транспортные происшествия в антропотехнической системе «дорожное движение»: (организационно-правовые аспекты). Тюмень, 2001. С. 127; Коробеев, А. И. Транспортные преступления. СПб, 2003. С. 57; Тяжкова, И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В. С. Комисарова. СПб, 2002. С. 77, 120; Жулев, В. И. Транспортные преступления: комментарий законодательства / В. И. Жулев. М., 2001. С. 79. Шелудяков, А. А. Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с преступлениями против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. М., 2002. С. 90; и др.

транспорт, и автомобильный транспорт и различные дорожно-строительные транспортные средства.

Через видовые признаки непосредственно в ч. 1 ст. 264 УК РФ, а также в примечании 1 к ней в качестве предмета посягательства определены такие транспортные средства, как автомобиль, трамвай и трактор.

Между тем, понятия «самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины» являются бланкетными и при их определении необходимо обращаться за разъяснениями к иным нормативным документам. Кроме того, отнесение к определению другого механического транспортного средства всех транспортных средств, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, слишком расширяет перечень таких транспортных средств.

Как отмечают Ю. В. Грачева, А. И. Коробеев, А. И. Чучаев, «законодатель занял совершенно иную позицию, чем раньше: вместо сущностной характеристики предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, предложил формально-правовую. В связи с этим меняются критерии отнесения транспортного средства к указанному предмету преступления. Фактически же речь идет о расширении круга действия нормы, предусмотренной указанной статьей. Согласно ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в Российской Федерации требуется, в частности, право на управление транспортными средствами категории «А» — мотоциклами и подкатегории «А1» — мотоциклами с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 см<sup>3</sup>, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт. В этом случае нижний предел рабочего объема двигателя не указан, следовательно, в него входят и те транспортные средства, которые имеют его в меньшем объеме, например, мокики, велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками, которые в настоящее время обоснованно не включаются в круг предмета рассматриваемого преступления. В результате границы предмета самого массового транспортного преступления почти полностью размылись, а сфера уголовно-правовой репрессии в борьбе с данной разновидностью транспортной преступности неоправданно расширилась»<sup>141</sup>.

Учитывая, что использование транспортных средств само по себе создает повышенную опасность для окружающих, такая трактовка предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, осложняет деятельность правоприменителя в вопросе определения градации опасности конкретного транспортного средства. По сути, к тяжелой дорожно-строительной технике приравнивается мопед. Достаточно обстоятельно этот вопрос освещен в

---

<sup>141</sup> Грачева, Ю. В., Коробеев, А. И., Чучаев, А. И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // Lex Russica (Русский закон) : науч. юрид. журн. Москва : Московский государственный юридический университет им. О. Е. Кутафина. 2015. № 4. С. 73.

исследовании С. А. Комариковой<sup>142</sup>. Соглашаясь с высказанной в указанном исследовании позицией относительно примечания 1 к ст. 264 УК РФ, отмечим, что такая неопределенность в трактовке транспортных средств делает недостаточно четкой и сферу применения самой ст. 264 УК РФ.

*Объективная сторона.* Обязательными признаками объективной стороны состава рассматриваемого преступления, подлежащими дальнейшему анализу, являются деяние, общественно опасные последствия и причинно-следственная связь между ними.

В диспозиции ст. 264 УК РФ деяние обозначено альтернативно и по бланкетной схеме:

— нарушение правил дорожного движения;

— нарушение правил эксплуатации транспортных средств. Например, осуществление перевозки людей на не предназначенном для этого транспорте, эксплуатация технически неисправных транспортных средств и т.п. По исследованным нами уголовным делам нарушение правил эксплуатации обнаружено в 4,1 % случаев.

Как отмечает Н. И. Пикуров, «бланкетная диспозиция позволяет сочетать стабильность уголовного закона с оперативностью подзаконных нормативных актов, чутко реагировать на изменение в общественной жизни»<sup>143</sup>.

Следовательно, в целях установления анализируемого признака объективной стороны состава преступления, необходимо определить наличие нарушения водителем ПДД или ЭТС.

Абсолютная конструктивная и смысловая стабильность нормы, закрепленной в ст. 264 УК РФ, способствовала тому, что акты судебного толкования о порядке применения указанной статьи действовали вплоть до декабря 2008 г.

Разъяснение о том, что: «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», приводится еще в постановлении Пленума Верховного Суда РСФСР №50 от 22 октября 1969 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»<sup>144</sup>. Упоминание об этом мы находим и в современных актах нормативного судебного толкования<sup>145</sup>.

---

<sup>142</sup> Комарикова, С. А. Уголовно-правовая оценка нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) : дис... канд. юрид. наук : 12.00.08. Омск, 2018. С. 127–139.

<sup>143</sup> Пикуров, Н. И. Применение следователем уголовно-правовых норм с бланкетной диспозицией : лекция. Волгоград: изд-во ВСШ МВД СССР, 1985. С. 6.

<sup>144</sup> Сборник действующих Постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М.: Юрид. лит, 1999. С. 295.

<sup>145</sup> 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 № 25 от 9 декабря 2008 г. // Российская газета. 2008. № 265.

На сегодняшний день диспозиция статьи предполагает обращение к следующим основным нормативным актам: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правила дорожного движения РФ, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства РФ № 1090 от 23.10.1993 (с последующими изменениями).

Конкретизирующими содержание ст. 264 УК РФ также являются Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства РФ № 1090 от 23.10.1993 г.<sup>146</sup> Кроме того, вопросы эксплуатации отдельных видов транспорта, особенности перевозки специальных грузов, порядок движения на закрытой территории и т.д. могут устанавливаться иными нормативными актами и инструкциями. Анализ 267 уголовных дел показал, что в 245 из них (то есть в 91,7 % случаев) встречаются ссылки именно на указанные выше документы.

Разумеется, что недостаточно общего упоминания о нарушении предписания какого-либо из пунктов Правил дорожного движения или конкретизирующих документов. Необходимо конкретизировать действий водителя, нарушающие конкретные правила, либо указывать, какие действия он должен был совершить для выполнения предписаний определенных правил.

Вместе с тем, структура уголовно-правовой нормы бланкетная. Следовательно, от того, насколько правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств отражают объективные закономерности общественного развития и как они сформулированы, напрямую зависит ее действие.

Несовершенство правил приводит к тому, что и механизм действия уголовно-правовой нормы становится несовершенным. Размытость границ в правилах дорожного движения точно так же влечет размытость границ преступного и непреступного, при этом сфера применения уголовной репрессии нецелесообразно расширяется.

Достаточно ясным в уголовно-правовой доктрине и судебной практике выглядит и тот тезис, что деяние, запрещенное ст. 264 УК РФ, может быть совершено как путем действия, так и путем бездействия, когда водитель не совершает те действия, которые обязан был и мог совершить.

В большинстве изученных приговоров бездействие описывается следующим образом: «не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства при возникновении опасности для движения», «не убедился в безопасности выполняемых маневров, и в том, что не создает помех другим участникам движения», «не уступил дорогу пешеходу, пересекавшей проезжую часть», «не соблюдал безопасный

---

<sup>146</sup> Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств Российской Федерации: утв. постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 // Собр. актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47.

боковой интервал», «перед началом выполнения поворота *не подал сигнал световыми указателями*», и т.п.

С позиций проведенного исследования важным представляется следующее замечание: некорректность правовых предписаний, которые содержатся в нормативных актах, конкретизирующих диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ, в совокупности с категорией бездействия приводит к тому, что объективная сторона анализируемого преступления может быть обнаружена в достаточно большом количестве случаев.

Активные действия представлены так: «*управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения*», «*избрал скорость движения, не соответствующую дорожным и метеорологическим условиям*», «*выехал на сторону проезжей части, предназначенную для встречного движения*» и т.п.

Следующим необходимым признаком состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступает общественно опасное последствие. Характер наступивших последствий лежит в основе законодательной дифференциации уголовной ответственности за данное преступление и выделения его квалифицированных составов.

В настоящее время в качестве последствий в соответствующих частях анализируемой статьи УК РФ указаны:

- тяжкий вред здоровью человека;
- смерть человека;
- смерть двух или более лиц.

Тяжкий вред здоровью, равно как и смерть человека, интерпретируются так же, как в составах преступлений против жизни и здоровья человека. Указанные общественно опасные последствия должны находиться в причинно-следственной связи с деянием лица, которому они вменены. Из этого исходит как доктринальное, так и легальное российское уголовное право и именно эта связь является еще одним необходимым признаком объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Однако в дорожно-транспортных преступлениях, как показывает правоприменительная практика, данный признак оказался самым уязвимым местом, существенно искажающим смысл уголовно-правового регулирования.

Свидетельством является тот факт, что в работах российских ученых, посвященных причинно-следственной связи, сравнительно давно в изобилии представлены примеры как раз дорожно-транспортных преступлений<sup>147</sup>, вокруг них разворачиваются дискуссии и демонстрируются разные (вплоть до противоположных) подходы. В результате, в неосторожных

---

<sup>147</sup> См.: Дагель, П. С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Вопросы борьбы с преступностью. Вып. 34. М.: Юрид. лит., 1981. С. 26–38; Проблемы причины и причинной связи в институтах Общей и Особенной частей отечественного уголовного права: вопросы теории, оперативно-следственной и судебной практики / И. Я. Козаченко, В. Н. Курченко, Я. М. Зложенко. СПб : Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. С. 22–25; Малинин, В. Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб : Изд-во «Юридический центр ПРЕСС», 2000. С. 227.

преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности, вопрос причинно-следственной связи остается во многом дискуссионным и сложным.

Проблемные вопросы, связанные с трактовкой причины и причинно-следственной связи в дорожно-транспортных преступлениях, изначально возникали и в судебной практике. Подтверждением этому является п. 7 постановления Пленума Верховного Суда РСФСР № 50 от 22.10.1969 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном» (в ред. Постановления Пленума Верховного Суда РСФСР № 56 от 23.12.1970 года) следующего содержания: «Указать судам, что ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по ст. 211 УК РСФСР может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенным нарушением правил».

Анализируемые проблемы были актуальны не только для РСФСР. Подобные вопросы существовали и в других республиках СССР, что следует из содержания мотивировочной части постановления Пленума Верховного Суда СССР № 11 от 06.10.1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» (в ред. постановлений Пленума Верховного Суда СССР № 2 от 03.09.1976 г., № 3 от 25.02.1977 г. и № 5 от 16.01.1986 г.), в которой было отмечено, что «нередки случаи осуждения лиц при отсутствии причинной связи между нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями».

Несмотря на то, что в актах судебного толкования к этим аспектам обращались неоднократно, это проблемы не решило. В итоге Пленум Верховного Суда Российской Федерации вновь поднял вопрос о необходимости исследовать причинно-следственные связи по каждому уголовному делу<sup>148</sup>.

Анализ специальной литературы приводит к убеждению, что введение в уголовный закон опосредованной причинной связи для рассматриваемого правового института было обусловлено наличием двух обстоятельств. С одной стороны, наблюдалось стремление государства в вопросах уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления сохранить основные теоретические положения уголовного права, которые применялись в отношении краж, убийств и многих других преступлений. Это было связано с тем, что как с теоретических, так и с практических позиций уголовно-правовое регулирование здесь было развито достаточно хорошо. С другой стороны, когда создавалась система норм о дорожно-транспортных преступлениях, достаточные научно проверенные познания в области взаимодействия человека с механизмами отсутствовали, равно как и глубокие познания о

<sup>148</sup> П. 1 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 г. № 25 «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» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2009. № 2.

закономерностях такого взаимодействия и особенностях причинно-следственных связей в условиях многофакторности. Существовала объективная потребность в правовом регулировании, которая вступала в противоречие с недостаточностью знаний в отношении источников повышенной опасности, ввиду их сложности, мощности и объективной неустойчивости.

Как отмечал М.С. Гринберг<sup>149</sup>, указанное противоречие разрешилось отступлением от первоначальных общих требований к причинно-следственной связи, устанавливающих, что она должна быть ближайшей (непосредственной), прямой, необходимой (закономерной) и достаточной, чтобы с внутренней необходимостью закономерно вызывать наступление данного общественно опасного последствия<sup>150</sup>.

В этой связи для умышленных преступлений в настоящее время характерно применение прямой и ближайшей причинно-следственной связи. В случаях же с неосторожными преступлениями российскому уголовному праву пришлось оперировать причинными связями, содержащими элементы многофакторности и случайности<sup>151</sup>, в особенности когда речь идет о несоблюдении техники безопасности или эксплуатации источников повышенной опасности.

Согласно не опровергнутым еще положениям диалектико-материалистического учения о причинности, «все явления находятся в универсальной взаимосвязи между собой, ...для установления причины, приведшей к известному следствию, необходимо из множества предшествующих следствию явлений определить – обособить, выделить, изолировать, извлечь – то, которое представляет собой причину, то есть с необходимостью и закономерностью вызвало наступившее следствие»<sup>152</sup>.

Поэтому ближайшая причинно-следственная связь, соединяющая опасный результат с конкретным деянием, является наиболее пригодной с точки зрения целей уголовно-правового регулирования.

Возможность использования сложных опосредованных причинных связей была обоснована и с теоретических позиций. Например, П.С. Дагель выделял в неосторожных преступлениях следующие особенности: «в неосторожных преступлениях, как правило, имеется множество взаимодействующих факторов, целые причинные комплексы, связанные со сложным механизмом неосторожного преступления. Речь идет о самостоятельной роли источника повышенной опасности, ситуации, поведения третьих лиц и т.д. (подчеркнуто нами – А. С.);

---

<sup>149</sup> Гринберг, М. С. Преступления против общественной безопасности : учеб. пособие. Свердловск, 1974. С. 34.

<sup>150</sup> Гаухман, Л. Д. Квалификация преступления: закон, теория, практика / 3-е изд., перераб. и доп. М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2005. С. 110–115.

<sup>151</sup> Кудрявцев, В. Н. Общая теория квалификации преступлений / 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 2007. С. 146.

<sup>152</sup> Гаухман, Л. Д. Указ. соч. С. 115.

...нарушения правил предосторожности могут играть разную роль в преступлении (главную, второстепенную, нейтральную) (*подчеркнуто нами – А. С.*);

... причинная связь часто носит сложный опосредованный характер (*подчеркнуто нами – А. С.*);

... общественно опасные последствия, как правило, являются случайными по отношению к нарушению норм безопасности (*подчеркнуто нами – А. С.*);

... наступившие последствия часто неадекватны, несоразмерны нарушениям специальных правил».<sup>153</sup>

Схожее, но менее дробное деление причинно-следственных связей в дорожно-транспортных преступлениях представлено В. Н. Бурлаковым, который полагает, что для того, чтобы установить причинно-следственную связь, необходимо, чтобы нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств предшествовало наступлению последствий и непосредственно повлекло их наступление либо создало реальную возможность их наступления, или превратило такую возможность в действительность<sup>154</sup>.

«Одной из основных гарантий законности является положение о том, что не может быть ответственности лица за последствия, которые не находятся в причинной связи с его действием или бездействием»<sup>155</sup>, и лишь непосредственная, ближайшая причинно-следственная связь является достаточным научно обоснованным требованием для того, чтобы соединить деяние и последствия в единый комплекс элементов объективной стороны материальных составов преступлений<sup>156</sup>.

Именно допуск опосредованной причинно-следственной связи в дорожно-транспортных преступлениях приводит к проблемам, связанным с его трактовкой. Возникает вопрос, какое количество опосредующих звеньев является пригодным? Как в этом случае определить, что опосредованная причинная связь является пригодной для уголовной ответственности, то есть когда она достаточно близка для этих целей, а когда – чрезмерно отдалена?

В результате подобной трактовки причинной связи возникает эффект, похожий на объективное вменение, о чем уже упоминалось выше.

---

<sup>153</sup> Дагель, П. С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности. С. 28–38.

<sup>154</sup> Бурлаков, В. Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение : юрид. науч. журн. СПб : Санкт-Петербургский государственный университет. 2009. № 1. С. 123.

<sup>155</sup> Козаченко, И. Я., Курченко, В. Н., Злоченко, Я. М. Проблемы причины и причинно-следственной связи в институтах Общей и Особенной частей отечественного уголовного права: вопросы теории, оперативно-следственной и судебной практики. СПб : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003. С. 23.

<sup>156</sup> Там же. С. 24.

Некоторыми авторами проводится дифференциация элементов, влияющих на развитие механизма дорожно-транспортного происшествия, в зависимости от того, связаны они с поведением участников дорожного движения или нет<sup>157</sup>.

При этом, как верно отмечено в юридической литературе<sup>158</sup>, наличие множества факторов, которые воздействуют на развитие цепи причинности, а также опосредующих звеньев приводит к тому, что наступившие последствия носят труднопредсказуемый, зачастую ситуативный, а иногда и случайный характер по отношению к степени тяжести нарушения соответствующих правил.

Необходимо обратить внимание на тот момент, что в рассматриваемых преступлениях причинно-следственная связь должна устанавливаться именно с нарушением лицом конкретных пунктов ПДД, а не просто с его действием или бездействием.

В этой связи В. Б. Малинин абсолютно справедливо отмечает: «Если действия водителя были правомерны, то, как бы ни были тяжелы фактически наступившие последствия, он не может нести за них ответственность»<sup>159</sup>.

Следует заметить, что среди изученных нами уголовных дел и приговоров такие случаи встречались достаточно редко – 14,9 %. Органы предварительного расследования и суды преимущественно ориентируются на соотношение характера и степени общественной вредности правонарушения, допущенного, с одной стороны, водителем транспортного средства, и с другой стороны – пострадавшим. В исследованных материалах пострадавшими, чье правонарушающее поведение стало определяющим для дорожно-транспортного происшествия, были пешеходы (63,6 %) и водители других транспортных средств (35,9 %).

Иными словами, во всех таких случаях правоприменитель устанавливает, чье нарушение внесло больший вклад в развитие причинной связи и явилось ближайшей причиной (осознанным и волевым деянием) для наступившего общественно опасного последствия.

Обобщение изученных нами уголовных дел позволяет утверждать, что к таким нарушениям относятся: выход в состоянии алкогольного опьянения на проезжую часть, в неподложенном месте, в непосредственной близости от движущегося транспортного средства (водитель которого не успел принять меры для полной остановки автомобиля), несоблюдение дистанции между движущимися транспортными средствами, выезд на встречную полосу

---

<sup>157</sup> Ким, О. Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных происшествий на основе научных знаний (на материалах следственной и экспертной практики Кыргызстана) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09. Бишкек, 1998. С. 34–35.

<sup>158</sup> См. напр.: Коробеев, А. И. Указ. соч. С. 128; Якубенко, Н. В. Указ. соч. С. 182.

<sup>159</sup> Малинин, В. Б. Причинная связь в уголовном праве. СПб : Изд-во «Юридический центр ПРЕСС», 2000. С. 227.

движения, нарушение требований о подаче сигналов о предстоящем маневре, нарушение требований дорожных знаков о преимуществе в движении.

В обоснование этого вывода приводятся результаты автотехнической экспертизы о том, что водитель транспортного средства в данной ситуации не мог своевременно остановить свое транспортное средство или иным способом избежать дорожно-транспортного происшествия, либо выводы органов предварительного расследования и суда о том, что водитель не мог своевременно обнаружить опасность для движения.

Описательная часть приговоров в таких случаях может быть сформулирована так: «...водитель Б... в момент возникновения опасности для движения в виде пешехода ФИО5, которая пересекала проезжую часть <адрес> в <адрес>, справа налево по ходу его движения в не установленном для перехода месте, имея возможность увидеть данного пешехода на достаточном расстоянии для того, чтобы предотвратить наезд путем своевременного принятия мер к торможению, мер к торможению не принял, продолжил движение в прежнем направлении и в районе <адрес> допустил наезд на указанного пешехода ФИО5, при этом водитель Б. располагал технической возможностью избежать наезда на пешехода путем торможения в момент начала движения пешехода от правого края проезжей части»<sup>160</sup>.

Достаточно сложно переоценить важность причинно-следственной связи в анализируемом составе преступления. В этой связи считаем необходимым обратить внимание на ряд положений, выработанных доктриной уголовного права и поддерживаемых правоприменителями. Так, В. Б. Малинин утверждает: «Противоправное поведение водителя лишь в том случае может быть признано причиной общественно опасного результата, если оно не только предшествовало ему во времени, но и было необходимым условием его наступления, т.е. условием, при отсутствии которого данные последствия вообще могли не наступить ... Если же будет установлено, что в данной конкретной обстановке определенные вредные последствия наступили бы вне зависимости от того, было ли поведение лица противоправным или нет с точки зрения соблюдения им Правил дорожного движения, то причину несчастного случая следует искать не в действиях водителя транспорта, а в других обстоятельствах»<sup>161</sup>.

Однако каждое дорожно-транспортное происшествие — это динамичный процесс. Цепь причинения вредных последствий образуют множество взаимодействующих, взаимозависимых и взаимосвязанных элементов. В качестве решения этой проблемы выступают опосредованные (причинные или условные) связи. Их многозначность и сложность позволяет применять уголовный закон неоправданно широко и вменять в вину весьма отдаленные последствия.

---

<sup>160</sup> Приговор Железнодорожного районного суда г. Хабаровска № 1–90/2016 1–944/2015 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <https://sudact.ru/regular/court/reshenya-zheleznodorozhnyi-raionnyi-sud-g-khabarovska-khabarovskii-krai/> (дата обращения: 18.05.2021). Режим доступа: свободный.

<sup>161</sup> Малинин, В. Б. Указ соч. С. 228.

Вместе с тем, «лишь такая связь между двумя явлениями носит название причинной связи, при которой предшествующее явление с необходимостью порождает последующее»<sup>162</sup>.

Следует заметить, что среди отечественных правоведов на протяжении длительного времени также много приверженцев точки зрения, в соответствии с которой классическое понимание причинно-следственной связи (как ближайшей и прямой) должно применяться и к дорожно-транспортным преступлениям<sup>163</sup>. Разделяя эту точку зрения, отметим, что в соответствии с ней между соответствующим нарушением ПДД и наступившими в результате него последствиями больше не должно быть других событий и нарушений.

Между тем, реализуемая в настоящее время в главе 27 УК РФ идея применения опосредованных причинно-следственных связей развивается в сторону расширения сферы уголовной ответственности за неосторожное преступление. Подтверждением тому являются научные разработки по вопросам так называемого неосторожного сопричинения, когда самостоятельные действия (бездействия) нескольких неосторожно действующих лиц в совокупности приводят к наступлению вредных последствий.

Изучение региональной судебной практики также выявило случаи с признаками неосторожного сопричинения, когда к дорожно-транспортному происшествию приводит обоюдное и практически равное по своему значению нарушение правил дорожного движения несколькими водителями (36,7%).

В таких случаях постановления, определения и приговоры со ссылкой на нарушение соответствующих пунктов ПДД строятся по следующей схеме: водитель X., управляя такой-то автомашиной, в нарушение таких-то пунктов ПДД РФ, в нарушение требований соответствующих знаков (например, 2.2 «конец главной дороги»; 2.4 «уступи дорогу» и др.) не пропустил автомашину под управлением водителя Y., двигавшегося по главной дороге с нарушением соответствующих требований ПДД РФ (с превышением скоростного режима и т.п.), не принявшего мер к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства и допустившего столкновение с автомашиной водителя X.

Такое число преступлений с признаками неосторожного сопричинения (обоюдного нарушения ПДД и ЭТС) подтверждает выводы о высокой распространенности правонарушающего поведения на отечественных дорогах и низком превентивном потенциале юридической ответственности.

Если бы поведение хотя бы одной из сторон происшествия было правомерным, вероятнее всего, оно бы не случилось.

---

<sup>162</sup> Соктоев, З. Б. Причинность в уголовном праве: теоретические и прикладные проблемы : дис... д-ра юрид. наук : 12.00.08. М., 2014. С. 289.

<sup>163</sup> Болдырев, Е. В., Лысков, К. Е., Соя-Серко, О. А. Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях. М. : Юрид. лит., 1975. С. 39; Чучаев, А. И. Причинная связь в транспортных преступлениях // Советская юстиция : науч.-практич. журн. Москва. 1985. № 24. С. 47 и др.

Подобных примеров немало, однако идея неосторожного сопричинения состоит несколько в другом: два и более лица признаются единым комплексом причинения вреда (неосторожные действия каждого из них в отдельности были бы недостаточными, чтобы привести к общественно опасным последствиям), при этом предполагается устанавливать причинную связь между совокупным «допреступным» поведением сопричинителей и наступившими последствиями<sup>164</sup>.

Результаты исследований, которые были проведены в этой области еще во второй половине прошлого века<sup>165</sup>, установили, что неосторожное сопричинение составляет от 25 % до 40 % в общей структуре неосторожной преступности. На основании этого были сделаны выводы о необходимости дальнейшего обсуждения данных вопросов в контексте совершенствования уголовного законодательства, чтобы все такие случаи были охвачены действием охранительных норм уголовного закона. Уголовно-правовой доктрине известны и конкретные проекты статей, касающиеся неосторожного причинения<sup>166</sup>.

Одним из аргументов, который лежит в основе идеи создания анализируемого института, является утверждение, что в эпоху бурно развивающихся технологий даже незначительные отклонения от установленных правил предосторожности могут вызвать существенные изменения технологического процесса функционирования различных технических систем, что, в свою очередь, может привести к глобальным катастрофам.

Предложения о внедрении в уголовный закон института неосторожного сопричинения, опосредованных причинных (и даже условных) связей, а также элементов объективного вменения по многим позициям являются дискуссионными, а потому нуждаются в глубоком переосмыслении и конструктивном обсуждении.

Высказываясь в отношении неосторожного сопричинения, В. А. Нерсесян отмечает, что «возложение обязанности принимать меры для предотвращения преступного результата на двух или более лиц ведет к вменению им этого результата в вину в случае нарушения такой обязанности»<sup>167</sup>. Здесь же обращается внимание на необходимость индивидуализации ответственности при учете широкого спектра обстоятельств дела, а также причин и мер невнимательности сопричинителей<sup>168</sup>.

---

<sup>164</sup> См.: Галиакбаров, Р. Р. Борьба с групповыми преступлениями: вопросы квалификации. Краснодар : Кубанский гос. аграр. ун-т, 2000. С. 39–42; Савельев, Д. В. Преступная группа: вопросы уголовно-правовой интерпретации и ответственности : монография. Екатеринбург : Изд-во УрГЮА, 2002. С. 66.

<sup>165</sup> См.: Харитонова, И. Р. Неосторожное сопричинение в советском уголовном праве : автореф. дис....канд. юрид. наук : 12.00.08. Свердловск, 1985. С. 9.

<sup>166</sup> Уголовное право в XXI веке : Материалы Международ. науч. конф. М. : Изд-во МГЮА, 2002. С. 70.

<sup>167</sup> Нерсесян, В. А. Ответственность за неосторожные преступления. СПб : Издательство «Юридический центр Пресс», 2002. С. 179.

<sup>168</sup> Нерсесян, В. А. Там же. С.184–186.

В классическом понимании каждый из сопричинителей в отдельности не является виновным: он действует неосторожно, и эти действия не могут являться необходимой и достаточной причиной для наступления преступного результата, так же, как и действия других лиц, в отдельности не являющиеся причинами. Но в совокупности (по сути, по стечению обстоятельств) эти действия образуют единый комплекс причинения вреда – как бы единый субъект. В итоге действия каждого в этом комплексе позволяют установить причинно-следственную связь с наступившими последствиями и применить уголовную репрессию. Отметим, что меры ответственности в этом случае целесообразно будет изначально определить для единого составного субъекта, а затем разделить пропорционально для сопричинителей. Однако подобное положение напоминает феодальное уголовное право и противоречит проверенным практикой достижениям современной теории в части требований индивидуализации и справедливости, а также оснований уголовной ответственности. Исторически подтверждено, что необоснованное применение уголовной репрессии, а также практика аналогии, приравнивания, жестких санкций зачастую не только не приводила к нужному результату, но давала прямо противоположный эффект.

Об этом писал Ф. Лист в конце XIX – начале XX века: «Криминальная политика как основанное на твердо установленных принципах средство борьбы с преступностью имеет задачей выяснить причины преступления, так как борьба со злом может быть успешной лишь в том случае, когда зло уничтожается в самом корне. Если, однако, общий фактор преступления несравненно влиятельнее индивидуального, то криминалист прежде всего должен обратить свое внимание на общественные отношения и стремиться к уменьшению преступности путем реформирования нездоровых общественных условий... Если какое-нибудь тяжкое преступление, как молния, внезапно прорезывает тьму, скрывавшую от нас недочеты общественного строя, то часто ограничиваются введением нескольких новых параграфов в уложение о наказаниях, хотя наказания в благоприятнейших ситуациях имеют влияние лишь на индивидуальный фактор преступления»<sup>169</sup>.

В настоящее время этот подход в уголовной политике России сохранил достаточное распространение. А. Э. Жалинский в связи с этим отмечает: «За пределы возможного разумного толкования на практике выходит бесконечное расширение и ужесточение уголовно-правовых запретов, пусть даже объясняемое значимостью для общества тех или иных интересов. ... При формулировании этих уголовно-правовых предписаний (*избыточных либо чрезмерно суровых — прим. наше, А. С.*), на наш взгляд, нередко работало именно иррациональное понимание жесткости как блага обязательного и социально одобряемого средства воздействия на лиц, нарушивших

---

<sup>169</sup> Лист, Ф. Задачи уголовной политики. Преступление как социально-патологическое явление / сост. и предисл. В. С. Овчинского. М. : Инфра-М, 2004. С. 93.

уголовный закон. ... Трудно найти диссертацию, в которой бы соискатель не предлагал усилить наказание за то или иное преступление»<sup>170</sup>.

Смысловым развитием идеи объективного вменения (в нормах о дорожно-транспортных преступлениях в частности) как раз является возникновение предложений по неосторожному сопричинению. Но данный правовой институт нельзя называть новым. Юриспруденции он известен достаточно давно и на практике применяется, например, в США, где анализируемое поведение нескольких неосторожно действующих субъектов признается соучастием в неосторожном преступлении.

Вместе с тем, следует сделать оговорку, что американское и английское уголовное право несколько иначе трактует понимание вины и не основывается всецело на субъективном вменении.

Используемая в США категория «mens rea», или иными словами «виновный дух», применяется вместе со «строгой» или «абсолютной» ответственностью, необходимым и достаточным основанием для наступления которой является констатация совершения виновным лицом «материальных» действий, или «actus reus».

Содержательно это представляет собой закрепленный в законе принцип объективного вменения<sup>171</sup>, исходящий из принципа целесообразности. Все участники судебного разбирательства, определяя «mens rea», по существу оперируют оценочной концепцией вины и, исходя из роли подсудимого в совершение деяния, а также в соответствии со своим внутренним убеждением, устанавливают степень виновности (характер виновного духа).

В основе теории отечественного уголовного права лежат достижения психологической школы и принцип вины. По этой причине полагаем, что внедрение отдельных элементов англо-саксонской уголовно-правовой школы в российскую является не только проблематичным, но и весьма опасным. Идеей субъективного вменения, содержанием сознания и воли пронизаны практически все уголовно-правовые институты.

Несомненно, уголовно-правовая теория вины нуждается в совершенствовании и адаптации под новые реалии. Но этот процесс должен происходить в рамках концепции субъективного вменения, в соответствии со сложившейся правовой культурой и традициями<sup>172</sup>. В противном случае система уголовного права, как легального, так и доктринального, будет нарушена, так же как и правовые традиции. Это обстоятельство вступит в

---

<sup>170</sup> Жалинский, А. Э. Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ / 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2009. С. 43.

<sup>171</sup> Есаков, Г. А. Mens Rea в уголовном праве США: историко-правовое исследование / предисл. д.ю.н. О. Ф. Шишова. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. С. 16; Курс уголовного права в 4-х т. Т.1. Учение о преступлении / Коллектив авт. М.: Изд-во МГУ, 1999. С. 78–80.

<sup>172</sup> Лунеев, В. В. Проблемы субъективной стороны преступления // Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики : сб. очерков / под ред. В. В. Лунеева. М.: Изд-во Юрайт, 2010. С. 192–193, 219–221.

противоречие с особенностями национального правового сознания как особого элемента культуры и специфического архетипа российских граждан.

Продемонстрированный подход к проблемам причинно-следственной связи с элементами объективного вменения и размытыми признаками деяния уже привел к нежелательному эффекту.

В частности, А. А. Тер-Акопов, анализируя уголовную ответственность за неосторожные преступления, обнаружил, что констатация причинения вреда, в тех случаях, когда были нарушены специальные правила безопасности, фактически означает наличие вины<sup>173</sup>. Такой подход подменяет наличие вины существованием опосредованной причинной связи, что, на наш взгляд, противоречит принципам уголовного закона. Конечно же, такие связи имеют значение в криминологии и в некоторых случаях – при назначении наказания. Но в контексте решения вопроса о наличии или отсутствии в деянии состава преступления опосредованные связи неприменимы, так как в этот процесс включается слишком много условностей, не зависящих от воли участников.

Механизм использования опосредованных причинных связей заключается в том, что среди множества условий и причин произошедшего устанавливается ближайший человеческий фактор (факт нарушения правил предосторожности) и соответствующий ближайший нарушитель. Все остальные факторы, которые зачастую как раз и являются ближайшей и непосредственной причиной, не учитываются.

Такая трактовка причинно-следственной связи позволяет использовать уголовную репрессию гораздо шире. Но теперь она начинает восприниматься как несправедливая и возмездная, что способствует формированию в обществе правового нигилизма.

Такая проблема имеет тесную взаимосвязь с особенностями законодательной дифференциации ответственности за дорожно-транспортные преступления, которая заключается в том, что опосредованной причинной связью деяние соединяется с последствиями, которые носят вероятностный характер, и зависит от множества факторов, привнесенных конкретной ситуацией причинения вреда.

На наш взгляд, вряд ли имеется возможность решить эту проблему исключительно силами гуманитарных наук. Особенности и границы влияния человека на технологический процесс дорожного движения, значение различных факторов, которые определяют состояние этого технического процесса, закономерности развития аварийной ситуации и другие вопросы, позволяющие определить признаки прямой причинно-следственной связи в дорожно-транспортном преступлении, должны быть описаны в исследованиях в области технических наук. Не случайно еще в первой Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 —

---

<sup>173</sup> Тер-Акопов, А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М. : Юрид.лит., 1995. С. 116–117.

2012 годах»<sup>174</sup> в исследовательской части был обозначен ряд вопросов подобного содержания. До тех пор, пока этот вопрос не будет разрешен, государству придется пользоваться существующей конструкцией причинной связи, которая в большинстве случаев позволяет связать наступившие последствия с чьим-либо деянием даже тогда, когда они являются весьма отдаленными.

Такое технико-юридическое и доктринальное решение существенно снижает эффективность уголовного закона. С одной стороны, объективные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, позволяют применить ее к большинству ДТП, в которых произошло причинение тяжкого вреда здоровью или гибель людей. Таким образом, саму уголовно-правовую норму технически можно признать удачной. Но с другой стороны, это не приводит к ожидаемому эффекту и не позволяет выполнять задачи, стоящие перед уголовным законом, а только усиливает его возмездность, ведет к кризису уголовного наказания и правовому нигилизму.

Подведем итог анализу объективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Законодательная конструкция статьи, а также доктринальное и судебное толкование ведут к эффекту объективного вменения. Это связано, в первую очередь, с отступлением от классического понимания причинно-следственной связи в преступлении с материальным составом: в дорожно-транспортном преступлении она трактуется как сложная и опосредованная (вместо непосредственной), и даже как условная. Также этому способствует наличие в ПДД, а также в других нормативных актах, регулирующих вопросы эксплуатации транспортных средств, большого количества норм с неопределенными оценочными категориями и установлениями, что ведет к размытию границ уголовной ответственности. Опосредованные причинно-следственные связи в этом случае позволяют связать в единый комплекс последствие и ближайшее к нему, пусть и не определяющее, нарушение неконкретных предписаний со стороны человека.

Полагаем, что к дорожно-транспортным преступлениям должно применяться классическое понимание причинно-следственной связи (как ближайшей и прямой), в соответствии с которым между соответствующим нарушением правил дорожного движения и наступившими в результате этого нарушения последствиями больше не должно быть других событий и нарушений. Описанные особенности объективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, наряду с трехступенчатой законодательной дифференциацией степеней уголовной ответственности обеспечивают не столько исправительный и восстановительный, сколько возмездный характер действия уголовного закона в сфере дорожного движения, когда государство мстит участникам ДТП не за характер поведения, а за наступившие последствия, нередко случайные. Это снижает возможности уголовного закона искоренять модели общественно опасного поведения

---

<sup>174</sup> См., например, п.2, 3, 5, 15 Приложения № 3 к данной программе.

в сфере дорожного движения, равно как и соответствующие им социально-психологические установки.

Полагаем, что совершенствование и адаптация уголовно-правовой теории вины под новые реалии должны происходить в рамках концепции субъективного вменения, в соответствии со сложившейся правовой культурой и традициями. В противном случае система уголовного права, как легального, так и доктринального, будет нарушена, так же как и правовые традиции.

## **§ 2. Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: качество основного и квалифицированных составов (ст. 264 УК РФ)**

Направленность действия уголовного закона во многом определяется содержанием субъективных признаков состава анализируемого преступления. Этими же признаками характеризуется его регулирующее воздействие на поведение людей и те социально-психологические установки, которые уголовный закон должен вытеснять.

Анализируемый состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, относится к неосторожным. Правовое влияние на неосторожные человеческие поступки является актуальной проблемой, решение которой существенно повышает эффективность закона.

В психологии под поведением понимается: «...присущее живым существам взаимодействие с окружающей средой, опосредованное их внешней (двигательной) и внутренней (психической) активностью»<sup>175</sup>. Содержательно произвольное поведение включает в себя понятие «действия». С точки зрения психологии, «человек всегда действует: либо активно, либо пассивно»<sup>176</sup>, поэтому понятие «действия» здесь воспринимается шире, чем в уголовном праве. Уголовный закон должен воздействовать на произвольное поведение. При этом содержание такого субъективного признака, как «вины», должно максимально способствовать процессу сокращения случаев неосторожного причинения вреда при осуществлении дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Имеется, однако, важное замечание, состоящее в том, что юридическое содержание вины предполагает, что значение имеет психическое отношение лица не к любым своим действиям и их последствиям, а только к общественно опасным, которые запрещены уголовным законом под угрозой наказания<sup>177</sup>.

В субъективную сторону рассматриваемого состава преступления, исходя из текста диспозиции ст. 264 УК РФ, входит один достаточный и

---

<sup>175</sup> Скляров, С. В. Мотивы индивидуального преступного поведения и их уголовно-правовое значение. М.: РПА МЮ, 2000. С. 10.

<sup>176</sup> Там же. С. 12.

<sup>177</sup> Гаухман, Л. Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика / 3 -е. изд., доп. и перераб. М. : ЮР. Информ., 2005. С. 148.

необходимый признак – вина в форме неосторожности. Следовательно, для того чтобы решить вопрос об уголовной ответственности, необходимо установить вину, легкомысленную либо небрежную.

Легкомыслие в современном УК РФ, как и преступная самонадеянность в УК РСФСР 1960 г., определяется законодателем путем описания интеллектуального момента с указанием лишь на предвидение последствий своих действий (бездействия). Осознание общественной опасности самого деяния не упоминается. Не случайно в науке уголовного права уже с момента разработки и принятия УК РСФСР 1960 г. возник вопрос о наличии или отсутствии осознания лицом при легкомыслии общественной опасности своих действий. Ряд авторов утверждали, что осознание опасности своих действий (бездействия) у лица отсутствует<sup>178</sup>. Такая позиция фактически описывает признаки небрежности. По сути, деятельность сознания с данной точки зрения фактически исключается, несмотря на то, что лицо предвидит вероятность наступления последствий.

Другая концепция предполагает, что лицо всегда осознает общественную опасность своего деяния при совершении преступления по легкомыслию<sup>179</sup>, так как «предвидение опасности последствий возможно лишь при понимании опасности действий»<sup>180</sup>. В этом случае, по нашему мнению, факт осознания опосредуется фактом предвидения возможности наступления последствий, а деятельность сознания приравнивается к умыслу, что представляется не бесспорным.

В соответствии с еще одним подходом предполагается, что этот вопрос уголовно-правового значения не имеет, поскольку законодатель при определении интеллектуального элемента легкомыслия не включил в его содержание отношение виновного к деянию<sup>181</sup>, так как «при отсутствии последствий само деяние... находится вне сферы уголовно-правового воздействия»<sup>182</sup>.

Последнее мнение мы считаем более предпочтительным, исходя из следующих соображений. По нашему мнению, в случае с легкомысленным поведением налицо признаки риска. Сознание при этом не выключено, оно определяет ближайший результат деятельности человека и работает над его оценкой. Такое убеждение берет свое начало из результатов исследования

<sup>178</sup> См.: Тихонов, К. Ф. К вопросу о разграничении форм виновности в советском Уголовном праве // Правоведение : юрид. науч. журн. СПб : Санкт-Петербургский государственный университет. 1963. № 3.; Келина, С. Г., Кудрявцев, В. Н. Принципы советского уголовного права. М. : Наука, 1988. С. 117; Гаухман, Л. Д. Указ. соч. С. 158.

<sup>179</sup> Якушин, В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти : ТолПИ, 1998. С. 144–145; Гаверов, Г. С., Авдеев, В. А., Татарников, В. Г. Уголовное право (общая часть) в вопросах и ответах : учеб. пособие / 2-е изд., испр. и доп. Иркутск : Издание ГП «Иркутская областная типография № 1», 2000. С. 64–65.

<sup>180</sup> Филановский, И. Г. Социально-психологическое отношение субъекта к преступлению. Л. : Изд-во ЛГУ, 1970. С. 134.

<sup>181</sup> Курс уголовного права. В 2 т. Т.1: Учение о преступлении. М., 1999. С. 323.

<sup>182</sup> Тяжкова, И. М. Указ. соч. С. 22.

человеческого сознания с позиций информационно-деятельностного подхода<sup>183</sup>. Отсюда следует, что при легкомысленном поведении деятельность сознания присутствует в полной мере, а ограниченное уголовно-правовое значение имеет лишь с позиций предвидения вероятности наступления последствий<sup>184</sup>.

Здесь неизбежен анализ второго важного признака вины – предвидение последствий. Существует точка зрения, в соответствии с которой «виновный предвидит реальную возможность наступления преступных последствий, а не абстрактную»<sup>185</sup> и что законодатель, определяя легкомыслие, «имеет в виду конкретное, а не абстрактное предвидение»<sup>186</sup>. Допущение того, что при легкомыслии лицо предвидит и осознает реальные конкретные последствия своих действий, приводит к полному совпадению интеллектуальных моментов умысла и легкомыслия. При таком подходе разграничить указанные формы вины<sup>187</sup> по интеллектуальному элементу становится невозможно. Действительно, интеллектуальные элементы при легкомыслии и умышленной вине имеют некоторое сходство. Но, по нашему убеждению, такое сходство усматривается лишь с позиций законодательной конструкции – за счет указания на предвидение возможности наступления общественно опасных последствий в легальном определении (в ч. 2 ст. 26 УК РФ).

По мнению Н. Г. Кадникова, о предвидении именно абстрактной возможности причинения вреда в ч. 2 ст. 26 УК РФ речь не идет<sup>188</sup>. Характеризуя предвидение как абстрактное, большинство ученых традиционно для отечественной уголовно-правовой доктрины акцентируют внимание на том, что предвидится меньшая степень вероятности наступления общественно опасных последствий. Именно это позволяет рассчитывать на конкретные обстоятельства и предвидеть их предотвращение<sup>189</sup>.

Соглашаясь в целом с мнением сторонников последнего подхода, отметим, что большинство случаев причинения вреда при легкомыслии характеризуется неопределенностью ситуации, когда с точки зрения индивида

---

<sup>183</sup> См.: Арлычев, А. Н. Сознание: информационно-деятельностный подход. М. : КомКнига, 2005. 136 с.

<sup>184</sup> Исходя из содержания легального определения легкомыслия (ч. 2 ст. 26 УК РФ)

<sup>185</sup> Бородин, С. В. Указ. соч. С. 44.

<sup>186</sup> Российское Уголовное право. Общая часть : учебник / под ред. О. Н. Ведерниковой, С. И. Никулина. СПб. : Изд-во Р. Асланова «Юрид. центр Пресс», 2005. С. 412–413.

<sup>187</sup> Исключая небрежность с ее в целом отрицательным интеллектуальным моментом.

<sup>188</sup> Кадников, Н. Г. Классификации преступлений по уголовному праву России: дис... д-ра юрид. наук : 12.00.08. М., 2000. С. 123.

<sup>189</sup> См.: Курс советского уголовного права. Часть общая. В 2 т. Т. 1 / под. ред. Н. А. Беляева, М. Д. Шаргородского. Л. : ЛГУ, 1968. С. 424; Советское Уголовное право. Общая часть : учебник / под ред. Г. А. Кригера, Н. Ф. Кузнецовой, Ю. М. Ткачевского; 2-е изд., перераб. и доп. М. : Изд-во МГУ, 1988. С. 136; Гаухман, Л. Д. Указ. соч. С. 158; Бородин, С. В. Указ. соч. С. 70.

риск, если и осознается, то в сознании он минимален. Поэтому опасные последствия не актуализированы и оттого неконкретны, ведь лицо на них не рассчитывает. Если лицо предвидит высокую степень вероятности наступления конкретных общественно опасных последствий или их неизбежность и осознает фактическое значение своего поведения и его последствия, но при этом продолжает деяние, то речь идет уже об умысле. В этом и заключается, по нашему убеждению, сущность легкомыслия: если бы индивид в таких случаях представлял конкретные, в основном тяжкие, последствия своего поведения, порой и для себя самого, то волевой момент стал бы абсолютно другим – сдерживающим. Именно благополучный исход и все, что с ним связано (мотивация и цели, как правило, общественно не вредные), включено в сознание и предвидится. Продолжая действовать, лицо стремится к достижению этого благополучного результата. В таком случае закономерным является тот факт, что на негативных, а тем более на конкретных тяжких последствиях, лицо не акцентирует свое внимание – они не являются и предметом осознания<sup>190</sup>.

На наш взгляд, продолжение правонарушающего поведения виновного возможно как раз в силу того, что общественно опасные последствия им на самом деле не предвидятся. Тот факт, что у водителя отсутствует актуализация возможных последствий своего рискованного поведения, а в его сознании существует только благополучный исход, в совокупности с предшествующим опытом безболезненных нарушений ПДД и ЭТС позволяет водителю посредством воли удерживать поведение на продолжение начатого действия.

В противовес этому тезису распространение получило другое утверждение, в соответствии с которым предвидение возможности наступления последствий (в том числе и тяжких) своих действий, пусть и отвлеченно от данного конкретного нарушения, но при легкомыслии, однозначно присутствует. Основой этих теоретических положений отчасти является исследование, проведенное А. Л. Кононовым<sup>191</sup>, в результате которого 87 % опрошенных водителей, осужденных за нарушение ПДД и ЭТС, указали на наличие осознания в разной степени того, что допущенные ими нарушения могут привести к общественно опасным последствиям.

Чтобы уяснить содержание интеллектуального и волевого моментов у водителей при нарушении ПДД и ЭТС, нами было предпринято конкретно-социологическое исследование. Проведение подобного исследования представляет собой весьма сложную задачу. Это связано с тем, что оно должно выявить особенности интеллектуальной и волевой деятельности

<sup>190</sup> См. подробнее: Shikhanov, V. N., Sirokhin, A. I. Structure of Psychic Attitude of a Person to Careless Traffic Violations and Potential Ways of Accident Prevention // Журнал Сибирского Федерального университета. Серия «Гуманитарные науки». Том 1. 2008. № 4. С. 474–480.

<sup>191</sup> См.: Кононов, А. Л. Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. Тюмень, 1991. С. 47–48.

отдельного индивида. Такие особенности, в свою очередь, далеко не всегда осознаются респондентом. Кроме того, результаты такой интроспективной рефлексии также не всегда адекватно передаются респондентом исследователю, но, вместе с тем, встречаются с завидной закономерностью. Достаточно подробно погрешности подобного рода описаны в социологических и социально-психологических источниках, которые касаются проблем эмпирических исследований.

Для того чтобы преодолеть подобные искажения, мы постарались минимизировать влияние формулировок (вопросов) на отношение респондентов к самому исследованию, а также обеспечить (по количеству и распределению) репрезентативность целевой выборки. В качестве контрольной группы выступили водители, осужденные за дорожно-транспортные преступления и опрошенные другими исследователями<sup>192</sup>.

Об опыте нарушения правил дорожного движения сообщили 93,55 % респондентов. В нарушении правил эксплуатации транспортных средств признались 47,58 % опрошенных, которые указали, что управляли автомобилем с неисправностями, при наличии которых его эксплуатация запрещена. Тем не менее 87,45 % из опрошенных респондентов при ответе на вопрос о своей законопослушности указали на ее достаточно высокий уровень (от 70 % до 100 %). Один из респондентов затруднился с ответом на этот вопрос. Лишь 12,55 % оценили свою законопослушность в 60 % или ниже.

Таблица № 8  
Результаты оценки собственной законопослушности  
водителями механических транспортных средств

| Уровень | Кол-во<br>чел. |
|---------|----------------|
| 0%      | 2              |
| 10%     | 0              |
| 20%     | 4              |
| 30%     | 5              |
| 40%     | 2              |
| 50%     | 13             |
| 60%     | 6              |
| 70%     | 41             |
| 80%     | 72             |
| 90%     | 79             |
| 100%    | 23             |

---

<sup>192</sup> Там же.

Как видим, факты осознанного нарушения ПДД или ЭТС не препятствуют подавляющему большинству водителей считать себя порядочными и вполне законопослушными людьми, не причиняющими вреда обществу.

Эти результаты подтверждают тезис о том, что на сегодняшний день как в общественном, так и в индивидуальном сознании правонарушающее поведение участников дорожного движения воспринимается не как девиантное, а как нормальное и вполне допустимое.

Схема, по которой в работе предпринимались попытки осуществить исследование содержательной стороны сознательных и волевых процессов, сопровождающих нарушения ПДД и ЭТС, описана в приложении № 1. В ходе исследования получены следующие результаты.

При анализе ответов было обнаружено, что социальная шкала оценок оказывает достаточно сильное влияние на самооценку водителей по отношению к своему противоправному поведению. Выявлено стремление показать себя сознательными и законопослушными гражданами, которые стараются не причинять никому вред. Именно поэтому они задумываются и о возможном ДТП и о его последствиях.

Однако заметим, что такое содержание сознания и воли респондентов не мешает им осознанно и достаточно регулярно нарушать ПДД и ЭТС. Поведение входит в противоречие с самооценкой.

Респонденты в 47,18 % случаев указали, что всегда задумываются о вероятных последствиях ДТП, предвидят их, отчего стремятся действовать максимально аккуратно. Таким образом, ими были описаны положения уголовного закона о признаках преступного легкомыслия.

Менее выраженный, компромиссный, вариант был выбран в 25,40 % случаев: 63 человека заявили, что только при серьезных нарушениях ПДД и ЭТС они задумываются об опасности своего поведения и вероятных последствиях ДТП, при мелких же не думают ни о чем.

Вариант, в соответствии с которым об опасности своего поведения и возможных последствиях нарушений ПДД и ЭТС они задумываются лишь теоретически, так как об этом всегда говорят, предпочли 11,69 % опрошенных водителей.

Еще 12,90 % ответили, что в момент нарушения ПДД и ЭТС их мысли заняты тем явлением, ради которого происходит нарушение (как объехать препятствие, как не опоздать на встречу и т.п.). Об опасности поведения и вероятных последствиях в момент нарушения они не задумывались.

Всего на восьмой вопрос анкеты мы получили 241 ответ. С ответом затруднились 2,82 % человек.

Еще ярче выявленные противоречия между самооценкой респондентов и их поведением проявились при анализе ответов на седьмой вопрос анкеты. На этот вопрос было получено 205 вариантов ответа, 52 респондента с ответом затруднились (20,97 %).

В числе полученных ответов мнения респондентов распределились так:

- 29,76 % не думают ни о чем, просто действуют;
- 20,0 % думают о возможной ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и о том, как ее избежать в случае разоблачения;
- 10,73 % думают, не находится ли рядом инспектор ДПС;
- 9,76 % думают о том, что в этот раз нарушить ПДД и ЭТС можно, поскольку очень спешишь;
- 4,39 % размышляют, что ПДД и ЭТС очень неудобны, и проще их нарушить, чем соблюсти.

Лишь 25,37 % респондентов указали, что в момент осознанного нарушения ПДД и ЭТС они думают о возможном ДТП из-за своего нарушения, а также о том, как его избежать.

Результаты проведенного опроса позволяют утверждать, что практически 80 % водителей транспортных средств при совершении осознанного нарушения ПДД и ЭТС в действительности не предвидят достаточной вероятности ДТП, так же как и опасных последствий своего поведения, и не заостряют внимание на его опасности. Вместе с тем, это не препятствует водителям относить себя к категории законопослушных граждан, которые не приносят вреда обществу.

Совершенно иные выводы получены исследователями при упомянутых выше опросах осужденных водителей: 87 % опрошенных водителей указали на наличие в той или иной степени осознания общественной опасности допущенных ими нарушений и предвидели, что эти нарушения могут привести к общественно опасным последствиям<sup>193</sup>.

Данное обстоятельство является свидетельством того, что в содержании осознания и предвидения качественный переход происходит только после дорожно-транспортного преступления. Наступившие последствия и их характер, которые изначально являются для виновного неожиданностью, в такой степени не совпадают с характером мотивов и целей, которые им председовались, что в его сознании происходит переоценка своей деятельности. Изменяются представления индивида о характере отношений к нему со стороны общества (воздействует социальная шкала оценки), а собственное поведение получает низкую оценку.

К подобным выводам пришла Л. В. Гридасова в ходе своих исследований: «Участникам дорожно-транспортных преступлений свойственно признание собственной вины, даже если юридически она не

---

<sup>193</sup> Кононов, А. Л. Указ. соч. С. 47–48.

установлена, – это характерная особенность личного восприятия в таких ситуациях»<sup>194</sup>.

Таким образом, выходит, что респонденты, которые входили в контрольную группу, точно описать содержание своего сознания при нарушении ПДД (перед аварией или наездом на пешехода) не могли. При этом само содержание в том же сознании явилось предметом анализа и преобразования, поскольку изначально виновный предвидел совсем другую цель – безопасную, в противовес фактически имеющемуся результату.

Теперь уже осужденный водитель не может не знать, что нарушение ПДД и ЭТС является угрозой для безопасности. Именно об этом он говорит исследователю при ответе на вопросы анкеты: да, осознавал в той или иной степени. Стоит отметить, что водитель в той же степени осознавал и аварию вообще без последствий либо с менее тяжкими последствиями, поскольку преступление неосторожное, а результат оказался неожиданным.

Предлагаемое теоретическое положение, которое было построено исходя из изложенного понимания структуры легкомысленной вины в дорожно-транспортных преступлениях, нашло практическое подтверждение в ходе проведения эмпирического исследования.

В ходе проведенного опроса четыре респондента указали, что являлись очевидцами дорожно-транспортных происшествий, в которых гибли люди. В одном из случаев водитель и пассажир погибли под колесами другого автомобиля, пробив в результате лобового столкновения автомобиль лобовое стекло и вылетев на проезжую часть из салона автомобиля. Данное дорожно-транспортное происшествие и еще два произошли в результате превышения установленного скоростного режима движения, а еще одно – в результате проезда на запрещающий сигнал светофора. В результате трое респондентов, которые стали очевидцами ДТП, произошедшего из-за превышения скоростного режима, сообщили, что после увиденного превышение скорости движения не допускают, а еще один респондент указал, что всегда теперь подчиняется запрещающим и предупреждающим сигналам светофора.

В сознании данных респондентов произошла актуализация негативных последствий правонарушающего поведения с их закреплением за конкретными нарушениями правил дорожного движения, которые послужили ближайшей причиной гибели людей. Если опираться на предлагаемое нами понимание содержания сознательных и волевых процессов при легкомысленном поведении, в частности, применительно к дорожно-транспортным происшествиям, важное значение приобретают меры по актуализации в сознании индивида вероятных последствий нарушения мер безопасности.

---

<sup>194</sup> Гридасова Л. В. Кriminologicheskoe issledovaniye dorожно-transportnykh prestatuplenii, svyazannых s narusheniem Pravil dorozhno-go dvizheniya : avtoref. dis... kand. yurid. nauk : 12.00.08. Omsk, 2005. C. 7.

Еще одним немаловажным элементом легкомыслия является волевой момент. Единообразного понимания в отношении данного момента также нет. Одними авторами предлагается точка зрения, в соответствии с которой волевой элемент легкомыслия состоит исключительно в желании не допустить общественно опасных последствий, а расчет на их предотвращение выделяется во второй интеллектуальный элемент<sup>195</sup>. Другие считают, что волевой элемент «заключается в самонадеянном расчете на предотвращение вредных последствий своего поведения»<sup>196</sup>. Кроме того, существуют сторонники мнения, в соответствии с которым в расчете при легкомыслии существует как интеллектуальная, так и волевая сторона<sup>197</sup>. Соглашаясь с тем, что «воля не может рассчитывать» – «рассчитывает, взвешивает все «за» и «против» интеллект человека, а не его воля»<sup>198</sup>, мы отдааем предпочтение точке зрения, которая предполагает наличие в расчете при легкомыслии как интеллектуальной, так и волевой сторон. Разделяя точку зрения В.А. Нерсесяна<sup>199</sup>, полагаем, что к интеллектуальной стороне легкомысленного расчета следует отнести такие признаки, как уверенность виновного в том, что последствия не наступят, сформированную на основании его представления о наличии противодействующих факторов, а также ошибку в оценивании этих факторов. Признаками волевого момента легкомысленного расчета и преступного легкомыслия в целом можно считать отсутствие у виновного желания наступления вредных последствий и отсутствие осознанного допущения их наступления, а в некоторых случаях и стремление к их предотвращению с принятием определенных мер безопасности.

На страницах юридической печати часто встречается полемика о том, что легкомысленный расчет может строиться на существующих в данный момент как объективных, так и субъективных обстоятельствах.

Целесообразнее, на наш взгляд, проблему ставить иным образом. Поскольку водитель – это владелец источника повышенной опасности, то ему запрещается рисковать. Если за аксиому принять утверждение о том, что соблюдение ПДД и ЭТС гарантированно предотвращает наступление негативных последствий, а сами эти правила для исполнения несложны и предельно ясны, то водителю запрещено их нарушать.

Во многом риск соотносится с самонадеянностью. Это связано с тем, что человек действует в условиях недостаточно открытой ситуации (с

---

<sup>195</sup> См.: Гаухман, Л. Д. Указ. соч. С. 159.

<sup>196</sup> Тяжкова, И. М. Указ. соч. С. 23; См. также: Георгиевский, Э. В. Уголовное право России. Общая часть: учебно-методический комплекс. Иркутск : ЮИ ИГУ, 2001. С. 124; Гаверов, Г. С. Указ. соч., 2000. С. 65.

<sup>197</sup> Дагель, П. С. Указ соч., 1974. С. 133–134; Нерсесян, В. А. Ответственность за неосторожные преступления. СПб : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. С. 85.

<sup>198</sup> Якушин, В. А. Ошибка и ее уголовно-правовое значение. Казань : Изд-во Казанского университета, 1988. С. 28.

<sup>199</sup> См.: Нерсесян, В. А. Указ. соч., 2002. С. 85–86.

элементами неочевидности) и основывается на правильности именно своего собственного расчета на благополучный исход. Однако он не в состоянии принять во внимание абсолютно все объективные обстоятельства. Именно по этой причине необходимо распространить запрет на риск без наличия оправдывающих обстоятельств<sup>200</sup>.

В этой связи не можем согласиться с предложениями некоторых специалистов в части изменения формулировки легального определения легкомыслия. Так, И. М. Тяжкова предлагает исключить термин «самонадеянно» из законодательного определения легкомыслия или поменять его на термин «необоснованно»<sup>201</sup>. Схожую точку зрения можно найти и в диссертационном исследовании А. Г. Рублева<sup>202</sup>.

По нашему мнению, если данное нововведение будет реализовано, то возникнет ситуация, когда само предложение по своему содержанию станет гораздо более опасным, нежели те факторы, ради которых оно разработано. Термин «самонадеянно» предметом судебного рассмотрения позволяет делать именно психические процессы человека, так называемое субъективное. Ведь даже в случаях, когда человек рассчитывает в своих действиях на объективные обстоятельства, данный расчет со стороны индивида является субъективным, ведь это он полагает, что условия сложатся определенным образом и будет соответствующее соотношение сил. Исключение термина «самонадеянно» приведет к тому, что в качестве предмета судебного разбирательства и уголовно-правовой оценки будет выступать объективная реальность, которая не зависит от психики индивида.

В свою очередь, это оценочная теория вины и классический постулат объективного вменения. В таком случае оценка вины будет базироваться на оценочной категории «обоснованно/необоснованно». При этом степень обоснованности будет определяться посторонним лицом, совершенно не вникающим в сознание подсудимого. Подобное оценивание происходит, по существу, без подсудимого и является заочным, когда рассматривается лишь ситуация и наступившие последствия. Но даже тогда оценка осуществляется через призму субъективных категорий правоприменителя, а не категориями объективной реальности<sup>203</sup>.

---

<sup>200</sup> Оправдывающие обстоятельства риска и сегодня известны отечественному легальному уголовному праву: крайняя необходимость и обоснованный риск (ст.ст. 39 и 41 УК РФ).

<sup>201</sup> См.: Тяжкова, И. М. Указ. соч. С. 25–26.

<sup>202</sup> Рублев, А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Тюмень, 2006. С. 6.

<sup>203</sup> Субъекты уголовно-правовой оценки оперируют субъективным, о чем свидетельствует ст. 17 УПК РФ: оценка доказательств и принятие решения строятся на внутреннем убеждении следователя, дознавателя, прокурора, присяжного заседателя, судьи об их сущности, соотношении между собой и значении для правильного решения дела.

Переоценить важность легальной формулировки видов вины действительно сложно. Следует отметить, что на сегодняшний день применяемое к составам дорожно-транспортных преступлений легальное определение легкомыслия во многом является оптимальным и лаконичным, тем не менее оно допускает возможность различного толкования его смысла, что приводит к искажению сути уголовно-правового запрета. Это является причиной, обуславливающей необходимость дальнейшей работы над легальным понятием легкомыслия с целью более точного отражения признаков процессов, подлежащих вытеснению из индивидуального и общественного сознания в области дорожного движения.

С позиций целесообразности модели криминализации дорожно-транспортных преступлений, по нашему мнению, наиболее емкой представляется формулировка сущности уголовно-правового запрета, исходящего из принципа «не рискуй». Разработка такой доктринальной формулировки предполагает проведение серьезных научных изысканий и является весьма сложной задачей, которая не входит в рамки нашего исследования, но отметим, что вопросам совершенствования уголовно-правовой доктрины применительно к проблемам уголовно-правового риска посвящены работы ряда российских ученых<sup>204</sup>.

Достаточно часто дорожно-транспортные преступления совершаются с другой разновидностью вины – небрежностью. Вопросы ответственности за небрежное причинение вреда в науке уголовного права отражены также неоднозначно. Как форма вины небрежность в доктрине уголовного права неоднократно подвергалась критике<sup>205</sup>. Не останавливаясь на характеристики различных подходов в отношении выделения при небрежности интеллектуального и волевого моментов<sup>206</sup> и осознания при небрежности общественной опасности<sup>207</sup>, отметим, что, по нашему мнению, особенности небрежной формы вины в дорожно-транспортных преступлениях заключаются в том, что у лица отсутствует осознание возможности аварии, так как оно не осознает общественно опасный характер своего деяния.

---

<sup>204</sup> См. например: Бабурин, В. В. Риск как основание дифференциации уголовной ответственности: автореф. дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.08. Омск, 2009. 39 с.

<sup>205</sup> Бавсун, М. В. Целесообразность в уголовном праве : монография. Омск : Омская академия МВД России, 2004. С. 76–77; Якушин, В. А. Ошибка и ее уголовно-правовое значение. Казань : Изд-во Казанского университета, 1988. С. 17.

<sup>206</sup> См. об этом например: Гаухман, Л. Д. Указ. соч. С. 160; Тяжкова, И. М. Указ. соч. С. 28; Георгиевский, Э. В. Указ. соч. С. 124; Советское уголовное право. Общая часть : учебник / под ред. Г. А. Кригера, Н. Ф. Кузнецовой, Ю. М. Ткачевского; 2-е изд., перераб. и доп. М. : Изд-во МГУ, 1988. С. 137.

<sup>207</sup> Квашис, В. Е., Махмудов, Ш. Д. Ответственность за неосторожность. Душанбе : Ирфон, 1975. С. 18–19; Куринов, Б. А. Автотранспортные преступления: квалификация и ответственность / 2-е изд., перераб. М. : Юрид. лит., 1976. С. 99; Керимов, Д. А. Право и психология // Государство и право : науч. журн. Москва : Институт государства и права РАН. 1992. № 12. С. 15.

Поскольку деятельность сознания не включает вероятные последствия своих действий, то исключается и работа воли, и как следствие, конкретное отношение к предстоящим последствиям у лица не формируется. Хотя, несомненно, после происшествия лицо это отношение сформулирует и сможет говорить о нем как при анкетировании в рамках научного исследования, так и в ходе расследования.

Главное заключается в следующем: применительно к дорожному движению уголовно-правовые запреты с небрежной формой вины должны вытеснять из социальной практики такие психологические установки, как невнимательность и отсутствие предусмотрительности и предосторожности при управлении транспортными средствами.

На наш взгляд, чтобы не допустить неоправданное расширение границ уголовно-правовой репрессии, уголовную ответственность за причинение вреда по небрежности необходимо распространять только на профессионалов. Необходимо, чтобы обязанность быть внимательным и предусмотрительным возлагалась на виновного нормативными правовыми актами, актами применения права или обязательствами, которые вытекают из договорных отношений. В отношении лица принимается публичное правовое решение о его допуске к управлению транспортным средством определенной категории. Это подтверждается предоставлением ему соответствующего документа – водительского удостоверения, а также ведомостью о сдаче экзаменов. Из вышесказанного следует, что лицо, управляющее транспортным средством в отсутствие достаточных навыков и без наличия официального права на управление им, действует легкомысленно. На данное лицо не возложена персонифицированная обязанность, оно не обучено безопасной работе с механизмом, управление которым берет на себя и, рискуя, рассчитывает на благоприятный исход.

На наш взгляд, вопрос об ответственности за небрежное нарушение ПДД и ЭТС методологически верно будет ставить только после того, как предписания соответствующих правил, так же как и сам процесс дорожного движения, будут оптимизированы таким образом, чтобы дорожное движение стало безопасным и достаточно управляемым, а водители – подготовленными на соответствующем уровне как к соблюдению правил, так и к адекватным реакциям на экстремальные ситуации.

В конструкции составов дорожно-транспортных преступлений мотивы и цели поведения виновного лица не указаны, в связи с чем не будем их рассматривать, но отметим, что при легкомысленном поведении, и даже в случаях причинения вреда по небрежности вопрос о мотивации поведения сложно переоценить: он важен для применения норм уголовного закона и

ярко проявляется при определении наказания виновному в интересах его исправления, а также при проработке профилактических мер<sup>208</sup>.

Конечно, нельзя буквально сопоставлять мотивацию в неосторожном преступлении и в умышленном. В теории уголовного права мотивы в неосторожных преступлениях справедливо именуют «мотивами и целью поведения» виновного лица, а не «мотивами и целью преступления»<sup>209</sup>.

Известным и весьма распространенным является факт, что многие осужденные считают себя невиновными либо виновными только в части, а назначенное наказание – несправедливым. Стандартно такие утверждения относят к защитной психологической реакции осужденных.

Выборочное исследование, проведенное Б. Л. Зотовым еще в 1979 г., показало, что из 100 дорожно-транспортных происшествий, которые привели к вредным последствиям, только 30–35 являются результатом неправомерных действий водителей. В остальных случаях вредные последствия наступали по причине неосмотрительности самих пострадавших, либо стали итогом случайных или неблагоприятных обстоятельств конкретной ситуации, которые не охватывались предвидением водителя или других лиц<sup>210</sup>.

Результаты исследования позволяют утверждать, что к настоящему времени ситуация практически не изменилась. Выявлено достаточно много случаев, когда пешеходы переходили дорогу в неподходящем месте, в состоянии алкогольного опьянения, двигаясь по проезжей части, не обращали внимание на наличие или отсутствие автомобилей, причем водитель двигался с общей скоростью потока транспортных средств либо в соответствии с требованиями об ограничении скорости движения, однако был признан виновным в совершении преступления.

Проведенным исследованием подтверждается, что подобные элементы механизма ДТП зачастую не учитываются в процессе расследования. Как правило, судебно-следственная практика выстраивает доказательную базу по двум схемам. В основу первой заложена концепция повышенной ответственности владельца источника повышенной опасности. Такое заимствование гражданского-правового принципа, как мы уже отмечали выше, является

---

<sup>208</sup> Бородин, С. В. Кriminologicheskie i ugolovno-pravovye idei borby s prestupnostyu. M. : Institut gosudarstva i prava RAN, 1996. C. 62; Бражников, Д. А., Ходасевич, О. Н. Kriminologicheskaya xarakteristika avtotransportnykh prestuplenii i mery po ikh preduprezhdeniju: monografiya. Chelyabinsk : Chelyabinskij (fil) GOU VPO RGTU, 2008. C. 74–75.

<sup>209</sup> См.: Бражников, Д. А. Указ соч. С. 74; Петелин, Б. Значение мотива и цели при неосторожных преступлениях // Советская юстиция : науч. журн. Москва. 1973. № 7. С. 8–11; Квашис, В. Е. Профилактика неосторожных преступлений: учебное пособие / под ред. В. Н. Брызгалова. Киев : НИиРИО Киевск. высш. шк. МВД СССР, 1981. С. 44–50.

<sup>210</sup> Зотов, Б. Л. Kazus ili dorожно-tansportnoe proisshchestvie. Kiev: Kiev. vysch. shk. MVD CCCP, 1979. C. 49.

неприемлемым для уголовного права. Основой второй концепции служит доминирующая причина ДТП, которая привела к соответствующим последствиям. Такой причиной в большинстве случаев признается нарушение ПДД и ЭТС, которое нередко с наступившими последствиями связано весьма опосредованными причинно-следственными или условными связями. Как результат, процесс расследования упрощается, к сожалению, в ущерб его всесторонности и полноте, при одновременном снижении эффективности уголовного закона.

В работах, посвященных рассматриваемой проблеме, иногда приводятся примеры, когда органами уголовной юстиции не учитываются те или иные факторы аварийности, недостаточно обоснованно определяются виновные или выносится наказание. На наш взгляд, существующие уголовно-правовые нормы, имея возмездный характер и наличие элементов объективного вменения с неопределенностью многих положений, в большинстве таких случаев реализуются органами правосудия вполне адекватно.

По результатам исследования, удельный вес подобных случаев достиг 48,5 % от выборки. Вне всякого сомнения, в этом случае достижение цели уголовно-правового регулирования имеет большие погрешности. Дорожное движение действует достаточно обширный круг лиц, которые наделены определенным объемом прав и обязанностей. Нарушить правила безопасности дорожного движения может любой из них. Вместе с тем, признаки, характеризующие субъекта ст. 264 УК РФ, сравнительно немногочисленны. Это физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет (в соответствии со ст.ст. 19 и 20 УК РФ), обладающее и специальным признаком: управляющее механическим транспортным средством. В специальной<sup>211</sup> и учебной литературе вопросы относительно субъекта анализируемого состава преступления достаточно подробно изложены, в том числе и в отношении признаков субъекта, которыми была дополнена ст. 264 УК РФ в 2009 году<sup>212</sup>.

Тем не менее считаем необходимым более подробно остановиться именно на этих признаках. Редакция ст. 264 УК РФ, закрепившая в ч. 2, 4 и 6 составы преступлений, которые предусматривают ответственность за совершение преступления в состоянии опьянения, проведя тем самым дополнительную линию дифференциации ответственности по новому признаку – физиологическому состоянию субъекта (состояние опьянения). Фактически дифференциация уголовной ответственности за нарушение

---

<sup>211</sup> См. напр.: Коробеев А. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Законы России, опыт, анализ, практика : науч. журн. Москва. 2007. № 11. Комарикова, С. А. Указ. соч. С. 167–170; Тяжкова И. М. Указ. соч. С. 136; и др.

<sup>212</sup> Федеральный закон от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ.

ПДД и ЭТС в состоянии опьянения стала осуществляться как по последствиям, так и по признакам субъекта. При этом, как позволяет уяснить толкование текста ст. 264 УК РФ, состояние опьянения не относится к деянию и не обязательно должно находиться в причинно-следственных связях с наступившими общественно опасными последствиями. На момент внесения изменений Общая часть уголовного закона относилась к состоянию опьянения нейтрально (ст. 23 и ст. 63 УК РФ в отношении «состояния опьянения» на тот момент никаких поправок не претерпели), а Особенная часть в ст. 264 УК РФ его рассматривала как обстоятельство, которое относится к субъекту и отягчает наказание. Решение о внесении изменений в ст. 264 УК РФ (вызвавшее в тот период коллизию между указанными нормами) представляется недостаточно обоснованным. В 2009 году целесообразность описанных изменений обосновывалась в том числе и тем, что каждое 13–14 ДТП с пострадавшими происходит по вине пьяных водителей. Именно эти показатели обсуждались на заседании Президиума Правительства РФ по вопросу ужесточения уголовной ответственности водителей, которые совершили ДТП в состоянии алкогольного опьянения. Однако эти же цифры свидетельствуют, что в состоянии опьянения совершается 7 % ДТП от их общего количества. Оставшиеся 93 % аварий происходят по вине трезвых водителей. Кроме того, нельзя не отметить, что в 2007 году удельный вес дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей, находившихся в состоянии опьянения, сократился на 8 %, то есть до ужесточения не только уголовной, но и административной ответственности<sup>213</sup>.

Необходимо признать, что ужесточение административной и уголовной ответственности для водителей, управляющих автомобилем или иным механическим транспортным средством в состоянии опьянения, вызвало ожидаемый эффект, но на весьма непродолжительный срок. В 2012 году о проблеме роста количества дорожно-транспортных происшествий по вине нетрезвых водителей были вынуждены говорить вновь, а после нескольких резонансных транспортных происшествий Федеральным законом от 21.10.2013 № 270-ФЗ «О внесении изменения в статью 63 Уголовного кодекса Российской Федерации»<sup>214</sup> состояние опьянения было выведено в разряд обстоятельств, отягчающих назначаемое наказание (в ст.

---

<sup>213</sup> Статистика дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации // ДОБДД МВД России : офиц. сайт. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 25.01.2019). Режим доступа: свободный.

<sup>214</sup> О внесении изменения в статью 63 Уголовного кодекса Российской Федерации: Федер. закон № 270-ФЗ : принят Гос. Думой 8 октября 2013 года : одобрен Советом Федерации 16 октября 2013 года (в послед. ред.) // КонсультантПлюс : сайт. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_153467/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_153467/) (дата обращения: 21.08.2022). Режим доступа: свободный.

63 УК РФ) на усмотрение суда. Кроме того в 2014 г. было реализовано предлагаемое наукой уголовного права и отчасти автором<sup>215</sup> предложение о дополнении главы 27 УК РФ формальным составом, предусматривающим ответственность за управление автомобилем или иным механическим транспортным средством в состоянии опьянения. Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»<sup>216</sup> в УК РФ была введена ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», предусматривающая уголовную ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством в состоянии опьянения и закрепляющая юридической конструкцией состава административную преюдицию.

В результате принятого уголовно-политического решения конструкция ст. 264 УК РФ стала еще более отдаленной от социальной действительности и достаточно громоздкой (шесть частей). Изменения в ст. 264 УК РФ, введенные в действие с 24.04.2019 г. и представившие новую редакцию ст. 264 УК РФ, касающиеся совершения данного преступления в сопряжении с оставлением места его совершения или в состоянии опьянения, оптимизации в юридическую конструкцию статьи не внесли.

Автором уже отмечалось<sup>217</sup>, что целесообразнее не развивать эту конструкцию далее, а исключить признак «состояние опьянения» из ст. 264 УК РФ. В этом вопросе мы солидарны с мнением Конституционного Суда Российской Федерации, который в своем Постановлении от 25.04.2018 г. №17-П указал, что исключить двойную дифференциацию уголовной ответственности за нарушение ПДД и ЭТС (по последствиям и по признакам субъекта) возможно «путем возвращения к выделению в ст. 264 УК Российской Федерации трех частей (как это было до принятия Федерального закона от 13 февраля 2009 года № 20-ФЗ), в рамках которых

---

<sup>215</sup> Кравцов, А. Ю., Сирохин, А. И., Скоморохов, Р. В., Шиханов, В. Н. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / Под ред.: В. В. Лунеева. СПб. : Изд-во «Юрид. центр Пресс», 2011. С. 289–303.

<sup>216</sup> О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения : Федер. закон № 528-ФЗ : принят Гос. Думой 16 декабря 2014 года : одобрен Советом Федерации 25 декабря 2014 года (в послед. ред.) // КонсультантПлюс : сайт. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_173165/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_173165/) (дата обращения: 21.08.2022). Режим доступа: свободный.

<sup>217</sup> Кравцов, А. Ю., Сирохин, А. И., Скоморохов, Р. В., Шиханов, В. Н. Указ. соч. С. 289–303.

дальнейшее определение объема уголовно-правовых последствий осуществляется на стадии индивидуализации ответственности судом»<sup>218</sup>.

Итак, подводя итог, отметим, что по своей конструкции ст. 264 УК РФ, а также другие статьи о дорожно-транспортных преступлениях с неосторожной формой вины должны вытеснить (искоренять) две основные группы социально психологических установок:

1. Необоснованный риск. Поведение с таким содержанием на сегодняшний день охвачено легкомысленной виной. Лицо, которое осознанно нарушает правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, но не желает (рассчитывает избежать) наступления негативных последствий, рискует и, следовательно, принимает на себя ответственность за возможные неблагоприятные последствия своего рискованного поведения.

2. Невнимательность или некомпетентность специалиста. Поведение с таким содержанием охватывается виной в виде небрежности. Процедура обучения, сдачи квалификационных экзаменов на профессиональную пригодность лицами, которые допущены к управлению транспортными средствами, является моментом возложения на них обязанности соблюдать ПДД и ЭТС.

Структура обозначенных стереотипов социально-психологических установок является теоретической абстракцией. Но именно она позволила вычленить признаки, которые являются характерными для всевозможных вариаций реального содержания.

Например, поведение участников дорожного движения с элементами риска может быть вызвано как спешкой, так и бравадой, либо убеждением в безнаказанности своего поведения ввиду принадлежности данного лица к представителям власти, большого бизнеса и т.д. В любом случае такое поведение на дороге будет обнаруживать признаки риска, который в большинстве случаев осознается.

К невнимательности и некомпетентности в реальной действительности также могут приводить различные ситуативные факторы, а в некоторых случаях и факты получения водительского удостоверения за денежное вознаграждение (некомпетентность специалиста с допуском).

Эффективность уголовного закона в анализируемом спектре может быть повышена в результате проведения ряда мероприятий как криминологического, так и уголовно-правового характера. Во-первых, необходимо актуализировать последствия правонарушающего поведения в сознании участников дорожного движения. Наша гипотеза, требующая дальнейших

---

<sup>218</sup> П. 5.3 Постановления Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 N 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 19. Ст. 2812.

проработок в русле криминологии, строится на таком понимании легкомыслия, при котором виновный в действительности не предвидит общественно опасных последствий своего деяния, а потому продолжает действовать. Тогда включение в феноменальное поле сознания достаточно конкретных параметров негативных последствий рискованного поведения участника дорожного движения должно менять характер поведения – вести к отказу от риска. В противном случае в сознании индивида его собственное поведение будет выглядеть как умышленное, что зачастую не согласуется с его индивидуальной шкалой оценки. Во-вторых, в качестве совершенствования критериев дифференциации ответственности за анализируемые преступления и приведение уголовно-правовых норм в согласование с теорией субъективного вменения в качестве основания дифференциации могут быть использованы в том числе виды неосторожной формы вины, легкомысленной или небрежной, применяемой к составам дорожно-транспортных преступлений, что требует дальнейшей научной проработки с позиций установления и обоснования размера ответственности.

По нашему мнению, те требования уголовного закона, которые обязывают водителей быть внимательными, компетентными и предусмотрительными в процессе управления транспортным средством, адресованы только лицам, которые имеют соответствующие юридически удостоверенные полномочия на управление транспортными средствами (их нарушение охватывается виной в виде небрежности). В свою очередь, уголовно-правовой запрет в части требований не брать на себя риск нарушением ПДД и ЭТС адресуется всем лицам, которые управляют транспортными средствами, вне зависимости от того, имеют ли они на это официальное разрешение (право) или нет (нарушение этих запретов охвачено легкомысленной виной). В-третьих, действующая с марта 2009 года редакция ст. 264 УК РФ предусматривает вторую линию дифференциации – по признаку физиологического состояния субъекта (состояние опьянения). Двойная дифференциация, по нашему мнению, является пробелом в уголовно-правовом регулировании анализируемой сферы общественных отношений.

Наиболее оптимальным решением этой проблемы является исключение ч.ч. 2, 4 и 6 из ст. 264 УК РФ и введение в УК РФ отдельной нормы для лиц, совершивших анализируемое деяние в состоянии опьянения.

В этой связи предлагается:

1. Изложить ст. 264 УК РФ с учетом предложений относительно сроков дополнительного вида наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, сформулированных в настоящем исследовании, в следующей редакции:

«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение 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 десяти лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет или без такового.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, –

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

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

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

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье и статьях 264.1, 264.2 настоящего Кодекса понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право».

2. Дополнить УК РФ ст. 264.2, изложив ее с учетом предложений относительно размеров наказания в виде принудительных работ, лишения свободы, лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, сформулированных в настоящем исследовании, в следующей редакции:

«Статья 264.2. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения, а равно сопряженное с оставлением места его совершения

1. Деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, а равно сопряженное с оставлением места его совершения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, –

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

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, – наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет.

3. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, –

наказывается лишением свободы на срок до девяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до десяти лет.

Примечание. Для целей настоящей статьи и статей 263 и 264.1 настоящего Кодекса лицом, 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, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации».

### **§ 3. Проблемы и перспективы уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в современной России**

При анализе рассматриваемого уголовно-правового запрета обнаруживается ряд проблемных вопросов установления как объективных, так и субъективных признаков, влияющих на квалификацию преступного деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Так, по нашему мнению на сегодняшний день уместно говорить о возможном изменении вектора развития уголовного законодательства в отношении объекта анализируемого состава.

Как уже говорилось, процесс формирования института уголовной ответственности за транспортные преступления был связан со спецификой

общественных отношений в сфере функционирования транспортных средств, подлежащих уголовно-правовой охране. Существующая же судебно-следственная практика говорит о двух возможных тенденциях дальнейшего развития: либо она свидетельствует о наличии процесса, который является обратным по отношению к указанному, либо выявляет признаки формирования нормы, связанной с причинением вреда источником повышенной опасности, безотносительно к дорожному движению. Эти процессы связаны в том числе с неоднозначным толкованием правоприменителями некоторых объективных признаков анализируемой статьи УК РФ. Остановимся на этом тезисе более подробно.

Для уяснения понятия «источник повышенной опасности» отметим, что традиционно он рассматривается или как предмет материального мира, который обладает для окружающих опасными свойствами в силу того, что не поддается полному контролю со стороны людей (теория объекта), или как деятельность, которая создает для окружающих повышенную опасность (теория деятельности). В контексте проводимого анализа полагаем допустимым рассматривать понятие источника повышенной опасности в формате объединения вышеописанных позиций и взаимосвязи деятельности и объекта в единый социально-правовой конструкт, то есть в формате объекта, с эксплуатацией и использованием которого связана та или иная деятельность (объект в эксплуатации, объект в использовании), система «объект – деятельность». Другими словами, не может в рассматриваемом аспекте деятельность обладать компонентами опасности без взаимодействия с соответствующим объектом материального мира, так же как и сам объект материального мира, признаваемый источником повышенной опасности, таковой не обладает до момента своего взаимодействия с конкретной деятельностью человека.

Здесь отметим, что уголовное право при формировании института транспортных преступлений апеллировало к более сложной системе понимания источника повышенной опасности, где учитывалась не только структура «объект – деятельность», но и то, в какой сфере общественных отношений осуществляется эта деятельность («объект – деятельность – сфера»). «Исходным моментом для определения понятия транспортных преступлений должна служить мысль, что эти преступления посягают на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств»<sup>219</sup>.

В интересующем аспекте речь необходимо вести об ответственности за вред, который причинен источником повышенной опасности в таких условиях и такими свойствами, наличие которых позволяет говорить о нем как об источнике повышенной опасности. Например, автомобиль будет признан источником повышенной опасности, только когда находится в движении, а не

---

<sup>219</sup> Коробеев, А. И. Транспортные преступления. С. 54.

расположен в гараже либо на другом парковочном месте с выключенным двигателем. Поэтому, например, в науке гражданского права традиционно считается, что если вред причинен хотя бы и при эксплуатации общепризнанного источника повышенной опасности, но вне его связи с повышенными вредоносными свойствами, ответственность наступает на общих основаниях<sup>220</sup>.

Для того чтобы отнести тот или иной вид деятельности или объект материального мира к источнику повышенной опасности, необходимо, чтобы данная деятельность или объект создавали повышенную опасность причинения вреда. Повышенная опасность предполагает, что существует более высокая вероятность наступления вредных последствий в рамках данной деятельности или объекта, чем при обычных обстоятельствах. Поэтому даже соблюдение различных мер предосторожности не может со стопроцентной гарантией исключить возможность наступления вредных последствий. Именно признаки соответствующей деятельности, обладающей компонентами опасности во взаимодействии с соответствующим объектом материального мира (механическим транспортным средством) и необходимо выявлять в процессе применения ст. 264 УК РФ.

Сущностное содержание деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, заключается в нарушении ПДД и (или) ЭТС, которое повлекло причинение тяжкого вреда здоровью или смерть одного или нескольких лиц.

Учитывая бланкетность нормы, в целях обеспечения законной и справедливой уголовно-правовой оценки преступных нарушений правил дорожного движения, необходимо при квалификации учитывать и единообразно толковать основные положения и специальную терминологию, которые устанавливают Правила дорожного движения Российской Федерации и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации.

Современная правоприменительная практика в этом вопросе складывается весьма противоречиво. В данном контексте необходимо обратить внимание на неоднозначную оценку правоприменителями места совершения анализируемого преступления и его влияния на объект уголовно-правовой охраны. Так, в соответствии с п. 1.1 Правил устанавливается единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. В соответствии с п. 1.2 Правил, дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, а дорога – это обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

---

<sup>220</sup> Комментарий части второй Гражданского кодекса Российской Федерации / под общ. ред. В. Д. Карповича. М. : Изд-во «Фонд «Правовая культура» фирма «Гардарика», 1996. С. 215.

Следовательно, деяние, запрещенное ст. 264 УК РФ, посягает именно на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; создает угрозу соответствующему объекту уголовно-правовой охраны – безопасному дорожному движению и эксплуатации транспортных средств. Об этом свидетельствует и название анализируемой ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». Из вышесказанного становится понятно, что местом совершения данного преступления являются именно дороги в том контекстном содержании, в котором они приводятся в п.1.2 Правил.

Позиция высшей судебной инстанции ранее подтверждала тезис о том, что местом совершения анализируемого преступления являются именно дороги, разъяснив в п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также их неправомерным завладением без цели хищения»<sup>221</sup>, что действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности.

Например, водитель Н., управляя принадлежащим ему автомобилем ВАЗ-2121, двигался вне дороги, по сельскохозяйственному полю ЗАО «К», со скоростью не менее 30 км/ч. При выполнении резкого поворота налево водитель Н., имея водительский стаж и опыт управления автомобилем, допустил преступную небрежность, не учел возможность заноса автомобиля при движении по скошенному полу, состояние грунта, габариты транспортного средства, характер размещения груза и пассажиров, проявил преступную небрежность, не справился с управлением автомобилем, допустил занос и последующее опрокидывание автомобиля ВАЗ-2121 на правую сторону, в результате которого пассажиру были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия. Водитель Н. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 109 УК РФ.

Вместе с тем, анализ судебной практики по ст. 264, 109, 118 УК РФ за период с 2010 г. по 2016 г.<sup>222</sup> показывает, что практика отнесения тех или иных участков местности к месту совершения преступления в разных регионах

---

<sup>221</sup> 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 09.12.2008 г. № 25 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

<sup>222</sup> Именно в 2016 г. были исключены разъяснения о квалификации действий водителя, управляющего транспортным средством вне дороги и допустившего наступление общественно опасных последствий, по соответствующим статьям УК РФ за преступления против личности.

складывается противоречиво, и привлечение к ответственности водителей, совершивших деяние вне дорог (т.е. безотносительно к дорожному движению, а именно с учетом движения источника повышенной опасности вне специально отведенных участков) по ст. 264 УК РФ встречается достаточно часто.

В науке уголовного права по данному вопросу также высказываются различные точки зрения.

Например, А. В. Трощанович к случаям движения вне дорог относит аварии с участием транспортных средств внутри производственных помещений, в лесу, на замерзших акваториях озер и рек при отсутствии признаков специально приспособленных для движения транспортных полос<sup>223</sup>.

Н. И. Исаев приходит к выводу, что такой критерий, как «вне дороги», является оценочным и трудно устанавливаемым с правовой точки зрения<sup>224</sup>.

Н. И. Пикуров полагает, что опасность эксплуатации автомобиля и других механических транспортных средств как источников повышенной опасности не снижается в связи с тем, что водитель движется вне дорог. Автор подчеркивает, что требования многих пунктов правил безопасности движения должны выполняться водителем независимо от места управления автомашиной или другим транспортным средством, а ограничение действия правил безопасности движения лишь пределом дороги оставляет вне поля правового регулирования движение источника повышенной опасности за пределами специально отведенных участков<sup>225</sup>.

По мнению С. В. Проценко место совершения преступления в принципе не является самостоятельным (обязательным) признаком объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, так как в диспозиции данной статьи отсутствуют термины, характеризующие пространственную определенность места совершения преступления<sup>226</sup>.

По всей видимости, последнюю точку зрения принял и Верховный Суд РФ, исключив в 2016 г. из п. 4 упомянутого выше Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 разъяснения о квалификации действий водителя, управляющего транспортным средством вне дороги

---

<sup>223</sup> Трощанович, А. В. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ : метод. рекомендации / под ред. А. М. Багмета, В. В. Бычкова. М. : Институт повышения квалификации Следственного комитета Российской Федерации, 2013. С. 5.

<sup>224</sup> Исаев, Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : научно-практическое пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011. С. 82.

<sup>225</sup> Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений : научно-практическое пособие. М.: РАП, 2011. С. 88–89, 91–92.

<sup>226</sup> Проценко, С. В. О месте совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ // Транспортное право : науч. журн. Москва. 2012. № 2. С. 2–4.

и допустившего наступление общественно опасных последствий, по соответствующим статьям УК РФ за преступления против личности<sup>227</sup>.

Анализ судебной практики с июня 2016 г. по настоящее время позволяет сделать вывод, что правоприменители в целом восприняли данную корректировку, и совершение анализируемого деяния вне дорог квалифицируется по ст. 264 УК РФ.

По своему существенному содержанию на практике анализируемая норма в настоящее время фактически реализует свою охранительную функцию применительно как к сфере дорожного движения, так и к области движения источников повышенной опасности (указанных в примечании к статье) вне специально отведенных участков (т.е. вне дорог) и, следовательно, безотносительно к дорожному движению.

Так, водитель Д. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Водитель Д., управляя автомашиной ГАЗ-53 «бортовой», будучи в состоянии алкогольного опьянения, двигался по полю, расположенному на северной окраине Р. Д., с пассажирами в салоне, а также гражданином Р., который стоял на подножке с правой наружной стороны автомашины, нарушив тем самым п. 10.1 (ч. 1) и п. 22.8 ПДД РФ. В процессе движения водитель Д. утратил контроль над управлением автомашины, заехал в русло канала и допустил опрокидывание автомобиля на правый бок, в результате которого гражданину Р., стоявшему на подножке, были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия<sup>228</sup>.

Между тем, на законодательном уровне нет решений, позволяющих избегать неоднозначного толкования признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

В одних случаях квалификация содеянного продолжает осуществляться с учетом исключенных из п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 рекомендаций. Так, водитель ФИО в ноябре 2016 г. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 109 УК РФ. Водитель ФИО, предварительно загрузив багажник автомобиля и заднюю часть салона кирпичом, управлял принадлежащим ему автомобилем марки ГАЗ-31029. При движении на автомобиле повернул с автомобильной дороги пгт. У-С на стихийно возникший проезд, не

---

<sup>227</sup> О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 г. № 25 «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 24.05.2016 № 22 // Российская газета. 2016. № 6985.

<sup>228</sup> Приговор Хасавюртовского районного суда Республики Дагестан № 1-75-2017 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <https://sudact.ru/regular/> (дата обращения: 18.05.2020). Режим доступа: свободный.

являющийся автомобильной дорогой. Далее, не проявляя внимательности и должной осмотрительности и в нарушение требований п.10.1 ПДД РФ, двигался на покрытом травой участке местности, отвлекся от управления транспортным средством и постоянного наблюдения за безопасностью на участке местности впереди, по ходу движения транспортного средства, и совершил наезд на лежавшего на земле впереди по ходу движения автомобиля гражданина ФИО1, находившегося в состоянии алкогольного опьянения. В результате гражданину ФИО1 были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия<sup>229</sup>.

В других случаях в приговорах в принципе не указывается, где водитель управлял автомобилем – на дороге или вне дороги. В описательной части приводятся лишь географические координаты места совершения преступления и описываются отдельные элементы определения, позволяющие лишь догадываться, что речь, возможно, идет о дороге. Так, водитель С. был привлечен к уголовной ответственности по ч.1 ст. 264 УК РФ. Он, управляя автомобилем, двигался по левому берегу реки Лена и в нарушение требований пункта 10.1 ПДД РФ не выбрал безопасную скорость движения, которая исключила бы выезд управляемого им автомобиля за пределы проезжей части и в местности с географическими координатами «№...», не справившись с управлением автомобиля съехал за пределы дорожного полотна в левую сторону и совершил опрокидывание автомобиля, в результате которого пассажирам был причинен тяжкий вред здоровью<sup>230</sup>.

Следует заметить, что и до упомянутых корректировок, внесенных в п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25, на практике встречались случаи привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ за преступные нарушения правил дорожного движения вне дорог.

Так, гражданка Ш. была признана виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ при следующих обстоятельствах. Гр. Ш, находясь в поле вблизи столба ЛЭП, расположенного на расстоянии около 1 км в северном направлении от..., после завершения сельскохозяйственных работ ее сожителем Я., работающим на тракторе ХТЗ-150К-09, употребила совместно с Я. спиртное. После чего села в кабину, взялась за руль трактора с работающим двигателем и в нарушение п. 2.1 ПДД РФ, п. 2.7 ПДД РФ, поставив рычаг в положение ручного газа, стала управлять трактором, двигаясь по вышеуказанному полю, по кругу радиусом около 70

---

<sup>229</sup> Приговор Унинского районного суда Кировской области № 1–25–2016 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <https://sudact.ru/magistrate/court/reshenyasudebnyi-uchastok-no-4-uninskogo-sudebnogo-raiona-kirovskaya-obl/> (дата обращения: 18.05.2020). Режим доступа: свободный.

<sup>230</sup> Приговор Хангаласского районного суда Республики Саха (Якутия) № 1–107/2016 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <https://sudact.ru/magistrate/court/2PuE0qrgOcQ1/> (дата обращения: 18.05.2020). Режим доступа: свободный.

метров. В нарушение п. 10.1 ПДД РФ не убедилась в безопасности маневра, в нарушение п. 1.5 ПДД РФ резко нажала на педаль газа для придания скорости транспортного средства, отчего трактор ХТЗ-150К-09 резко дернуло вперед. Гражданин Я., находившийся в это время в тракторе в качестве пассажира, не имея возможности удержаться, выпал из кабины на землю. Гражданка Ш., продолжая управлять трактором ХТЗ -150К-09 и двигаясь на нем по кругу, совершила наезд на лежащего на земле Я., в результате которого наступила его смерть<sup>231</sup>.

В целом обращает на себя внимание тот факт, что правоприменительная практика и отчасти доктрина уголовного права в настоящее время видит объект уголовно-правовой охраны ст. 264 УК РФ несколько шире, чем безопасность дорожного движения. Это, видимо, теперь – безопасность использования транспортных средств в любых условиях, либо безопасность эксплуатации транспортных средств также в любых условиях (как в пределах дорог, так и вне дорог).

Здесь необходимо отметить, что эксплуатация, о которой говорится в контексте ст. 264 УК РФ, не может по своему содержанию охватить все деяния, подпадающие в указанном выше смысле под анализируемую статью. Для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ это должно быть деяние, нарушающее конкретные требования к техническому состоянию и оборудованию участвующих в дорожном движении транспортных средств, описанные в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Заметим, что в указанных примерах деяния вне дороги были совершены на технически исправных транспортных средствах, и, таким образом, содеянное не являлось нарушением Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации.

Приведенные характеристики объективных признаков анализируемого уголовно-правового запрета в их совокупности и во взаимосвязи с правоприменительной практикой выявляют в анализируемом составе ст. 264 УК РФ признаки видового объекта главы 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья», а рассмотренные процессы говорят о происходящем содержательном изменении непосредственного объекта уголовно-правовой охраны анализируемой нормы, ведь «основное предназначение нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, изначально заключалось в конкретизации случаев причинения вреда здоровью и лишения

---

<sup>231</sup> Приговор Гафурийского районного суда Республики Башкортостан № 1-30/2015 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <https://sudact.ru/regular/> (дата обращения: 18.05.2020). Режим доступа: свободный.

жизни при эксплуатации автомобиля и других механических транспортных средств как источников повышенной опасности»<sup>232</sup>.

Сложившийся подход к пониманию объекта уголовно-правовой охраны ст. 264 УК РФ, разумеется, имеет право на существование и имеет свои аргументы, но вместе с тем требует переосмысления с позиции доктрины.

В качестве предполагаемых путей развития возможно либо исключение из названия и диспозиции ст. 264 УК РФ и Правил дорожного движения термина «дорожного», либо перемещение ст. 264 УК РФ в главу 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья» в качестве квалифицирующего признака соответствующих статей или самостоятельным составом, либо формирование института уголовной ответственности за причинение вреда жизни и здоровью в результате эксплуатации механических транспортных средств как источников повышенной опасности вне их связи с дорожным движением.

К обязательным признакам объективной стороны относятся указанные в диспозиции статьи последствия и причинно-следственная связь между общественно опасным последствием и деянием. Некоторые авторы обязательным признаком объективной стороны также считают аварийную обстановку, т.е. ситуацию, которая содержит «реальную угрозу совершения дорожно-транспортного происшествия»<sup>233</sup>. Считаем необходимым отдельно остановиться на рассмотрении данного доктринального положения.

В. В. Лукьянов придерживается точки зрения, согласно которой, «угроза совершения дорожно-транспортного преступления и связанного с ним причинения вреда завершает противоправное деяние»<sup>234</sup>. Таким образом, предлагается деяние считать оконченным в тот момент, когда последствие еще не наступило, но транспортное средство уже вышло из-под контроля водителя. Тем самым акцент смещается с нарушения правил безопасности на создание аварийной обстановки.

Схожей позиции придерживается и В. Н. Бурлаков, утверждая, что «при совершении транспортного преступления водитель должен отвечать не за сам факт непредотвращения общественно опасных последствий, а за создание аварийной ситуации вследствие виновного нарушения правил

---

<sup>232</sup> Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений : науч.-практич. пособие. М. : РАП, 2011. С. 88.

<sup>233</sup> Лукьянов, В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права. М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003. С. 27.

<sup>234</sup> Там же. С. 28.

дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшей наступление таких последствий»<sup>235</sup>.

Анализируя вопросы ответственности за создание опасной ситуации, З. Б. Соктоев в своем основательном исследовании, посвященном причинным связям, предлагает «непосредственным результатом нарушения правил безопасности считать развязывание неконтролируемых разумной волей человека сил, вредоносное воздействие которых может при неблагоприятном течении привести к указанным в диспозиции ст. 264 УК РФ общественно опасным последствиям»<sup>236</sup>, с оговоркой о том, что, такой результат «показывает то, как действует причина, и сам по себе не может учитываться как преступный вред при квалификации дорожно-транспортного преступления. Иначе при оценке субъективной стороны в случаях умышленного создания опасной обстановки и неосторожного причинения вреда жизни и здоровью речь могла бы идти о двойной форме вины, а значит, о совершении в целом умышленного преступления, каким дорожно-транспортное преступление не может быть признано исходя из характера общественной опасности этого деяния»<sup>237</sup>.

Конечно же, аварийная обстановка (опасная ситуация) – это важный элемент механизма анализируемого преступления, но, на наш взгляд, включение его в диспозицию рассматриваемой нормы в качестве обязательного признака объективной стороны является нецелесообразным.

Во-первых, если ввести данный признак в диспозицию статьи и связывать с ним окончание преступления, то можно будет говорить о подобии покушения на преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, так как появится возможность градации неосторожного преступления на стадии.

Во-вторых, при определенных технико-юридических решениях реализация указанного предложения может привести к тому, что состав преступления ст. 264 УК РФ по существу окажется усеченным (ведь объект уже ставится в явную опасность причинения ему ущерба).

Учитывая, что теория отечественного уголовного права признает неосторожные составы материальными, когда ответственность возникает лишь при наступлении общественно опасных последствий, а также с позиций целей правового регулирования и моделей криминализации такое предложение представляется неверным.

В-третьих, наличие признака «аварийная обстановка» в диспозиции статьи или включение его в практику определения объективной стороны состава дорожно-транспортных преступлений приведет к нецелесообразному

---

<sup>235</sup> Бурлаков, В. Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение : юрид. науч. журн. СПб : Санкт-Петербургский государственный университет. 2009. № 1. С. 124.

<sup>236</sup> Соктоев, З. Б. Причинность в уголовном праве: теоретические и прикладные проблемы : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. М., 2014. С. 274.

<sup>237</sup> Там же. С. 275.

ужесточению уголовного закона. В такой ситуации нарушается рациональная идея распределения режимов правового регулирования. По нашему мнению, нельзя забывать о существовании гражданско-правовой и административно-правовой ответственности, так же как и нельзя относиться к ним как к недостойным вариантам правовой реакции на дорожно-транспортные правонарушения.

По данному факту А. И. Коробеев отмечает, что «начальным этапом развития объективной стороны транспортных преступлений является нарушение соответствующих правил безопасности. Именно с деянием (в данном случае – с нарушением правил) должна соединять причинная связь в преступные последствия. Отведение аварийной обстановке роли отправного момента объективной стороны транспортных преступлений не может исключить необходимости изучения по каждому уголовному делу причинной связи между деянием в форме нарушения правил и наступившим результатом. Присоединение к этой цепи дополнительного звена (в виде создания аварийной обстановки или опасной ситуации) способно лишь осложнить и без того непростой процесс познания каузально-следственных зависимостей между различными моментами преступного поведения виновного лица»<sup>238</sup>.

С. М. Корабельников и Н. Г. Иванов, анализируя предложения В. В. Лукьянова относительно усовершенствования норм о дорожно-транспортных преступлениях путем дифференциации ответственности в зависимости от неосторожного или умышленного создания аварийной обстановки, пришли к выводу, что реализация этих предложений может привести на практике к неверной квалификации: практическим работникам будет весьма затруднительно отличить само нарушение, которое является одной из стадий объективной стороны дорожно-транспортного преступления, от аварийной обстановки, которая является другой ее стадией. Ведь создание аварийной обстановки всегда неразрывно связано с нарушением соответствующих правил<sup>239</sup>.

Соглашаясь с А. И. Коробеевым, отметим, что признавать аварийную обстановку обязательным признаком объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, нельзя.

Размытость границ в правилах дорожного движения точно так же влечет размытость границ преступного и непреступного, при этом сфера применения уголовной репрессии нецелесообразно расширяется. В первую очередь, эта проблема относится к правилам дорожного движения, которые сформулированы с помощью оценочных признаков. В уголовных делах о дорожно-транспортных преступлениях чаще всего обнаруживаются ссылки

---

<sup>238</sup> Коробеев, А. И. Транспортные преступления. С. 138.

<sup>239</sup> Иванов, Н. Г., Корабельников, С. М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М. : Высш. юрид. заоч. шк. МВД СССР, 1990. С. 12–13.

именно на такие правила. Так, п. 10.1 Правил гласит: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил».

Возникает вопрос, как трактовать этот пункт? Какие признаки могут указывать на то, что движение с выбранной скоростью позволит обеспечить постоянный контроль за ним и выполнение требования Правил? Каким образом это возможно проверить по ходу движения? Дать конкретные ответы на эти вопросы не представляется возможным.

В существующей конструкции п. 10.1. ПДД некоторые исследователи усматривают возможность при квалификации отдельно выделять наличие опасной ситуации и момента ее обнаружения, так как норма предписывает, что «при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства»<sup>240</sup>.

Следует признать, что для правильной квалификации имеет важное значение изучение генезиса дорожно-транспортного преступления, в котором важную роль «играет правильное определение момента возникновения опасности, под которым понимается элемент, обуславливающий формирование общественно опасного действия, представляющий собой ситуацию, в которой участник дорожного движения, находясь в определенной точке пространства и моменте во времени, имеет объективную возможность воспринять источник возникновения опасности»<sup>241</sup>.

Вместе с тем, в своей работе В. Н. Бурлаков утверждает, что факторы, сигнализирующие об опасности, такие как темное время суток, гололедица и т. п., как раз и есть сама опасность. Следовательно, их наличие является основным объективным фактором, который свидетельствует о необходимости для водителя принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства<sup>242</sup>.

При таком подходе наличие гололедицы, темного времени суток и других подобных факторов делает движение транспортных средств практически невозможным, ведь присутствует опасность. Следовательно, водитель должен принять меры к избежанию ДТП для соблюдения требований п. 10.1 ПДД, а по факту – остановиться и ждать возникновения безопасных дорожных условий.

---

<sup>240</sup> См. напр.: Бурлаков, В. Н. Указ соч. С. 122.

<sup>241</sup> Соктоев, З. Б. Указ соч. С. 280.

<sup>242</sup> Бурлаков, В. Н. Указ соч. С. 122.

На наш взгляд целесообразнее было бы вести речь не о самих объективных факторах, которые должен обнаружить водитель, а о наличии объективной возможности обнаружить опасность. Вместе с тем, существующий на сегодняшний день правовой конструкт позволяет применить упомянутый пункт Правил дорожного движения в любом случае, когда произошло ДТП, в том числе и с преступными последствиями, в особенности если речь идет о наезде на пешехода или препятствие. Несомненно, сложившаяся ситуация оказывает негативное влияние на квалификацию преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Так, в материалах исследованных уголовных дел и в мотивировочно-описательной части изученных приговоров, вынесенных в различных городах и районах России, нарушение п. 10.1 Правил дорожного движения вменялось обвиняемым в абсолютном большинстве случаев (98,3%). Во всех случаях использования этого пункта формулировка нарушения ПДД остается такой же размытой и неконкретной, как и применяемое нормативное предписание, хотя де-юре выглядит конкретно.

С небольшими различиями все постановления, определения и приговоры со ссылкой на рассматриваемое положение правил дорожного движения строятся по следующей схеме: в таком-то районе (районе города) водитель А., следуя по обездной дороге «...на автомашине ВАЗ 2121, в нарушение п. 10.1 ч. 1 ПДД РФ, вел транспортное средство со скоростью, не обеспечивающей водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности в виде пешехода И., пересекавшего проезжую часть слева направо, в нарушение п. 10.1 ч. 2 ПДД РФ не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства и допустил наезд на пешехода И., который от полученных травм скончался на месте (курсив наш — А.С.)»<sup>243</sup>.

Несомненно, применение подобных пунктов правил дорожного движения, когда водителю вменяется в вину нарушение, исходя только из факта наступления последствий, граничит с объективным вменением.

При квалификации обосновывать обвинение в неверно выбранной скорости необходимо с учетом конкретной обстановки, в рамках которой принималось решение. Критической оценке подлежат такие факторы, как опыт водителя, его возможности, в том числе возможность предвидеть опасность.

Но даже и такая оценка («мог /не мог», «должен был / не должен был») будет являться весьма относительной и оторванной от реальности, ведь оценивание происходит после происшествия, когда из ситуации теоретически вычленяется самое необходимое и опускается значительная часть деталей.

---

<sup>243</sup> Архивное дело № 1-963-2000 // Архив Ленинского районного суда г. Иркутска. 2000.

В такой ситуации ответственность наступает за результат, а вменить это последствия в вину всегда позволяет существующая норма правил дорожного движения. Всегда имеется возможность утверждать, что скорость была недостаточно низкой или дистанция недостаточно протяженной в конкретной ситуации, поскольку водитель допустил ДТП и не успел среагировать. Именно так и проявляются содержательные признаки объективного вменения.

Обратившись к указанному выше примеру из архивного уголовного дела, можно обнаружить, что автотехническая экспертиза установила: скорость транспортного средства составляла 45 км/ч. Но дорожные условия (мерзлый асфальт) исключили возможность для водителя экстренным торможением остановить транспортное средство. Тем не менее указанные обстоятельства никак не повлияли на признание скорости движения неадекватной, а водителя, соответственно, виновным в совершении преступления.

Еще одной немаловажной проблемой, усложняющей установление объективной стороны дорожно-транспортных преступлений в процессе квалификации, является так называемая «зарегулированность» сферы дорожного движения. Это обстоятельство вызывает трудности в определении иерархии нарушенных правил. В юридической литературе этот вопрос освещался неоднократно и был достаточно проработан<sup>244</sup>, поэтому мы не будем останавливаться на нем подробно в нашей работе. Вместе с тем отметим, что сложившаяся ситуация вряд ли положительно влияет на процесс квалификации и повышение эффективности уголовного закона.

С одной стороны, существует множество слабо систематизированных и нередко противоречащих друг другу правил, требований, положений и предписаний. В дополнение к этому они конкретизируются и дополняются локальными нормативными актами. Такое положение вызывает серьезные трудности в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений при установлении конкретных правил, которые были нарушены, и провоцирует неуважительное отношение к подобной нормативной базе со стороны участников дорожного движения.

С другой стороны, как уже отмечалось, уголовно-правовая норма бланкетная, а, следовательно, de facto ее действие определяется этими многочисленными правилами, которые установлены органами исполнительной власти, органами местного самоуправления и в определенной части – конкретными организациями, а не законодателем.

Поскольку подзаконные акты, регулирующие дорожное движение и эксплуатацию транспортных средств, в различных регионах могут конкретизироваться по-разному, применение уголовного закона грозит в итоге вступить в противоречие с принципами равенства граждан перед законом и законности. Ведь в подобной ситуации характер действия уголовного

---

<sup>244</sup> Коробеев, А. И. Указ. соч. С. 122–123; Пикуров, Н. И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений : учеб. пособие. Волгоград: Волгоградская Академия МВД, 2001. С. 15, 18; Тяжкова, И. М. Указ. соч. С. 123.

закона определяется различными звенями исполнительной власти (как в полицейском государстве), а не высшим органом законодательной власти<sup>245</sup>.

Существует необходимость систематизации действующих предписаний в области дорожного движения в целях уменьшения количества разнородных нормативных актов. Кроме того, рациональным представляется предложение взвести Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств на уровень федерального закона.

Доктринальные вопросы трактовки вины в дорожно-транспортных преступлениях не преминули сказаться и на практике.

Во-первых, в материалах изученных нами уголовных дел далеко не всегда имелся ответ на вопрос: какие факторы побудили водителя нарушить соответствующие правила в том случае, когда он нарушал их осознанно? Следователи в подавляющем большинстве ограничиваются лишь правовой материей, а именно – констатацией факта нарушения соответствующих правил дорожного движения и характера наступивших последствий.

Во-вторых, получившее распространение среди практикующих юристов, профессорско-преподавательского состава юридических вузов, ученых многообразие мнений (вплоть до противоположных) относительно анализируемых вопросов повлекло отступление от принципов вины и законности, что нельзя признать положительным опытом.

По своей конструкции субъективная сторона данных преступлений достаточно сложна и характеризуется неоднородностью психического отношения виновного лица к деянию и его последствиям, так как форма вины в отношении нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и вызванных им последствий не всегда совпадает.

При этом само нарушение ПДД и ЭТС как в случае с легкомыслием, так и в случае с небрежностью может быть как осознанным, так и неосознанным.

В итоге, как в процессе предварительного следствия, так и в судах при квалификации содеянного сравнительно часто допускаются отступления от положения уголовного закона, которые ведут к созданию гибридов видов неосторожной формы вины. Не приходя к конкретному выводу в отношении того, совершило преступление небрежно или по легкомыслию, органы предварительного следствия и суды создают нечто среднее: некоторые элементы единого действия признаются легкомысленными, а другие — небрежными. Отношение к последствиям также достаточно часто остается неясным.

В таком случае описательная часть приговоров строится по схеме: водитель N, являясь участником дорожного движения, управляя таким-то автомобилем, на основании п. 1.3 Правил дорожного движения, будучи обязанным знать и соблюдать относящиеся к нему требования, которые он легкомысленно проигнорировал, надеясь на благополучный исход, в пути следования по такой-то улице проявил грубую самонадеянность и невнимательность

---

<sup>245</sup> Гаухман, Л. Д. Указ. соч. С. 242–247.

при возникновении опасности для движения в виде пешехода П., которого он имел возможность и был обязан своевременно обнаружить, однако вопреки ... [далее идет описание нарушения, которое, по мнению органов предварительного следствия и суда, является причиной ДТП, в результате которого наступили общественно опасные последствия]<sup>246</sup>.

В 68,2 % изученных нами уголовных дел (182 дела) последняя часть указанной выше схемы завершалась описанием бездействия со ссылкой на пункты 10.1 и 10.2 Правил дорожного движения: вопреки требованиям названных предписаний ПДД водитель не принял возможных мер к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства и допустил (наезд передней частью автомобиля на пешехода, столкновение со встречным автомобилем или с автомобилем, выехавшим на проезжую часть, наезд передней частью автомобиля на такое-то стоящее транспортное средство и т.п.).

Полагаем, что легкомыслие и небрежность содержательно имеют принципиальное отличие. По этой причине как с позиции принципов вины, так и с позиции принципа законности недопустимо восполнять существующее отсутствие признаков одного вида признаками вины другого вида. Эти проблемы требуют скорейшего решения силами юридической науки.

Кроме того, реализация уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортного преступления с небрежной формой вины имеет серьезную проблему. Дело в том, что в отечественном законодательстве наличие достаточных знаний и навыков управления являются презумпцией. Представляется, что такое решение вызвано стремлением выдавать желаемое за действительное и вряд ли способствует повышению уровня безопасности дорожного движения.

Следует признать, что подготовка водителей на сегодняшний день не в полной мере отвечает темпам развития транспортной сферы и усложняющимся условиям дорожного движения<sup>247</sup>. Хотя именно навыки участников дорожного движения приобретают определяющее значение в контексте эффективного применения института небрежной вины применительно к ст. 264 УК РФ, т.к. их содержание формирует способность к правильному оцениванию предаварийной ситуации и характер рефлекторных реакций в условиях жесткого дефицита времени в обстановке дорожно-транспортного происшествия. Технологически целесообразные и

<sup>246</sup> В тексте подчеркнуты признаки субъективной стороны, позволяющие сопоставить их между собой и с признаками объективной стороны содеянного.

<sup>247</sup> Критических замечаний по этому поводу и в специальной литературе, и в СМИ высказано достаточно много, с описанием гораздо более совершенных зарубежных систем подготовки. См., например: Якубенко, Н. В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий. Тюмень : Изд-во Тюменского юрид. ин-та МВД РФ, 2000. С. 246; Кураков, В. С. Административно-правовые вопросы приобретения и прекращения действия права на управление транспортными средствами : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.02. М., 1999. С. 14; Телехов, М. В. России изменится программа подготовки водителей // Рамблер : сайт. URL: <http://www.rambler.ru/news/russia/drive/560548324.html> (дата обращения: 26.03.2021).

точные рефлекторные двигательные реакции на грозящую опасность вкупе с навыками выявления действительно важных элементов аварийной ситуации, основанные на способности адекватно с опережением отражать дорожно-транспортную действительность, отличают профессионалов от некомпетентных и начинающих водителей.

Кроме того, «водителю для того, чтобы демонстрировать определенный уровень безопасности (быть безаварийным), недостаточно быть пригодным к деятельности и иметь определенный уровень подготовки, важно еще обладать акцидентальными способностями, которые предопределяют безопасность принимаемых водителем решений и осуществляемых им действий в дорожно-транспортных ситуациях»<sup>248</sup>, а также обладать социальным компонентом, который «заключается не только в способности эффективного взаимодействия с другими людьми в процессе вождения, но и в адекватном восприятии и прогнозе развития дорожных ситуаций с учетом вероятных акцидентальных способностей других участников дорожного движения. То, что для одного человека представляется безопасным, у другого может вызывать чувство выраженной опасности, провоцировать развитие состояния напряженности и даже стресса и приводить к ошибочным действиям»<sup>249</sup>. На сегодняшний день при квалификации указанные навыки не подлежат выявлению и оценке, а их наличие презюмируется.

В этой связи полагаем, что должна быть обеспечена качественная подготовка водителей, которая формировалась бы у них навыки правильной оценки дорожной обстановки, в том числе в скоротечных критических условиях, позволяющей предотвратить вредные последствия в предаварийной ситуации.

На повышение качества подготовки водителей обращено особое внимание в п. 1.2 Федерального проекта «Безопасность дорожного движения», который является составной частью национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»<sup>250</sup>.

На сегодняшний день уголовный закон позволяет применить репрессию по отношению к водителям за недостаточную подготовленность или отсутствие опыта без формирования и закрепления соответствующих навыков в процессе их подготовки. По нашему мнению и здесь, как и в случае с легкомысленной формой вины, постановка вопроса также должна исходить

---

<sup>248</sup> Лобанова, Ю. И. О необходимости и возможностях изучения акцидентальных способностей водителя // Российский гуманитарный журнал : науч. журн. Санкт-Петербург. 2016. Том 5. № 5. С. 490.

<sup>249</sup> Там же.

<sup>250</sup> Безопасные и качественные автомобильные дороги: паспорт национального проекта: утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам: протокол № 15 от 24.12.2018 г. // Правительство Российской Федерации : офиц. интернет-портал. URL: <http://government.ru/info/35558/> (дата обращения: 21.06.2021). Режим доступа: свободный.

из принципа «не рискуй»: лицам, которые замещают определенные должности и несут определенные обязанности, запрещено рисковать. К ним предъявляются требования по соблюдению всех предписанных мер предосторожности, которые обеспечивают безопасность существующих общественных отношений, они должны быть предусмотрительными и внимательными.

Повторимся, что уголовно-правовой запрет в части требований быть внимательным и компетентным при управлении транспортным средством адресован только лицам, имеющим юридически удостоверенные полномочия управлять транспортными средствами. Поведение с таким содержанием охватывается виной в виде небрежности. Требование же не брать на себя риск нарушением правил безопасности дорожного движения адресовано всем лицам, управляющим транспортными средствами, независимо от того, имеют ли они на это официальное разрешение (право). Поведение с таким содержанием на сегодняшний день охвачено легкомысленной виной.

Вышесказанное свидетельствует, что сложно повысить безопасность дорожного движения одним лишь возложением ответственности на его участников за небрежное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Сформулируем полученные выводы в рамках данной части исследования.

Правоприменительная практика и отчасти доктрина уголовного права в настоящее время видит объект уголовно-правовой охраны ст. 264 УК РФ несколько шире, чем безопасность дорожного движения. Сейчас это безопасность использования транспортных средств в любых условиях, либо безопасность эксплуатации транспортных средств также в любых условиях (как в пределах дорог, так и вне дорог).

Приведенные характеристики объективных признаков анализируемого уголовно-правового запрета в их совокупности и во взаимосвязи с правоприменительной практикой выявляют в анализируемом составе ст. 264 УК РФ признаки видового объекта главы 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья», а рассмотренные процессы говорят о происходящем содержательном изменении непосредственного объекта уголовно-правовой охраны анализируемой нормы, ведь «основное предназначение нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, изначально заключалось в конкретизации случаев причинения вреда здоровью и лишение жизни при эксплуатации автомобиля и других механических транспортных средств как источников повышенной опасности»<sup>251</sup>.

Сложившийся подход к пониманию объекта уголовно-правовой охраны ст. 264 УК РФ, разумеется, имеет право на существование и имеет

---

<sup>251</sup> Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений. С. 88.

свои аргументы, но вместе с тем требует переосмысления с позиции доктрины.

В качестве предполагаемых путей развития возможно либо исключение из названия и диспозиции ст. 264 УК РФ и Правил дорожного движения термина «дорожного», либо перемещение ст. 264 УК РФ в главу 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья» в качестве квалифицирующего признака соответствующих статей или самостоятельным составом, либо формирование института уголовной ответственности за причинение вреда жизни и здоровью в результате эксплуатации механических транспортных средств как источников повышенной опасности, вне их связи с дорожным движением.

По результатам анализа объективных признаков, влияющих на квалификацию исследуемого преступления, отметим, что признавать аварийную обстановку обязательным признаком объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, нельзя. Включение аварийной обстановки в состав обязательных признаков объективной стороны может привести на практике к неверной квалификации: практическим работникам будет весьма затруднительно отличить само нарушение, которое является одной из стадий объективной стороны дорожно-транспортного преступления, от аварийной обстановки, которая является другой ее стадией. Ведь создание аварийной обстановки всегда неразрывно связано с нарушением соответствующих правил.

Многообразие нормативных подзаконных актов, регулирующих дорожное движение и эксплуатацию транспортных средств, приводит к тому, что в подобной ситуации характер действия уголовного закона определяется различными звеньями исполнительной власти (как в полицейском государстве), а не высшим органом законодательной власти.

Существует необходимость систематизации действующих предписаний в области дорожного движения в целях уменьшения количества разнородных нормативных актов. Кроме того, рациональным представляется предложение возвести правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств на уровень федерального закона.

Как с позиции принципов вины, так и с позиции принципа законности недопустимо при квалификации восполнить отсутствие признаков одного вида признаками вины другого вида, так как легкомыслие и небрежность содержательно имеют принципиальное отличие. Эти проблемы требуют скорейшего решения силами юридической науки. Полагаем, что должна быть обеспечена качественная подготовка водителей с выработкой навыков правильной оценки дорожной обстановки, в том числе в скоротечных критических условиях, позволяющих предотвратить вредные последствия в предаварийной ситуации.

Наличие в уголовном праве известной гражданскому законодательству презумпции вины водителя как владельца источника

повышенной опасности, а также презумирование достаточного набора навыков, знаний и умений соответствующего уровня у лица, которое получило право на управление транспортным средством, позволяет уголовному закону реализовать свой репрессивный потенциал в отношении индивидов, чье поведение вызвано объективно недостаточными навыками, сложностью предписаний и по существу является невиновным нарушением правил.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог проведенному исследованию, сформулируем полученные нами выводы.

Обобщение основных научных положений теории уголовного права относительно охранительной функции уголовного закона в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств позволяет выделить ее регулятивные и превентивные свойства.

Эти свойства охранительной функции уголовного права обусловлены регулирующей способностью юридической ответственности и принципами осуществления социального контроля<sup>252</sup>. Они базируются, в свою очередь, на категоризации деяний: сначала устанавливается модель должного поведения (соблюдение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств), а затем определяются модели отклонений (различные правонарушения с разными конструкциями: с последствиями и без таковых).

Отрицательные отклонения от нормы (т.е. правонарушения) также категоризируются – распределяются между собой по степени общественной вредности. Полученная шкала правонарушений конституируется методом установления мер юридической ответственности.

При таком подходе нормы УК РФ об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств можно определить как специфические, наиболее жесткие санкции Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе социального контроля безопасности дорожного движения.

Вместе с тем, проведенное исследование позволяет утверждать, что при построении системы режимов правового регулирования безопасности дорожного движения нарушены правила градации на степени отклоняющегося поведения – неверно выбран признак дифференциации. Этим отчасти вызвано наличие элементов объективного вменения и низкий превентивный потенциал самих уголовно-правовых запретов.

Анализ понятия и признаков эффективности норм уголовного закона, а также способов определения эффективности уголовного закона позволяет сделать вывод об охранительной дисфункциональности уголовного закона применительно к исследуемой области, что является результатом его низкой эффективности, т.е. неспособности получить ожидаемый социальный результат – сократить количество совершаемых преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Основная причина неэффективности заложена в криминологической необусловленности установленных запретов – они не в полной мере

---

<sup>252</sup> Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / отв. ред. В. Н. Кудрявцев, А. М. Яковлев. М.: Наука, 1982. С. 154.

совпадают с социальной действительностью и закономерностями общественного развития.

Поведение, запрещенное ст. 264 УК РФ и смежными статьями КоАП РФ, в обществе считается допустимым. В итоге нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются массовым иррациональным поведением участников дорожного движения, а наступление общественно опасных последствий воспринимается как случайность. Комплекс факторов, детерминирующих описанное явление, находится вне сферы уголовно-правового и административно-правового воздействия.

Изучение исторических аспектов развития конструкции существующих уголовно-правовых норм об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств свидетельствует о том, что в главе 27 действующего УК РФ применяется юридическая конструкция, которая была создана в 1968 году. Соответственно, при разработке института Особенной части УК РФ 1996 года о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не было предпринято мер по ее переосмыслению, хотя эта конструкция обладает рядом недостатков:

а) не учитывает особенностей (разновидностей) неосторожной вины<sup>253</sup>;

б) дифференциация уголовной ответственности проведена по количественно-качественным параметрам последствий, отношение к которым неосторожное, с использованием сложной двухступенчатой причинно-следственной связи, исключающей учет сложного механизма причинения конкретной травмы потерпевшему (от последней в итоге зависит квалификация содеянного, а не от характера нарушения ПДД или правил ЭТС). Такой подход не в полной мере согласуется с теорией субъективного вменения<sup>254</sup> и может превратить уголовный закон в малоэффективный и несправедливый инструмент возмездия за причиненный вред;

в) действующая юридическая конструкция за 28 лет существования в УК РСФСР не дала ожидаемых результатов в вопросах уголовно-правовой охраны общественных отношений в сфере транспорта. Не получен такой результат и в период действия УК РФ 1996 года, где использована рассмотренная нами юридическая конструкция<sup>255</sup>.

---

<sup>253</sup> Лунеев, В. В. Неосторожность и ее виды. С. 222; Рублев, А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. .... канд. юрид. наук : 12.00.08. Тюмень, 2005. С. 3–4.

<sup>254</sup> Лунеев, В. В. Вина и ее формы. С. 164, 166.

<sup>255</sup> Статистические сведения о состоянии дорожно-транспортной преступности приведены в соответствующем параграфе монографии. См. также сведения за период действия УК РСФСР: Лунеев, В. В. Курс мировой и российской криминологии : учебник. В 2 т. Общая часть. Т. 1. М.: Издательство Юрайт, 2011. С. 454.

Как следствие, уголовно-правовые нормы, охраняющие нормальные общественные отношения в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не выполняют возложенных на них задач, а уголовное законодательство в этой сфере не достигает поставленных перед ним целей.

Кроме того, уголовно-правовые нормы, предусматривающие ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, по своей конструкции и механизму действия являются сугубо возмездными и малопригодны для предупреждения неосторожных преступлений. Степень их возмездности усиливается карательным содержанием санкций и элементами объективного вменения.

Отмечается низкая эффективность уголовного наказания в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств вследствие неоптимальных решений относительно их пенализации. Это вызвано несовпадением представлений о причинах и об опасности нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, объективно сложившихся у подавляющей части общества, с одной стороны, и отраженных в нормах гл. 27 УК РФ – с другой стороны.

В результате выявленных недостатков анализируемые уголовно-правовые нормы не только не выполняют свои задачи, но и ведут к их отрицанию со стороны участников дорожного движения, формируют правовой нигилизм. Отсутствие предупредительного потенциала уголовно-правовых норм в сфере безопасности дорожного движения позволяет сделать вывод об отсутствии того социального результата, который должен достигаться за счет действия охранительной функции уголовного закона.

Законодательная конструкция статьи, а также доктринальное и судебное толкование ведут к эффекту объективного вменения. Это связано, в первую очередь, с отступлением от классического понимания причинно-следственной связи в преступлении с материальным составом: в дорожно-транспортном преступлении она трактуется как сложная и опосредованная вместо непосредственной, и даже как условная.

Такое положение вызвано объективными сложностями в вопросах познания особенностей взаимодействия людей и механизмов, а также причинно-следственных связей и результатов такого взаимодействия, с которыми столкнулись законодатели и наука в 1960-х годах. Стремление урегулировать общественные отношения в сфере транспорта силой уголовного права привело к некоторому отступлению от общих требований к причинно-следственным связям в пользу их опосредованности с допуском элементов случайности.

Действие уголовно-правовой нормы, закрепленной в ст. 264 УК РФ, напрямую связано с особенностями существующих правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, поскольку деянием признается нарушение этих правил. Наличие в Правилах дорожного движения, а также в

других нормативных актах, регулирующих вопросы эксплуатации транспортных средств, большого количества норм с неопределенными оценочными категориями и установлениями ведет к размыванию границ уголовной ответственности и эффекту объективного вменения, когда лицо признается виновным в нарушении таких правил при любом случае наступления общественно-опасных последствий.

Опосредованные причинно-следственные связи в этом случае позволяют связать в единый комплекс последствие и ближайшее к нему, пусть и не определяющее, нарушение неконкретных предписаний со стороны человека.

Проявления признаков объективного вменения либо иных подходов к расширению границ уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления представлены теоретическими работами: в специальной литературе нередко встречаются соответствующие предложения и трактовки действующих норм УК РФ (понятие аварийной обстановки, институт неосторожного сопричинения, опосредованные причинно-следственные и условные связи и др.).

Обозначенные особенности объективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, наряду с трехступенчатой законодательной дифференциацией степеней уголовной ответственности и содержанием санкций обеспечивают не столько исправительный и восстановительный, сколько возмездный характер действия уголовного закона в сфере дорожного движения, когда государство мстит участникам ДТП не за характер поведения, а за наступившие последствия, нередко случайные.

Это снижает возможности уголовного закона выбраковывать модели общественно опасного поведения в сфере дорожного движения, равно как и соответствующие им социально-психологические установки.

По своей конструкции ст. 264 УК РФ, а также другие статьи о дорожно-транспортных преступлениях предназначены для искоренения двух основных групп социально-психологических установок участников дорожного движения:

1.Необоснованный риск. Поведение с таким содержанием на сегодняшний день охвачено легкомысленной виной. Лицо, осознанно нарушающее Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, однако не желающее наступления негативных последствий (рассчитывает их избежать), рискует. Тем самым оно берет на себя ответственность за неблагоприятный исход своего «рискования».

2.Невнимательность или некомпетентность специалиста. Поведение с таким содержанием отражает вина в виде небрежности. Лица, допущенные к управлению транспортными средствами, обязательно проходят процедуру проверки на профессиональную пригодность, обучаются и сдают квалификационные экзамены. Результаты перечисленных процедур есть момент возложения обязанности соблюдать предписанные правила

дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Надлежащее знание этих правил и наличие необходимых навыков в этом случае presupponируется.

Несомненно, обозначенные нами структуры стереотипных социально-психологических установок являются теоретической абстракцией, за счет которой мы вычленили признаки, характерные для всевозможных вариаций реального содержания. Рискованное поведение на дороге может быть вызвано спешкой (опоздание на самолет, на деловую встречу), бравадой (характерна для молодежи), убеждением в безнаказанности своего поведения и нахождении вне сферы правового воздействия (у представителей правоохранительных органов, иных органов государственной власти, а также органов местного самоуправления, представителей большого бизнеса) и пр. Во всех этих случаях мы обнаружим признаки риска, который осознается.

Невнимательность и некомпетентность в реальной действительности также могут быть вызваны различными ситуативными факторами, а порой — привычными моделями поведения индивида или фактом приобретения прав на управление транспортным средством за вознаграждение (некомпетентность специалиста с допуском).

Для того чтобы уголовный закон был эффективным инструментом воздействия на перечисленные выше установки, необходимы дополнительные мероприятия.

Во-первых, это актуализация последствий правонарушающего поведения в сознании участников дорожного движения. Наша гипотеза, требующая дальнейших проработок в русле криминологии, строится на таком понимании легкомыслия, при котором виновный в действительности не предвидит общественно опасных последствий своего деяния, а потому продолжает действовать. Тогда включение в феноменальное поле сознания достаточно конкретных параметров негативных последствий рискованного поведения участника дорожного движения должно менять характер поведения — вести к отказу от рискования. В противном случае в сознании индивида собственное поведение будет выглядеть как умышленное, что зачастую не согласуется с его индивидуальной шкалой оценки.

Во-вторых, важно обеспечить качественную подготовку водителей, закреплять у них технологически целесообразные реакции в предаварийной ситуации и формировать навыки правильной оценки дорожной обстановки.

Уголовно-правовой запрет в части требований быть внимательным и компетентным при управлении транспортным средством адресован только лицам, имеющим юридически удостоверенные полномочия управлять транспортными средствами.

Требование не брать на себя риск нарушением правил безопасности дорожного движения адресовано всем лицам, управляющим

транспортными средствами, независимо от того, имеют ли они на это официальное разрешение (право).

Действующая с марта 2009 года редакция ст. 264 УК РФ предусматривает вторую линию дифференциации – по признаку физиологического состояния субъекта (состояние опьянения). Двойная дифференциация является пробелом в уголовно-правовом регулировании анализируемой сферы общественных отношений. Наиболее оптимальным решением этой проблемы является исключение ч.ч. 2, 4 и 6 из ст. 264 УК РФ и введением в УК РФ отдельной нормы для лиц, совершивших анализируемое деяние в состоянии опьянения.

Сокращение количества уровней законодательной дифференциации ответственности по характеру последствий, замена карательных санкций на восстановительные и исправительные, а также реализация концепции строго субъективного вменения взамен существующего с элементами объективного, по нашему убеждению, создаст предпосылки для обеспечения эффективной уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

### **I. Нормативные правовые акты и иные официальные источники**

*Законы, акты международного права  
и подзаконные нормативные правовые акты*

1. Международные отношения. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 года) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. – Москва: Международные отношения, 1979. – С. 385–435.

2. Международные отношения. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 года) // Конвенция о дорожном движении. Конвенция о дорожных знаках и сигналах. ООН. – Москва: Транспорт, 1970. – С. 55–117.

3. Российская Федерация. Конституция : принятая всенародным голосованием 12 декабря 1993 года с изменениями, принятыми в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 года (в редакции указов Президента Российской Федерации от 09.01.1996 № 20, от 10.02.1996 № 173, от 09.06.2001 № 679, от 25.07.2003 № 841; федеральных конституционных законов от 25.03.2004 № 1-ФКЗ, от 14.10.2005 № 6-ФКЗ, от 12.07.2006 № 2-ФКЗ, от 30.12.2006 № 6-ФКЗ, от 21.07.2007 № 5-ФКЗ; законов Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ; Федерального конституционного закона от 21.03.2014 № 6-ФКЗ; Закона Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации от 21.07.2014 № 11-ФКЗ; Указа Президента Российской Федерации от 27.03.2019 № 130; Закона Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации от 14.03.2020 № 1-ФКЗ; федеральных конституционных законов от 04.10.2022 № 5-ФКЗ, от 04.10.2022 № 6-ФКЗ, от 04.10.2022 № 7-ФКЗ, от 04.10.2022 № 8-ФКЗ) // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102027595> (дата обращения: 20.10.2022). – Режим доступа: свободный.

4. Российская Федерация. Законы. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : КоАП : текст с изменениями и дополнениями на 9 марта 2022 года : принят Государственной Думой 20

декабря 2001 года : одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 года // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&n=377937&base=LAW&from=430599-0&rnd=EUIZvOT6HR5il1rO3#A3IzvOT8KQNoC27P> (дата обращения: 20.03.2022). – Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

5. Российской Федерации. Законы. Уголовный кодекс Российской Федерации : УК : текст с изменениями и дополнениями на 24 сентября 2022 года : принят Государственной Думой 24 мая 1996 года : одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 года // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_10699/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/) (дата обращения: 20.10.2022). – Режим доступа: свободный.

6. Российской Федерации. Законы. О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации : Федеральный закон № 65-ФЗ : принят Государственной Думой 17 апреля 2019 года : одобрен Советом Федерации 22 апреля 2019 года // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2019. – № 17. – Ст. 2028.

7. Российской Федерации. Законы. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон № 146-ФЗ : принят Государственной Думой 30 мая 2019 года : одобрен Советом Федерации 11 июня 2019 года // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2019. – № 25. – Ст. 3166.

8. Российской Федерации. Законы. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации в части конкретизации понятия «состояние опьянения» : Федеральный закон № 328-ФЗ : принят Государственной Думой 17 июня 2016 года : одобрен Советом Федерации 29 июня 2016 года // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2016. – № 27 (Ч. II). – Ст. 4261.

9. Российской Федерации. Законы. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: Федеральный закон № 528-ФЗ : принят Государственной Думой 16 декабря 2014 года : одобрен Советом Федерации 25 декабря 2014 года // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2015. – № 1 (Ч. I). – Ст. 81.

10. Российской Федерации. Законы. О внесении изменения в ст. 63 Уголовного кодекса Российской Федерации : Федеральный закон № 270-ФЗ : принят Государственной Думой 8 октября 2013 года : одобрен Советом

Федерации 16 октября 2013 года (в послед. ред.) // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_153467/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_153467/) (дата обращения: 21.08.2022). – Режим доступа: свободный.

11.Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон № 420-ФЗ : принят Государственной Думой 17 ноября 2011 года : одобрен Советом Федерации 29 ноября 2011 года (ред. от 03.07.2016) // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_122864/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122864/) (дата обращения: 22.04.2022). – Режим доступа: свободный.

12.Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон № 26-ФЗ : принят Государственной Думой 25 февраля 2011 года : одобрен Советом Федерации 2 марта 2011 года // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2011. – № 11. – Ст. 1495.

13.Российская Федерация. Законы. О полиции : Федеральный закон № 3-ФЗ (в послед. ред.) : принят Государственной Думой 28 января 2011 года : одобрен Советом Федерации 2 февраля 2011 года // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_110165/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110165/) (дата обращения: 20.03.2022). – Режим доступа: свободный.

14.Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с введением в действие положений Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации о наказании в виде ограничения свободы: Федеральный закон № 377-ФЗ : принят Государственной Думой 16 декабря 2009 года : одобрен Советом Федерации 25 декабря 2009 года (ред. от 07.12.2011) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 52 (Ч. I). – Ст. 6453; 2011. – № 50. – Ст. 7362.

15.Российская Федерация. Законы. О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации : Федеральный закон № 20-ФЗ : принят Государственной Думой 28 января 2009 года : одобрен Советом Федерации 4 февраля 2009 года (ред. от 31.12.2014) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 7. – Ст. 788; 2015. – № 1 (Ч. I). – Ст. 81.

16. Российская Федерация. Законы. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в

отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон № 257-ФЗ : принят Государственной Думой 18 октября 2007 года : одобрен Советом Федерации 26 октября 2007 года (послед. ред.) // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72386/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/) (дата обращения: 20.08.2022). – Режим доступа: свободный.

17. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон № 210-ФЗ : принят Государственной Думой 6 июля 2007 года : одобрен Советом Федерации 11 июля 2007 года (в послед. ред.) // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_52003/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52003/) (дата обращения: 22.04.2022). – Режим доступа: свободный.

18. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон № 162-ФЗ : принят Государственной Думой 21 ноября 2003 года : одобрен Советом Федерации 26 ноября 2003 года (ред. от 07.12.2011) // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_45408/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45408/) (дата обращения: 22.04.2022). – Режим доступа: свободный.

19. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР, Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон № 25-ФЗ : принят Государственной Думой 21 февраля 2001 года : одобрен Советом Федерации 22 февраля 2001 года (в ред. от 08.12.2003) // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_30645/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30645/) (дата обращения: 22.04.2022). – Режим доступа: свободный.

20. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон № 92-ФЗ : принят Государственной Думой 20 мая 1998 года : одобрен Советом Федерации 10 июня 1998 года (ред. от 08.12.2003) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 26. – Ст. 3012; 2003. – № 50. – Ст. 4848.

21. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон № 196-ФЗ : принят Государственной Думой 15 ноября 1995 года (в послед. ред.) //

КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8585/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/) (дата обращения: 22.04.2022). – Режим доступа: свободный.

22.Российская Федерация. Президент. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года : Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2020. – № 30. – Ст. 4884.

23.Российская Федерация. Президент. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года : Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 (ред. от 21.07.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 20. – Ст. 2817; 2020. – № 30. – Ст. 4884.

24.Российская Федерация. Президент. Вопросы организации полиции : Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 года № 250 (ред. от 06.06.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2011. – № 10. – Ст. 1336; 2022. – № 24. – Ст. 4030.

25.Российская Федерация. Президент. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») : Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 (ред. от 19.02.2021) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1998. – № 25; 2021. – № 8 (Ч. 1). – Ст. 1315.

26. Российская Федерация. Правительство. О допуске к управлению транспортными средствами (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») : постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 (ред. от 28.04.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 44. – Ст. 6063; 2020. – № 18. – Ст. 2915.

27. Российская Федерация. Правительство. О техническом осмотре самоходных машин и других видов техники, зарегистрированных органами, осуществляющими государственный надзор за их техническим состоянием (вместе с «Правилами проведения технического осмотра самоходных машин и других видов техники, зарегистрированных органами, осуществляющими государственный надзор за их техническим состоянием») : постановление Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2013 года № 1013 (ред.

от 26.10.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2013. – № 47. – Ст. 6099; 2020. – № 44. – Ст. 6999.

28. Российская Федерация. Правительство. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 года № 864 (ред. от 16.05.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2013. – № 41. – Ст. 5183; 2020. – № 21. – Ст. 3283.

29. Российская Федерация. Правительство. О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации (вместе с «Правилами классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог» : постановление Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года № 767 (ред. от 11.06.2021) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2009. – № 40 (Ч. II). – Ст. 4703; 2021. – № 25. – Ст. 4812.

30. Российская Федерация. Правительство. Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека : постановление Правительства Российской Федерации от 17 августа 2007 года № 522 (ред. от 24.03.2011) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007. – № 35. – Ст. 4308; 2011. – № 14. – Ст. 1931.

31. Российская Федерация. Правительство. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 31.12.2020) // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 1993. – № 47. – Ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации. – 2020. – № 52 (Ч. 2). – Ст. 8877.

32. Российская Федерация. Правительство. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018–2024 годы : распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 года № 1-р // Российская газета. – 2018. – № 15.

33. Российская Федерация. Министерство внутренних дел. Об утверждении Административного регламента МВД Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений : приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 20 февраля 2021 года № 80 // Официальный интернет-портал правовой информации.

- URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202103230031?index=0&rangeSize=1>. Дата опубликования: 23.03.2021.

34. Российской Федерации. Министерство здравоохранения. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 18 декабря 2015 года № 933н (ред. от 25.03.2019) // КонсультантПлюс : сайт. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_195274/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_195274/) (дата обращения: 20.08.2022). – Режим доступа: свободный.

35. Российской Федерации. Министерство здравоохранения и социального развития. Об утверждении медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека: приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 24 апреля 2008 года № 194н (ред. от 18.01.2012) // Российская газета. – 2008. – № 188; 2012. – № 58.

#### *Акты органов судебной власти*

36. Российской Федерации. Верховный Суд. 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 года № 25 // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2009. – № 2; 2016. – № 7.

37. Российской Федерации. Конституционный Суд. Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Егорова Константина Юрьевича на нарушение его конституционных прав частью шестой статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации и статьей 401.1 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации: определение Конституционного Суда Российской Федерации от 16 июля 2015 г. № 1599-О // Сайт Конституционного Суда Российской Федерации. – URL: <http://doc.ksrf.ru/decision/KSRFDecision206224.pdf> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

38. Российской Федерации. Конституционный Суд. По делу о проверке конституционности п. 2 примечаний к ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : постановление

Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2018 года № 17-П // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 19. – Ст. 2812.

39. Российская Федерация. Конституционный Суд. Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Кучмия Алексея Григорьевича на нарушение его конституционных прав пунктом 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации во взаимосвязи с пунктами 1.2 и 1.5 данных Правил, статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации и пунктами 1, 6–8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации «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» : определение Конституционного Суда Российской Федерации от 30 июня 2020 года № 1639-О // Сайт Конституционного Суда Российской Федерации. – URL: <http://doc.ksrf.ru/decision/KSRFDecision478835.pdf> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

40. Российская Федерация. Республика Саха (Якутия). Приговор Верховного Суда Республики Саха (Якутия) № 22-1177/2019 от 23 июля 2019 года по делу № 22-1177/2019 // Судебные и нормативные акты Российской Федерации : сайт. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/cstGWlEuYJLP/> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

41. Российская Федерация. Хабаровский край. Город Хабаровск. Приговор Железнодорожного районного суда г. Хабаровска № 1-90/2016/1-944/2015 // Судебные и нормативные акты Российской Федерации : сайт. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/3ZPnoxiLYJmw/> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

42. Российская Федерация. Республика Башкортостан. Приговор Гафурийского районного суда Республики Башкортостан № 1-30/2015 // РосПравосудие : сайт. – URL: <http://rospravosudie.com> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

43. Российская Федерация. Новосибирская область. Приговор Карасукского районного суда Новосибирской области № 1-69-2012 // РосПравосудие : сайт. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

44. Российская Федерация. Кировская область. Приговор Унинского районного суда Кировской области № 1-25-2016 // Судебные и нормативные

акты Российской Федерации : сайт. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/8k55tjkzwg5V/> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

45. Российская Федерация. Республика Саха (Якутия). Приговор Хангаласского районного суда Республики Саха (Якутия) № 1-107/2016 // Судебные и нормативные акты Российской Федерации : сайт. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/IHWj9pj9Wh6J/> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

46. Российская Федерация. Республика Дагестан. Приговор Хасавюртовского районного суда Республики Дагестан № 1-75-2017 // РосПравосудие : сайт. – URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 12.09.2022). – Режим доступа: свободный.

#### *Архивные материалы уголовных дел*

47. Архивное дело № 1-14-04 // Архив Иркутского районного суда, 2004.

48. Архивное дело № 1-10-03 // Архив Иркутского районного суда, 2003.

49. Архивное дело № 1-594-03 // Архив Ленинского районного суда г. Иркутска, 2003.

50. Архивное дело № 1-1152-02 // Архив Ленинского районного суда г. Иркутска, 2002.

51. Архивное дело № 1-1340-01 // Архив Ленинского районного суда г. Иркутска, 2001.

52. Архивное дело № 1-67-01 // Архив Иркутского районного суда, 2001.

53. Архивное дело № 1-963-2000 // Архив Ленинского районного суда г. Иркутска, 2000.

#### *Недействующие нормативные правовые и судебные акты (памятники права)*

54. Российская Федерация. Правительство. О проведении технического осмотра транспортных средств : постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2011 года № 1008 (ред. от 16.07.2020) //

Собрание законодательства Российской Федерации. – 2011. – № 50. – Ст. 7397; 2020. – № 30. – Ст. 4917.

55. Российская Федерация. Правительство. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах : постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 9. – Ст. 1020; 2009. – № 9. – Ст. 1104.

56. Российская Федерация. Правительство. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий : постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 года № 647 (в ред. от 04.09.2012) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – № 28. – Ст. 2681; 2012. – № 37. – Ст. 5002.

57. Российская Федерация. О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР : Закон Российской Федерации от 24 декабря 1992 года № 4217-1 (в ред. от 30.12.2001) // Российская газета. – 1993. – № 11.

58. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в Уголовный кодекс РСФСР, связанных с порядком перерасчета штрафов : Закон Российской Федерации от 20 октября 1992 года № 3692-1 // Российская газета. – 1992. – № 251.

59. Союз Советских Социалистических Республик. Верховный Суд. О практике применения судами уголовного законодательства, направленного на охрану безопасных условий труда и безопасности горных, строительных и иных работ : постановление Пленума Верховного Суда СССР от 5 декабря 1986 года № 16 // Бюллетень Верховного Суда СССР. – 1987. – № 1.

60. Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика. Верховный Совет. О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РСФСР : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 1 октября 1985 года № 1524-XI // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1985. – № 40. – Ст. 1398.

61. Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика. Верховный Совет. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 декабря 1982 года // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1982. – № 49. – Ст. 1821.

62. Союз Советских Социалистических Республик. Верховный Суд. О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях :

постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11 // Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924–1977 гг. – Ч. 2. – М.: Известия, 1978.

63. Союз Советских Социалистических Республик. Верховный Суд. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. 211, 211.2, 148.1 УК РСФСР) : постановление Пленума Верховного Суда СССР от 22 октября 1969 года № 50 (в ред. от 25 октября 1996 г.) // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 1997. – № 1.

64. Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика. Верховный Совет. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 года // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1968. – № 26. – Ст. 1010.

65. Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика. Верховный Совет. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР : Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 июля 1965 года // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1965. – № 27. – Ст. 670.

66. Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика. Законы. Об утверждении Уголовного кодекса РСФСР (вместе с «Уголовным кодексом РСФСР») : Закон РСФСР от 27 октября 1960 года // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1960. – № 40. – Ст. 591.

## II. Книги (монографии, учебники, пособия, сборники трудов и др.)

67. Алексеев, С. С. Восхождение к праву. Поиски и решения / С. С. Алексеев. – Москва : Норма, 2001. – 752 с.

68. Алексеев, С. С. Общие дозволения и общие запреты в советском праве / С. С. Алексеев. – Москва : Юридическая литература, 1989. – 288 с.

69. Арлычев, А. Н. Сознание: информационно-деятельностный подход / А. Н. Арлычев. – Москва : Ком-Книга, 2005. – 136 с.

70. Бавсун, М. В. Целесообразность в уголовном праве : монография / М. В. Бавсун. – Омск : Омская академия МВД России, 2004. – 172 с.

71. *Болдырев, Е. В.* Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях / Е. В. Болдырев, К. Е. Лысков, О. А. Соя-Серко. – Москва : Юридическая литература, 1975. – 96 с.
72. *Боровиков, В. Б.* Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / В. Б. Боровиков, А. А. Смердов. – Москва : Юрайт, 2021. – 473 с.
73. *Бородин, С. В.* Криминологические и уголовно-правовые идеи борьбы с преступностью / С. В. Бородин и др.; под ред. С. В. Бородина, В. В. Лунеева, Г. Л. Кригера. – Москва : ИГП РАН, 1996. – 95 с.
74. *Босхолов, С. С.* Основы уголовной политики: Конституционный, криминологический, уголовно-правовой и информационный аспекты / С. С. Босхолов. – Москва : УКЦ «ЮрИнфоР», 1999. – 293 с.
75. *Бражников, Д. А.* Криминологическая характеристика автотранспортных преступлений и меры по их предупреждению : монография / Д. А. Бражников, О. Н. Ходасевич. – Челябинск : Челябинский филиал ГОУ ВПО РГТУ, 2008. – 164 с.
76. *Галиакбаров, Р. Р.* Борьба с групповыми преступлениями: вопросы квалификации / Р. Р. Галиакбаров. – Краснодар : Кубанский государственный аграрный университет, 2000. – 198 с.
77. *Гаухман, Л. Д.* Квалификация преступлений: закон, теория, практика / Л. Д. Гаухман. – Москва : ЮрИнфоР., 2005. – 464 с.
78. *Гилинский, Я. И.* Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль / Я. И. Гилинский. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2009. – 504 с.
79. *Гринберг, М. С.* Преступления против общественной безопасности : учебное пособие / М. С. Гринберг. – Свердловск, 1974. – 183 с.
80. *Дагель, П. С.* Проблемы советской уголовной политики / П. С. Дагель. – Владивосток, 1982. – 142 с.
81. *Дементьев, С. И.* Построение уголовно-правовых санкций в виде лишения свободы / С. И. Дементьев; под. ред. А. П. Чугаева. – Ростов-на-Дону : Издательство Ростовского университета, 1986. – 157 с.
82. *Есаков, Г. А.* Mens Rea в уголовном праве США: историко-правовое исследование / Г. А. Есаков. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2003. – 553 с.
83. *Жалинский, А. Э.* Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ / А. Э. Жалинский. – Москва : Проспект, 2009. – 400 с.

84. Жинкин, С. А. Психологические проблемы эффективности права / С. А. Жинкин. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2009. – 373 с.
85. Жулев, В. И. Транспортные преступления: комментарий законодательства / В. И. Жулев. – Москва, 2001. – 190 с.
86. Зотов, Б. Л. Казус или дорожно-транспортное происшествие / Б. Л. Зотов. – Киев : Киевская высшая школа МВД СССР, 1979. – 79 с.
87. Иванов, Н. Г. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность ОВД по их предупреждению / Н. Г. Иванов, С. М. Корабельников. – Москва : ВЮЗШ МВД СССР, 1990. – 65 с.
88. Игнатенко, В. В. Правовое качество законов об административных правонарушениях : монография / В. В. Игнатенко. – Иркутск, 1998. – 310[1] с.
89. Исаев, Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : научно-практическое пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. – Москва : Юриспруденция, 2011. – 192 с.
90. Качество уголовного закона: проблемы Общей части : монография / под ред. А. И. Рарога. – Москва : Проспект, 2017. – 288 с.
91. Качество уголовного закона: проблемы Особенной части : монография / под ред. А. И. Рарога. – Москва : Проспект, 2017. – 417 с.
92. Квашис, В. Е. Ответственность за неосторожность / В. Е. Квашис, Ш. Д. Махмудов. – Душанбе : Ирфон, 1975. – 160 с.
93. Квашис, В. Е. Профилактика неосторожных преступлений : учебное пособие / В. Е. Квашис; под ред. В. Н. Брызгалова. – Киев : Киевская высшая школа МВД СССР, 1981. – 79 с.
94. Келина, С. Г. Принципы советского уголовного права / С. Г. Келина, В. Н. Кудрявцев. – Москва : Наука, 1988. – 176 с.
95. Козаченко, И. Я. Проблемы причины и причинной связи в институтах Общей и Особенной частей отечественного уголовного права: вопросы теории, оперативно-следственной и судебной практики / И. Я. Козаченко, В. Н. Курченко, Я. М. Зложенко. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2003. – 791 с.
96. Козлов, А. П. Механизм построения уголовно-правовых санкций : монография / А. П. Козлов. – Красноярск : Красноярский государственный университет, 1998. – 406 с.

97. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / 12-е изд.; под ред. А. И. Рарога. – Москва : Проспект, 2018. – 887 с.
98. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (научно-практический) / под ред. А. И. Чучаева. – Москва : Проспект, 2019. – 1536 с.
99. *Коробеев, А. И.* Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение / А. И. Коробеев. – Владивосток : Издательство ДВГУ, 1992. – 300 с.
100. *Коробеев, А. И.* Транспортные преступления / А. И. Коробеев. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2003. – 406 с.
101. *Кравцов, А. Ю.* Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов; под ред. В. В. Лунеева. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2011. – 474 с. – ISBN 978-5-94201-633-3.
102. *Кравченко, Р. М.* Уголовно-правовая охрана безопасности работ и услуг : монография / Р. М. Кравченко. – М. : Юстицинформ, 2020. – 228 с.
103. Криминология. В 2 томах. Том 1. Общая часть : учебник для вузов / Ю. С. Жариков, В. П. Ревин, В. Д. Малков, В. В. Ревина. – Москва : Юрайт, 2020. – 242 с.
104. Криминология : учебник для вузов / под ред. О. С. Капинус. – Москва : Юрайт, 2020. – 1132 с.
105. *Кристи, Н.* Пределы наказания / ред. З. И. Луковникова. – Москва : Прогресс, 1984. – 176 с.
106. *Кругликов, Л. Л.* Юридические конструкции и символы в уголовном праве / Л. Л. Кругликов, О. Е. Спиридонова. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2005. – 336 с.
107. *Кудрявцев, В. Н.* Общая теория квалификации преступлений / В. Н. Кудрявцев. – Москва : Юристъ, 2007. – 304 с.
108. *Кудрявцев, В. Н.* Стратегии борьбы с преступностью / В. Н. Кудрявцев. – Москва : Наука, 2005. – 365 с.
109. *Куринов, Б. А.* Автотранспортные преступления: квалификация и ответственность / Б. А. Куринов. – Москва : Юридическая литература, 1976. – 208 с.
110. *Курченко, В. Н.* Назначение наказания: теория и судебная практика. Научно-практический курс / В. Н. Курченко. – Москва : Юрайт, 2020. – 221 с.

111. *Лебедев, В. М.* Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / В. М. Лебедев, В. А. Давыдов; 14-е изд.; под ред. В. М. Лебедева. – Москва : Юрайт, 2014. – 1077 с.
112. *Лист, Ф.* Задачи уголовной политики. Преступление как социально-патологическое явление / Ф. Лист. – Москва : Инфра-М, 2004. – 110 с.
113. *Лопашенко, Н. А.* Основы уголовно-правового воздействия: уголовное право, уголовный закон, уголовно-правовая политика / Н. А. Лопашенко. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2004. – 339 с.
114. *Лопашенко, Н. А.* Уголовная политика / Н. А. Лопашенко. – Москва : Волтерс Кluвер, 2009. – 579 с.
115. *Лукич, Р.* Методология права / Р. Лукич. – Москва : Прогресс, 1981. – 302 с.
116. *Лукьянов, В. В.* Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права / В. В. Лукьянов. – Москва : Дашков и К, 2003. – 44 с.
117. *Лунеев, В. В.* Курс мировой и российской криминологии : учебник. В 2 т. Т. I. Общая часть / В. В. Лунеев. – Москва : Юрайт, 2011. – 1003 с.
118. *Лунеев, В. В.* Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции / В. В. Лунеев. – Москва : Волтерс Кluвер, 2005.– 912 с.
119. *Малинин, В. Б.* Причинная связь в уголовном праве / В. Б. Малинин. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2000. – 315 с.
120. *Маркунцов, С. А.* Теория уголовно-правового запрета : монография / С. А. Маркунцов. – Москва : Юриспруденция, 2015. – 560 с.
121. *Милюков, С. Ф.* Российское уголовное законодательство: опыт критического анализа : монография / С. Ф. Милюков. – Санкт-Петербург : Знание, 2000. – 279 с.
122. *Нерсесян, В. А.* Ответственность за неосторожные преступления / В. А. Нерсесян. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2002. – 286 с.
123. *О'Салливан, А.* Экономика города / О'Салливан А.; пер. с англ. – Москва : Инфра-М, 2002. – 706 с.
124. *Оранжиреев, Н. Д.* Преступление и наказание в математической зависимости: идея и схема применения / Н. Д. Оранжиреев. – Москва :

Типография литографического товарищества И. Н. Кушнерев и К, 1916. – 69 с.

125. Основания уголовно-правового запрета. Криминализация и декриминализация / П. С. Дагель и др. – Москва : Наука, 1982. – 303 с.

126. *Пикуров, Н. И.* Квалификация транспортных преступлений : научно-практическое пособие / Н. И. Пикуров. – Москва : РАП, 2011. – 165 с.

127. *Пикуров, Н. И.* Применение следователем уголовно-правовых норм с бланкетной диспозицией : лекция / Н. И. Пикуров. – Волгоград : ВСШ МВД СССР, 1985. – 35 с.

128. *Поленина, С. В.* Качество закона и эффективность законодательства / С. В. Поленина. – Москва, 1993. – 56 с.

129. Проблемы общей теории права и государства : учебник для вузов / под ред. В. С. Нерсесянца. – Москва : НОРМА, 2001. – 832 с.

130. *Разгильдиев, Б. Т.* Задачи уголовного права Российской Федерации и их реализация / Б. Т. Разгильдиев. – Саратов, 1993. – 297 с.

131. *Савельев, Д. В.* Преступная группа: вопросы уголовно-правовой интерпретации и ответственности : монография / Д. В. Савельев. – Екатеринбург : Издательство Уральской государственной юридической академии, 2002. – 90 с.

132. *Сверчков, В. В.* Уголовное право. Общая и Особенная части : учебник для вузов / В. В. Сверчков. – Москва : Юрайт, 2020. – 702 с.

133. *Сирохин, А. И.* Уголовно-правовое и криминологическое исследование нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как проявлений преступной неосторожности : монография / А. И. Сирохин, Н. Ю. Жигалов, Г. М. Тамбовцева. – Иркутск : Издательство Иркутского государственного университета, 2008. – 181 с.

134. *Ситникова, А. И.* Законодательная текстология уголовного права : монография / А. И. Ситникова. – Москва : Юрлитинформ, 2011. – 344 с.

135. *Скляров, С. В.* Мотивы индивидуального преступного поведения и их уголовно-правовое значение / С. В. Скляров. – Москва : Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации, 2000. – 288 с.

136. *Тер-Акопов, А. А.* Ответственность за нарушение специальных правил поведения / А. А. Тер-Акопов. – Москва : Юридическая литература, 1995. – 173 с.

137. Троцанович, А. В. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ : методические рекомендации / А. В. Троцанович; под ред. А. М. Багмета, В. В. Бычкова. – Москва : Институт повышения квалификации Следственного комитета Российской Федерации, 2013. – 89 с.
138. Тяжкова, И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / И. М. Тяжкова; под. ред. В. С. Комисарова. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2002. – 275 с.
139. Уголовная ответственность и наказание / под ред. И. А. Подвойкиной. – Москва : Юрайт, 2021. – 266 с.
140. Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики : сборник очерков / под ред. В. В. Лунеева. – Москва : Юрайт, 2010. – 779 с.
141. Уголовное право. Общая часть : учебник для вузов / под ред. В. В. Векленко. – Москва : Юрайт, 2020. – 500 с.
142. Уголовное право. Особенная часть: преступления против общественной безопасности и общественного порядка : учебник для вузов / В. М. Алиев и др.; под ред. В. И. Гладких, А. К. Есаяна. – Москва : Юрайт, 2021. – 352 с.
143. Уголовное право. Особенная часть в 2 том. Том 2 : учебник для вузов / под ред. И. А Подвойкиной, Е. В. Серегиной, С. И. Улезько. – Москва : Юрайт, 2020. – 536 с.
144. Уголовное право. Особенная часть : учебник / под ред. С. А. Денисова, Л. В. Готчиной, А. Г. Хлебушкина. – Санкт-Петербург : ООО «Р-КОПИ», 2020. – 832 с.
145. Филановский, И. Г. Социально-психологическое отношение субъекта к преступлению / И. Г. Филановский. – Ленинград : Издательство Ленинградского государственного университета, 1970. – 173 с.
146. Филимонов, В. Д. Охранительная функция уголовного права / В. Д. Филимонов. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2003. – 224 с.
147. Черданцев, А. Ф. Логико-языковые феномены в праве, юридической науке и практике / А. Ф. Черданцев. – Екатеринбург, 2003. – 192 с.
148. Шестаков, Д. А. Криминология. Новые подходы к преступлению и преступности. Криминогенные законы и криминологическое законодательство. Противодействие преступности в изменяющемся мире :

учебник / Д. А. Шестаков. – Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2006. – 561 с.

149. Эффективность действия правовых норм / А. С. Пашков, Л. С. Явич, Э. А. Фомин, Л. И. Спиридов и др. – Ленинград : Ленинградский государственный университет, 1977. – 143 с.

150. Эффективность правового регулирования : монография / под ред. А. В. Полякова, В. В. Денисенко, М. А. Беляева. – Москва : Проспект, 2017. – 240 с.

151. Эффективность правовых норм / В. Н. Кудрявцев, В. И. Никитинский, И. С. Самошенко, В. В. Глазырин. – Москва : Юридическая литература, 1980. – 280 с.

152. Якубенко, Н. В. Антропотехническая система «дорожное движение»: криминологические и психологические аспекты / Н. В. Якубенко. – Тюмень : Издательство Тюменского юридического института МВД России, 1999. – 56 с.

153. Якубенко, Н. В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий / Н. В. Якубенко. – Тюмень : Издательство Тюменского юридического института МВД России, 2000. – 56 с.

154. Якушин, В. А. Ошибка и ее уголовно-правовое значение / В. А. Якушин. – Казань : Издательство Казанского университета, 1988. – 128 с.

155. Якушин, В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве / В. А. Якушин. – Тольятти : ТолПИ, 1998. – 296 с.

### **III. Научные статьи**

156. Авдалян, М. Э. Противодействие нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в судебной практике: исторический аспект / М. Э. Авдалян // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право : научный журнал. – Курск : Юго-Западный государственный университет, 2014. – № 3. – С. 83–89.

157. Амирова, Д. К. Юридико-технические конструкции составов преступлений, предусмотренных статьями 264, 264.1 Уголовного кодекса

Российской Федерации / Д. К. Амирова, Ю. А. Никифоров // Ученые записки Казанского юридического института МВД России : научно-теоретический журнал. – Казань, 2020. – № 9. – С. 11–16.

158. *Антонян, Ю. М.* Проблемы неосторожной преступности / Ю. М. Антонян // Вестник Воронежского института МВД России : научно-практический журнал. – Воронеж : Воронежский институт МВД России, 2011. – № 1. – С. 4–9.

159. *Арямов, А. А.* Перспективы использования математических методов в процессе разрешения уголовно-правовых задач: проблемы назначения наказания в призме графика функций / А. А. Арямов, К. Ю. Величенкова // Библиотека уголовного права и криминологии : научный журнал. – СПб : ООО Издательство «Юрлитинформ», 2013. – № 2 (2). – С. 11–24.

160. *Афонин, В. В.* О некоторых проблемах выявления нарушений ПДД, совершаемых отдельными категориями участников дорожного движения в России / В. В. Афонин // Образование и право : научно-правовой журнал. – Москва : ООО «ЮРКОМПАНИИ», 2020. – № 6. – С. 126–130.

161. *Бадашин, И. Д.* Восстановление социальной справедливости как цель наказания / И. Д. Бадашин, В. Б. Поезжалов // Пробелы в российском законодательстве : юридический научный журнал. – Москва, 2013. – № 2. – С. 94–96.

162. *Баранчикова, М. В.* К вопросу о совершенствовании норм преступных нарушениях правил дорожного движения / М. В. Баранчикова // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями : научный журнал. – Барнаул : Барнаульский юридический институт МВД России, 2014. – № 12–2. – С. 8–10.

163. *Бондаренко, О. В.* Медиана санкций и судебная практика назначения наказания / О. В. Бондаренко // Библиотека криминалиста : научный журнал. – Москва : ООО Издательство «Юрлитинформ», 2013. – № 6 (11). – С. 88–95.

164. *Бурлаков, В. Н.* Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений / В. Н. Бурлаков // Правоведение : юридический научный журнал. – СПб : Санкт-Петербургский государственный университет, 2009. – № 1. – С. 121–129.

165. *Бытко, С. Ю.* Безопасность дорожного движения: эффективность уголовно-правовой охраны / С. Ю. Бытко // Вестник Костромского государственного университета им. Н. А. Некрасова : научно-методический

журнал. – Кострома : Костромской государственный университет им. Н. А. Некрасова, 2015. – Том 21. – № 6. – С. 159–162.

166. Гаврилов, Б. Я. Об ограничении судейского усмотрения при назначении уголовного наказания / Б. Я. Гаврилов // Конституционные основы уголовного права: материалы I Всероссийского конгресса по уголовному праву, посвященного 10-летию Уголовного кодекса Российской Федерации. – Москва : ТК «Велби», 2006. – С. 123–128.

167. Гилинский, Я. И. Наказание в системе социального контроля над преступностью / Я. И. Гилинский // Общество и право : научный журнал. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2013. – № 3. – С. 170–175.

168. Грачева, Ю. В. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта / Ю. В. Грачева, А. И. Чучаев // Уголовное право : научно-практический юридический журнал. – Москва, 2015. – № 3. – С. 10–15.

169. Грачева, Ю. В. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю. В. Грачева, А. И. Коробеев. А. И. Чучаев // Lex russica (Русский закон) : научный юридический журнал. – Москва : Московский государственный юридический университет им. О. Е. Кутафина. – 2015. – № 4. – С. 71–80.

170. Дагель, П. С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности / П. С. Дагель // Вопросы борьбы с преступностью. – Вып. 34. – Москва : Юридическая литература, 1981. – С. 28–38.

171. Дунаева, О. Н. Общественная опасность управления транспортными средствами в состоянии опьянения / О. Н. Дунаева, С. В. Полякова, И. А. Спиридонова // Правопорядок: история, теория, практика : научно-практический журнал. – Челябинск, 2016. – № 4 (11). – С. 21–27.

172. Егоров, В. Проблемы эффективности уголовного принуждения в современных условиях / В. Егоров // Уголовное право : научно-практический юридический журнал. – Москва, 2004. – № 4. – С. 83.

173. Жалинский, А. Э. О современном состоянии уголовно-правовой науки / А. Э. Жалинский // Уголовное право : научно-практический юридический журнал. – Москва, 2005. – № 1. – С. 21.

174. Иванцова, Н. В. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в Уголовном кодексе Российской Федерации и уголовном законодательстве зарубежных

государств / Н. В. Иванцова, К. Ю. Калачян // Пробелы в российском законодательстве : юридический научный журнал. – Москва, 2011. – № 5. – С. 134–138.

175. *Керимов, Д. А.* Право и психология / Д. А. Керимов // Государство и право : научный журнал. – Москва : Институт государства и права РАН, 1992. – № 12. – С. 12–18.

176. *Кононов, А. Л.* Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные преступления / А. Л. Кононов // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. – Тюмень, 1991. – С. 46–50.

177. *Коробеев, А. И.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. И. Коробеев // Законы России: опыт, анализ, практика : научный журнал. – Москва, 2007. – № 11. – С. 38–46.

178. *Кузнецов, А. П.* Эффективность уголовно-правовых норм: теоретический аспект / А. П. Кузнецов, В. Н. Курылева // Российский следователь : научно-практический журнал / Всероссийский научно-исследовательский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации; Московская академия Следственного комитета Российской Федерации. – Москва : ООО ИГ «Юрист», 2007. – № 20. – С. 20–23.

179. *Кузнецова, Н. Ф.* Эффективность уголовного закона и ее значение в борьбе с преступностью / Н. Ф. Кузнецова // Вестник МГУ : научный журнал. – Москва, 1974. – № 4. – С. 18–27.

180. *Лазарев, Н. П.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / Н. П. Лазарев // NovaUm.Ru : электрон. научный журнал. – 2020. – № 24. – С. 63–65.

181. *Лебедев, В. М.* О некоторых вопросах назначения судами уголовного наказания / В. М. Лебедев // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 1999.– № 9.

182. *Лобанова, Ю. И.* О необходимости и возможностях изучения акцидентальных способностей водителя / Ю. И. Лобанова // Российский гуманитарный журнал : научный журнал. – Санкт-Петербург, 2016. – Том 5. – № 5. – С. 488–496.

183. *Макаров, Д. Ю.* К вопросу о понятии уголовно-правовой охраны / Д. Ю. Макаров // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки : научный журнал. – Краснодар, 2017. – № 8–9. – С. 207–209.

184. Панько, К. К. Юридические конструкции как категории внутренней формы (структуры) уголовного права / К. К. Панько // Право и политика : научный журнал. – Москва, 2005. – № 3. – С. 19–28.
185. Петелин, Б. Я. Значение мотива и цели при неосторожных преступлениях / Б. Я. Петелин // Советская юстиция : научно-практический журнал. – Москва, 1973. – № 7. – С. 8–11.
186. Попова, С. А. Качество закона как элемент юридической техники (на примере уголовного закона) / С. А. Попова, Е. И. Грузинская // Вопросы российского и международного права : международный научный журнал. – Ногинск : Аналитика Родис, 2019. – Том 9. – С. 43–50.
187. Проценко, С. В. О месте совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ / С. В. Проценко // Транспортное право : научный журнал. – Москва, 2012. – № 2. – С. 2–4.
188. Рарог, А. И. Некоторые аспекты эффективности уголовно-правовых норм / А. И. Рарог // Уголовно-правовой запрет и его эффективность в борьбе с современной преступностью: сборник научных трудов / под ред. Н. А. Лопашенко. – Саратов : Сателлит, 2008. – С. 76–81.
189. Рогова, Е. В. Медиана санкции: значение для дифференциации уголовной ответственности / Е. В. Рогова // Библиотека криминалиста : научный журнал. – Москва : ООО Издательство «Юрлитинформ», 2015. – № 4. – С. 74–79.
190. Савенок, А. Л. Современные проблемы изучения эффективности уголовного закона / А. Л. Савенок // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России : научный журнал. – Н. Новгород : Нижегородская академия МВД России, 2016. – № 2 (34). – С. 200–203.
191. Самошенко, И. С. Изучение эффективности действующего законодательства / И. С. Самошенко, В. И. Никитинский // Советское государство и право : научный журнал. – Москва : Институт государства и права РАН, 1969. – № 8.
192. Ситникова, А. И. Проблема качества уголовного закона / А. И. Ситникова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия История и право : научный журнал. – Курск : Юго-Западный государственный университет, 2014. – № 4. – С. 122–126.
193. Соктоев, З. Б. Опасная ситуация в механизме причинной связи дорожно-транспортных преступлений / З. Б. Соктоев // Вестник Московского университета МВД России : научный журнал. – Москва : Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2013. – № 5. – С. 88–91.

194. Сплавская, Н. В. К вопросу об эффективности действия российского уголовного законодательства / Н. В. Сплавская // Государство и право в XXI веке : научно-практический журнал. – Сочи : Международный инновационный университет, 2017. – № 1. – С. 40–44.
195. Стешич, Е. С. Авария с тяжкими последствиями: неосторожное преступление или убийство? / Е. С. Стешич // Уголовное право : научно-практический юридический журнал. – Москва, 2014. – № 2. – С. 74–77.
196. Стешич, Е. С. Криминальная предрасположенность как фактор дорожно-транспортного преступления (по материалам конкретного исследования) / Е. С. Стешич, С. А. Красненкова // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации : научно-практический журнал. – Москва, 2014. – № 2 (40). – С. 17–23.
197. Стешич, Е. С. Объективное и субъективное в генезисе автотранспортных преступлений / Е. С. Стешич // Общество и право : научный журнал. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2016. – № 1 (55). – С. 75–80.
198. Стешич, Е. С. Особенности законодательного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях / Е. С. Стешич // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения : сборник материалов всероссийской научно-практической конференции / под ред. А. Н. Подчерняева. – Орел, 2016. – С. 87–91.
199. Тарасов, С. В. Проблемы определения понятия «транспортные преступления» в действующем уголовном законодательстве Российской Федерации / С. В. Тарасов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики : научный журнал. – Тамбов, 2014. – № 9 (47). – Ч. 1. – С. 170–175.
200. Танага, И. В. Нужна ли в Уголовном кодексе Российской Федерации специальная норма об уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия? / И. В. Танага // Вестник Краснодарского университета МВД России : научный журнал. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2014. – № 4 (26). – С. 50–54.
201. Тихонов, К. Ф. К вопросу о разграничении форм виновности в советском уголовном праве / К. Ф. Тихонов // Правоведение : юридический научный журнал. – СПб : Санкт-Петербургский государственный университет, 1963. – № 3. – С. 85–90.
202. Хан-Магомедов, Д. О. Санкции уголовно-правовых норм и практика применения наказаний / Д. О. Хан-Магомедов // Вопросы борьбы

с преступностью. – Выпуск 25. – Москва : Юридическая литература, 1976. – С. 67–77.

203. Чеданцев, А. Ф. Юридические конструкции, их роль в науке и практике / А. Ф. Чеданцев // Правоведение : юридический научный журнал. – СПб : Санкт-Петербургский государственный университет, 1972. – № 3. – С. 11–19.

204. Чучаев, А. И. Причинная связь в транспортных преступлениях / А. И. Чучаев // Советская юстиция : научно-практический журнал. – Москва, 1985. – № 24. – С. 45–50.

205. Яковлев, А. М. Процесс криминализации и объективные социальные нормы / А. М. Яковлев, Д. А. Ли // Право и политика : научный журнал. – Москва, 2000. – № 8. – С. 52–58.

#### **IV. Диссертации и авторефераты диссертаций**

206. Авдалян, М. Э. Основания криминализации и криминообразующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / М. Э. Авдалян. – Москва, 2016. – 199 с.

207. Адилов, З. А. Потенциал уголовного наказания и проблемы его эффективности в борьбе с преступностью : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / З. А. Адилов. – Махачкала, 2003. – 23 с.

208. Антонов, А. Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. Д. Антонов. – Москва, 2001. – 182 с.

209. Афанасьев, М. В. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / М. В. Афанасьев. – Москва, 2018. – 195 с.

210. Аюрова, Г. Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному

наказанию : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Г. Ш. Аюпова. – Москва, 2019. – 225 с.

211. Бабурин, В. В. Риск как основание дифференциации уголовной ответственности : автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук / В. В. Бабурин. – Омск, 2009. – 39 с.

212. Белозеров, Р. В. Дорожно-транспортные преступления и роль органов внутренних дел в их предупреждении: по материалам Санкт-Петербурга и Ленинградской области : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Р. В. Белозеров. – Санкт-Петербург, 2009. – 32 с.

213. Божко, И. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / И. В. Божко. – Краснодар, 2011. – 240 с.

214. Бондаренко, В. Е. Основание уголовно-правовой охраны и ее прекращение : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. Е. Бондаренко. – Саратов, 2014. – 30 с.

215. Бондарчик, О. Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / О. Н. Бондарчик. – Санкт-Петербург, 2005. – 226 с.

216. Бохан, А. П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. П. Бохан. – Ростов-на-Дону, 2002. – 212 с.

217. Бытко, С. Ю. Эффективность предупредительного воздействия уголовного наказания на преступность: теоретический и прикладной аспекты : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / С. Ю. Бытко. – Саратов, 2018. – 471 с.

218. Габдрахманов, А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. Ш. Габдрахманов. – Казань, 2007. – 190 с.

219. Гвоздева, Е. В. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: по материалам Приволжского федерального округа : диссертация

на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Е. В. Гвоздева. – Москва, 2007. – 239 с.

220. Герасимов, С. И. Концептуальные основы и научно-практические проблемы предупреждения преступности : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / С. И. Герасимов. – Москва, 2001. – 446 с.

221. Грибков, А. В. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений в условиях провоцирующих ситуаций : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. В. Грибков. – Москва, 1998. – 186 с.

222. Гридасова, Л. В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Л. В. Гридасова. – Барнаул, 2005. – 210 с.

223. Гумеров, И. А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / И. А. Гумеров. – Казань, 2004. – 201 с.

224. Добренков, А. И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. И. Добренков. – Москва, 2019. – 215 с.

225. Иванчин, А. В. Уголовно-правовые конструкции и их роль в построении уголовного законодательства : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. В. Иванчин. – Екатеринбург, 2003. – 24 с.

226. Исаев, Н. Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Н. Ю. Исаев. – Москва, 2009. – 206 с.

227. Кадников, Н. Г. Классификация преступлений по уголовному праву России : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / Н. Г. Кадников. – Москва, 2000. – 349 с.

228. Ким, О. Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных происшествий на основе научных знаний (на материалах следственной и экспертной практики Кыргызстана) :

диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / О. Д. Ким. – Бишкек, 1998. – 438 с.

229. Климкин, В. В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. В. Климкин. – Москва, 2004. – 23 с.

230. Козлов, А. П. Механизм построения уголовно-правовых санкций : автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук / А. П. Козлов. – Москва, 1991. – 38 с.

231. Козун, А. В. Уголовная ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию техническими неисправностями : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. В. Козун. – Омск, 2002. – 205 с.

232. Комарикова, С. А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 УК РФ) : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / С. А. Комарикова. – Омск, 2018. – 213 с.

233. Коробеев, А. И. Транспортные преступления. Уголовно-политические и уголовно-правовые проблемы : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / А. И. Коробеев. – Владивосток, 1988. – 437 с.

234. Кравцов, А. Ю. Криминологическая характеристика и предупреждение дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. Ю. Кравцов. – Москва, 2014. – 246 с.

235. Кураков, В. С. Административно-правовые вопросы приобретения и прекращения действия права на управление транспортными средствами : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. С. Кураков. – Москва, 1999. – 24 с.

236. Любимов, Л. В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Л. В. Любимов. – Волгоград, 2005. – 234 с.

237. Малинин, В. Б. Причинная связь в уголовном праве: вопросы теории и практики : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / В. Б. Малинин. – Санкт-Петербург, 2000. – 397 с.

238. *Мешалкин, С. Н.* Уголовно-правовые аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений: теория и практика диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / С. Н. Мешалкин. – Москва, 2001. – 182 с.

239. *Милюков, С. Ф.* Проблемы криминологической обоснованности российского уголовного законодательства : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / С. Ф. Милюков. – Санкт-Петербург, 2000. – 422 с.

240. *Мушинский, М. А.* Эффективность законодательства в правоохранительной сфере и механизм ее обеспечения (теоретико-правовой аспект) : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / М. А. Мушинский. – Санкт-Петербург, 2003. – 232 с.

241. *Неверов, В. И.* Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое и криминологическое исследование : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. И. Неверов. – Саратов, 2006. – 243 с.

242. *Никитас, Д. А.* Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: криминологические и уголовно-правовые проблемы : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Д. А. Никитас. – Москва, 2006. – 168 с.

243. *Осадчий, Н. В.* Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Н. В. Осадчий. – Москва, 2007. – 205 с.

244. *Перфилов, В. П.* Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / В. П. Перфилов. – Москва, 2008. – 178 с.

245. *Рублев, А. Г.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. Г. Рублев. – Тюмень, 2006. – 17 с.

246. *Сайгашикин, А. Н.* Уголовно-правовая охрана прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации : диссертация на соискание

ученой степени кандидата юридических наук / А. Н. Сайгашкин. – Саратов, 2006. – 245 с.

247. Ситникова, А. И. Законодательная текстология уголовного права : автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук / А. И. Ситникова. – Москва, 2013. – 47 с.

248. Смирнов, А. А. Криминологическая характеристика и уголовно-правовые меры противодействия дорожно-транспортным преступлениям: ст. 264 УК РФ : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. А. Смирнов. – Санкт-Петербург, 2004. – 152 с.

249. Смирнов, Д. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Д. В. Смирнов. – Москва, 2004. – 196 с.

250. Собин, Д. В. Противодействие нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 264.1 УК РФ): проблемы построения составов преступлений, пенализации и предупреждения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Д. В. Собин. – Краснодар, 2020. – 187 с.

251. Соктоев, З. Б. Причинность в уголовном праве: теоретические и прикладные проблемы : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / З. Б. Соктоев. – Москва, 2014. – 408 с.

252. Соляной, А. В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. В. Соляной. – Москва, 2011. – 152

253. Танга, И. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы уголовно-правового регулирования предупреждения : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / И. В. Танга. – Ростов-на-Дону, 2010. – 240 с.

254. Таюрская, Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Е. А. Таюрская. – Иркутск, 2006. – 142 с.

255. Тяжкова, И. М. Ответственность за неосторожные преступления, совершаемые при использовании источников повышенной опасности : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / И. М. Тяжкова. – Москва, 2003. – 399 с.

256. *Федорченко, М. В.* Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / М. В. Федорченко. – Нижний Новгород, 2004. – 210 с.

257. *Харитонова, И. Р.* Неосторожное сопричинение в советском уголовном праве : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / И. Р. Харитонова. – Свердловск, 1985. – 16 с.

258. *Чучаев, А. И.* Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания : диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук / А. И. Чучаев. – Москва, 1990. – 384 с.

259. *Шелудяков, А. А.* Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с преступлениями против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / А. А. Шелудяков. – Москва, 2002. – 180 с.

## **ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Уважаемый респондент! Мы исследуем проблемы безопасности дорожного движения. В этих целях нами проводится опрос общественного мнения по этой теме. Ваши ответы позволяют правильно определить существующие проблемы и пути их решения. Просим Вам отвечать максимально искренне. Анкетирование является анонимным, а количество собираемых анкет не позволяет определить автора.**

1. Насколько вы считаете себя законопослушным гражданином:

(укажите по шкале свою степень законопослушности)

0%\_10%\_20%\_30%\_40%\_50%\_60%\_70%\_80%\_90%\_100%.

175

2. Что, на Ваш взгляд, лучше заставляет людей не нарушать Правила дорожного движения (укажите 1-2 варианта):

а) суровые наказания за нарушения в Уголовном кодексе и Кодексе об административных правонарушениях;

б) активность ГИБДД по выявлению нарушителей ПДД;

в) согласие участников дорожного движения с существующими ПДД;

г) условия дорожного движения, которые гарантируют безопасность движения и бесперебойное функционирование транспорта (дороги без встречных полос, с минимумом перекрестков, с пешеходными подземными переходами, системой безопасности у автомобилей и т.п.).

3. Приходилось ли Вам когда-нибудь нарушать Правила дорожного движения:

- да                  - нет

4. Когда это было в последний раз:

а) в текущем месяце;

б) в прошлом месяце;

- в) в текущем полугодии;
- г) в текущем году;
- д) в прошлом году;
- е) ранее, чем прошлом году.

5. Приходилось ли Вам управлять неисправным автомобилем, зная, что при таких неисправностях его нельзя эксплуатировать:

- да                  - нет

6. Почему Вы нарушали Правила дорожного движения или эксплуатации транспорта:

---

---

176

7. Постарайтесь проанализировать, о чем Вы думаете в момент, когда собираетесь нарушить ПДД и непосредственно нарушаете их:

---

---

8. Когда нарушаете ПДД, задумываетесь об опасности своих действий, или представляете последствия, которые могут наступить из-за этого нарушения прямо сейчас? (Выберите ответ, наиболее подходящий, либо впишите свой вариант):

а) всегда задумываюсь, что из-за нарушения ПДД сейчас могу кого-то сбить или стать виновником аварии, и представляю в той или иной степени, что именно может сейчас произойти, а поэтому стараюсь нарушать ПДД аккуратно и осторожно, чтобы ничего плохого не произошло;

б) при мелких нарушениях, скорее, не задумываюсь о последствиях, а при серьезных (выезд на встречную полосу, движение на большой скорости в условиях плохой видимости и некоторые другие) понимаю, что действую опасно, и предвижу, что сейчас могу кого-нибудь сбить или стать виновником аварии, поэтому стараюсь быть внимательнее;

в) возможно, отчасти представляю, что вообще в таком случае может произойти – чисто теоретически, потому что всегда об этом говорят и предостерегают от нарушений ПДД, но думаю, что все однозначно будет хорошо;

г) нет, не задумываюсь и не представляю, что плохое произойдет сейчас. Если бы считал, что прямо сейчас из-за нарушения ПДД кого-то задавлю или стану виновником аварии, то не стал бы нарушать правила. Думаю о том, куда спешишь и как успеть или как объехать препятствие. В общем, нарушаю, если уверен в безопасности на 90%-100%.

д) Свой вариант: \_\_\_\_\_

9. Почему распространены нарушения Правил дорожного движения: \_\_\_\_\_

---

17

10. Какие виды нарушений Правил дорожного движения сегодня наиболее распространены: \_\_\_\_\_

---

11. Вы попадали в ДТП?:

- да            - нет

12. ДТП происходили по Вашей вине, из-за нарушения Правил дорожного движения, или по вине других участников дорожного движения?

- да, это произошло из-за нарушения Правил дорожного движения с моей стороны;
- некоторые ДТП по моей вине, некоторые – не по моей вине;
- нет, это произошло не из-за моего нарушения Правил дорожного движения.

13. Как Вы считаете, существующие Правила дорожного движения позволяют обеспечить:

А) безопасное движение:    - да        -нет

Б) нормальное функционирование транспорта: - да        -нет

14. Соответствуют ли Правила дорожного движения современному уровню технического развития транспорта и условиям движения:            - да            - нет

15. Зачем водители транспортных средств во встречных потоках передают друг другу световые сигналы? Что это означает?

---

16. Сообщали Вы когда-нибудь водителям встречных автомобилей о том, что обнаружили передвижной наряд ГИБДД на пути их следования:

- да            - нет

17. С чем у Вас ассоциируется ГИБДД и ее представители:

---

18. Ваш пол: мужской..... женский

19. Ваш возраст (полных лет):\_\_\_\_\_

20. Ваш стаж вождения (лет):\_\_\_\_\_

21. Вы проживаете:

- а) в городе;
- б) в поселке городского типа;
- в) в сельской местности.

22. Где чаще всего Вы управляете автомобилем:

- а) в городе;
- б) в поселке городского типа;
- в) в сельской местности;
- г) на автомагистралях регионального и федерального значения.

23. Сколько времени (часов) в день в среднем Вы проводите за рулем автомобиля: \_\_\_\_\_

24. Работаете ли Вы в настоящее время в правоохранительных или контролирующих органах: - да -

нет

25. Работали раньше в правоохранительных или контролирующих органах: - да - нет

176 26. Имеются ли у Вас родственники или близкие, которые служат в правоохранительных и контролирующих органах: - да - нет

**Большое спасибо за Ваши ответы!**

*Научное издание*

**Сирохин Антон Игоревич**

**БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ:  
ВОПРОСЫ КАЧЕСТВА УГОЛОВНОГО ЗАКОНА  
И ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ**

Монография

Редактор  
Л. Ю. Ковальская

Подписано в печать 21.11.2022. Формат 60 x 84/16  
Усл. печ. л. 11,3. Тираж 500 экз. Заказ № 88.  
Первый завод 30 экз.

Восточно-Сибирский институт МВД России,  
г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.  
Отпечатано в НИиРИО Восточно-Сибирского института МВД России,  
г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.