Комарикова Софья Александровна. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 УК РФ): диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.08 / Комарикова Софья Александровна;[Место защиты: ФГКОУ ВО «Омская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации»], 2018

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.** Одним из приоритетных направлений российской государственной политики является борьба с дорожно-транспортными происшествиями (далее — ДТП), ежегодно наносящими экономике страны колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. По официальным данным, предоставленным Государственной инспекцией дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — ГИБДД МВД России, Госавтоинспекция) и Главным информационно-аналитическим центром Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — ГИАЦ МВД России), за последнее десятилетие в Российской Федерации произошло более 2 189 559 ДТП, в которых пострадали 3 047 519 человек, их них 289 912 получили травмы, несовместимые с жизнью 1. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах — люди активного трудоспособного возраста (26–40 лет). Около 20% пострадавших становятся инвалидами. Сложившуюся неблагоприятную ситуацию в области обеспечения общественной безопасности усугубляет фактор неконтролируемого роста автомобилизации населения, непосредственно влияющий на интенсивность дорожного движения: в 2016 г. по сравнению с 2006 г. число легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан, возросло на 70,7%, грузовых 2 — на 57,4% 3.

Статические данные свидетельствуют о возрастающей актуальности проблемы, связанной с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Около 85% ДТП происходят по причине нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств. На долю таких происшествий приходится более 80% погибших и свыше 90% раненых 4. Особое опасение вызывает тенденция увеличения числа погибших в ДТП из-за нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств, находившимися в состоянии опьянения: за последние десять лет данный коэффициент увеличился в 1,7 раз (на 69,7% в 2017 г. по отношению

1URL: ; ; folder/101762/item/11830347 ; .

2Грузовые автомобили включают в себя пикапы и легковые фургоны.

3*Российский* статистический ежегодник. URL: rosstat\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\_1135087342078.

4*Об утверждении* Стратегии безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018–2024 годы : распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р // Рос. газета. 2018. 25 янв.

к 2007 г.). Кроме того, количество происшествий, связанных с эксплуатацией технически неисправных транспортных средств, увеличилось в 2017 г. по отношению к 2007 г. на 190,6%, число погибших — на 149,5%, раненых — на 234,4%.

Периодичность совершения ДТП с масштабными, тяжкими последствиями говорит о высокой степени общественной опасности нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

О значимости проблемы обеспечения безопасности дорожного движения свидетельствует повышенное внимание со стороны Президента и Правительства Российской Федерации. Так, В. В. Путин в своих выступлениях на мероприятиях, связанных с обеспечением безопасности на дорогах, неоднократно подчеркивал важность борьбы с ДТП. Результатом широкого обсуждения указанной проблемы на государственном уровне в рамках реализации поручения главы государства стала разработка и утверждение 8 января 2018 г. Председателем Правительства РФ Стратегии по безопасности дорожного движения на 2018–2024 гг. (далее — Стратегия), декларирующей стремление России к нулевой смертности на дорогах к 2030 г. Исходя из ее содержания, дорожно-транспортный травматизм выступает одной из острых социально-экономических и демографических проблем в стране, недостаток внимания к которой может привести к росту основных показателей аварийности в ближайшие годы. Более того, отечественные показатели аварийности значительно отстают от европейских, что обусловлено наличием ряда серьезных причин, одной из которых является низкая дисциплина участников дорожного движения. Это связано с недостатками в правоприменительной деятельности, не позволяющими в полной мере реализовать принцип неотвратимости наказания. В связи с этим в Стратегии содержится важная задача — совершенствование законодательства в области обеспечения дорожного движения 5.

Оценка современного состояния уголовного законодательства в части, касающейся дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, свидетельствует о его нестабильности. Динамика внесенных с 1997 по 2017 гг. количественных изменений и дополнений 6 в ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) демонстрирует отсутствие у законодателя единого системного представления о должном содержании данной нормы. Кроме того, красноречив тот факт, что за последнее время ряд законодательных инициатив в области повышения ответственности за преступное наруше-5Там же.

6Процесс декриминализации преступных последствий в виде крупного ущерба (1998 г.) и среднего вреда здоровью (2003 г.), появление в новой редакции ст. 264 УК РФ такого квалифицирующего признака, как состояние опьянения (2009 г.), модификация видов и размеров наказаний (2009, 2011, 2014 гг.), введение примечаний к ст. 264 УК РФ (2014 г., последние изменения в 2016 г.).

ние правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств был отклонен 7 по причине несовершенства законодательной техники и недостаточной обоснованности своего принятия. В свою очередь изменения, содержащиеся в новых законах, так и не смогли в полной мере изменить ситуацию в сфере дорожного движения, коренным образом переломить ее в лучшую сторону. Об этом свидетельствуют результаты анализа данных ГИАЦ МВД России, согласно которым количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, имеет неустойчивый волнообразный характер: наблюдается рост в 2009 г. (увеличение на 13,2% по отношению к АППГ), в 2011 г. — 3,8%, в 2012 г. — 7,6%, в 2014 г.— 0,7%; с 2015 по 2017 гг. отмечается тенденция к уменьшению количества изучаемых преступлений, значительное снижение (на 17,4%) наблюдается в 2016 г.

В сложившихся условиях первостепенную важность приобретает решение ряда назревших проблем теоретического и прикладного характера, касающихся правовой регламентации и квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. К ним относят актуальные вопросы, связанные с потребностью переосмысления предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, с установлением определенных объективных признаков состава преступления, с дифференциацией уголовной ответственности в зависимости от характера совершенного нарушения, степени опьянения лица, управляющего механическим транспортным средством, и др.

Преодоление обозначенных проблем в рамках диссертации свидетельствует о научной ценности выбранной темы исследования, об ее актуальности и особой теоретической и практической значимости.

**Степень научной разработанности темы.** В теории уголовного права изучением проблемы квалификации и совершенствованием уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, занимались многие отечественные ученые, такие как Н. С. Алексеев, С. А. Домахин, В. И. Жулев, А. И. Коробеев, Б. А. Куринов, В. В. Лукьянов, Н. И. Пикуров, И. М. Тяжкова, А. И. Чучаев, Н. В. Якубенко и др.

Данная проблема рассматривалась не только с уголовно-правовой, но и с криминологической позиции, одновременно становилась объектом исследований значительного количества диссертационных работ, которые были успешно защищены в 2004–2008 гг. (А. А. Смирнов, В. В. Климкин, Д. В. Смирнов, М. В. Федорченко (2004 г.); О. Н. Бондарчик, Л. В. Любимов (2005 г.); Д. А. Никитас, А. Г. Рублев (2006 г.); А. Ш. Габдрахманов, В. Н. Неве-

7Например, законопроекты федеральных законов № 479619-5, № 132764-6, № 629049-6.

ров (2007 г.), Н. В. Осадчий, В. П. Перфилов (2008 г.)). Несмотря на повышенное внимание, проявленное со стороны научного сообщества, после принятия новой действующей редакции ст. 264 УК РФ изучением рассматриваемой проблемы на диссертационном уровне стали заниматься только отдельные исследователи: Н. Ю. Исаев (2009 г.), И. В. Божко (2011 г.). При этом часть проведенных научных работ в последнее время посвящена определенным аспектам уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (например, С. А. Зворыгина «Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления» (2013 г.), М. Э. Авдалян «Основание криминализации и кри-минообразующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и эксплуатации транспортных средств» (2015 г.), М. В. Афанасьев «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения» (2018 г.)).

Признавая научную ценность подготовленных научных трудов, следует отметить, что в теории и на практике продолжают возникать проблемы, касающиеся объективных и субъективных признаков состава преступления (определение предмета, содержания понятия механического транспортного средства и установление его места в структуре данного преступления, установление формы вины в зависимости от характера допущенного нарушения и т. д.) и носящие остро дискуссионный характер, требующие немедленного переосмысления с учетом последних изменений и дополнений, внесенных в ст. 264 УК РФ. Соответственно, чем раньше будет найдено решение существующих проблем, тем эффективнее станут меры по оптимизации уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

**Объект и предмет исследования.** Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, возникающие в связи с совершением преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования выступают нормы российского и зарубежного уголовного законодательства, предусматривающие ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, научные работы по теории уголовного права советских и современных отечественных авторов, в которых изучались спорные вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, материалы судебной практики по применению ст. 264 УК РФ, данные статистики и результаты социологических опросов.

**Цель и задачи исследования.** Цель диссертационного исследования состоит в разрешении теоретических и практических проблем, касающихся

правовой регламентации и квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Достижение указанной цели вызвало необходимость постановки и решения таких задач, как:

выделение факторов, обусловливающих общественную опасность нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

выявление тенденции исторического становления и развития нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в отечественном уголовном законодательстве;

анализ современного зарубежного уголовного законодательства, регламентирующего ответственность за деяния, аналогичные предусмотренным ст. 264 УК РФ;

рассмотрение объекта и определение особенностей предмета преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

исследование основных особенностей объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;

уголовно-правовая оценка субъективных признаков состава преступления, выступающего предметом исследования;

внесение предложений по совершенствованию практики применения уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и ее правовой регламентации.

**Методология и методика исследования.** Методологическую основу диссертационного исследования составили методы научного познания, такие как диалектический, исторический, сравнительно-правовой, формальнологический, системный, социологический и статистический. Использование указанных методов позволило: проследить этапы становления и развития российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; изучить содержание аналогичных норм, включенных в уголовные кодексы зарубежных стран; исследовать элементы состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ; интерпретировать данные, полученные в результате проведенных социологических опросов и изучения сложившейся судебной практики, а также сформулировать предложения по совершенствованию исследуемой уголовно-правовой нормы.

**Теоретической основой исследования** служат научные труды ученых по уголовному праву (С. В. Анощенковой, М. П. Бикмурзина, А. Э. Жалин-ского, С. А. Зенцовой, Н. И. Коржанского, В. Н. Кудрявцева, Н. Э. Мартынен-ко, А. И. Марцева, В. Д. Меньшагина, А. А. Пионтковского, Н. С. Таганцева,

И. А. Фаргиева и др.), в том числе работы, посвященные изучению вопросов уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (Н. С. Алексеева, М. В. Баранчиковой, С. А. Домахина, В. И. Жулева, А. И. Коробеева, Б. А. Куринова, В. В. Лукьянова, С. Н. Мешалкина, Н. И. Пикурова, Л. А. Прохорова, Е. С. Стешич, И. М. Тяжковой, А. И. Чучаева, Н. В. Якубенко и др.); административному праву (В. В. Головко) и гражданскому праву (Н. Л. Дювернуа, Е. А. Флей-шиц); исследования в области сравнительного правоведения (Р. Давида, М. Анселя) и наркологии (А. Г. Гофмана, Т. О. Баринской, А. Г. Зеренина, Б. А. Балякина и др.).

**Нормативную базу работы** образуют Конституция Российской Федерации, уголовное законодательство России и другие нормативные правовые акты, имеющие отношение к тематике исследования.

**Научная обоснованность и достоверность результатов исследования**

определяются широким диапазоном исследовательских методик и эмпирической базой, сформированной с учетом объекта и предмета исследования, включающей данные, полученные в результате изучения 247 судебных решений по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ; статистические сведения, представленные в период 2007–2017 гг. ГИБДД МВД России — о количестве совершенных ДТП на территории Российской Федерации, о погибших и раненых в них; Федеральной службой государственной статистики Российской Федерации (далее — Росстат) — о наличии транспортных средств, в том числе находящихся в собственности граждан; ГИАЦ МВД России — о количестве зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ; результаты анкетирования 286 граждан по вопросам, касающимся актуальности проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, установления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (в том числе совершенное лицом, находившимся в состоянии опьянения), повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека; результаты анкетирования 153 следователей органов внутренних дел и Следственного комитета, занимающихся расследованием преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, по вопросам правовой регламентации и квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; результаты анкетирования 89 должностных лиц, в производстве которых находились дела об административном правонарушении по ст. 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) по вопросам, связанным с ответственностью за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; сведения, полученные в результате интервьюирования 11 врачей, в том чис-8

ле психиатров-наркологов, проводящих медицинское освидетельствование на состояние опьянения; результаты уголовно-правовых и криминологических исследований по сходной проблематике, проведенных другими авторами, а также данные по теме исследования, размещенные в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

**Научная новизна диссертации** заключается в том, что на основе исследования российского и зарубежного уголовного законодательства, материалов судебной практики, научной литературы разработана идея дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, на основе которой предложена теоретическая модель уголовно-правового запрета, регламентирующего ответственность за нарушение в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В результате проведенного исследования конкретизирован предмет ст. 264 УК РФ, сформулировано собственное видение обязательных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, предложены в авторской редакции примечания к исследуемой статье, разработаны критерии дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в зависимости от характера допущенных нарушений и предельно допустимой концентрации алкоголя в крови водителя и в выдыхаемом воздухе. Кроме того, научная новизна исследования определяется следующими **положениями, выносимыми на защиту**:

1. Общественная опасность нарушения правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств характеризуется, во-первых, многообъектностью данного посягательства, поскольку существенный вред причиняется не только состоянию безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, но и самому ценному благу человека — его жизни или здоровью; во-вторых, распространенностью общественно опасных деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ; в-третьих, высоким уровнем травматизма и смертности в результате нарушения правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, а также иными последствиями нематериального характера, отрицательно влияющими на жизнедеятельность человека и общества в целом.
2. Исторический анализ правовой регламентации преступного нарушения правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств позволил выделить следующие основные тенденции:

— поэтапное отграничение деяния, направленного на нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, от иных видов преступлений и выделение его в самостоятельный состав преступления;

— дифференциация уголовной ответственности за преступное нару  
шение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств  
в зависимости от: категории водителей; наступивших неблагоприятных  
последствий; наличия у лица, управляющего автотранспортом, состояния  
опьянения;

— декриминализация ряда деяний, признававшихся преступными,  
и перевод части из них в разряд административных правонарушений;

— усиление уголовной репрессии за совершение нарушения правил  
дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: введение в чч. 2,  
4, 6 ст. 264 УК РФ квалифицирующего признака – нахождение лица, управ  
ляющего транспортным средством, в состоянии опьянения.

1. Обязательными признаками объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются место и обстановка совершения преступления. Местом совершения преступных нарушений правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств является только дорога, обладающая характерными для нее признаками, закрепленными в Правилах дорожного движения. Обстановка совершения преступления характеризуется таким элементом, как механическое транспортное средство, функционирование которого как источника повышенной опасности придает ей опасный характер.
2. В целях унификации понятия механического транспортного средства предлагается в примечании 1 к ст. 264 УК РФ использовать следующую формулировку: «Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье следует понимать *транспортные средства, характеризующиеся максимальной конструктивной скоростью свыше 50 км/ч и (или) рабочим объемом двигателя, превышающим 50 см3, либо максимальной мощностью электродвигателя в режиме длительной нагрузки более 4 кВт, предназначенные для перемещения людей, грузов и (или) оборудования, установленного на нем, и участвующие в процессе дорожного движения».*
3. Действия лица при нарушении правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, находящегося в состоянии опьянения, превышающем величину предельно допустимой концентрации алкоголя в крови (более 0,5 8) и в выдыхаемом воздухе (более 0,21 мг/л), повлекшие причинение тяжких последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, необходимо квалифицировать как преступление, совершенное с косвенным умыслом.

В случаях, когда концентрация алкоголя в крови находится в диапазоне от 0,3 до 0,5 (от 0,12 до 0,21 мг/л в выдыхаемом воздухе), предлагается совершенное деяние водителя, обладающее меньшей степенью общественной опасности, квалифицировать как нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, совершенное в состоянии

8Промилле или г/л. 10

опьянения, повлекшее по неосторожности наступление общественно опасных последствий.

1. Деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо иных веществ, вызывающих опьянение, следует квалифицировать как преступление, совершенное с косвенным умыслом.
2. На основании предложенной идеи дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств предлагается изложить примечание 2 к ст. 264 УК РФ в следующей редакции: «*Находящимся в состоянии опьянения признается лицо в случае установления факта потребления им веществ, вызывающих алкогольное опьянение, что определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации от 0,3 до 0,5 грамма на один литр крови или от 0,12 до 0,21 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха. В случаях превышения указанных показателей алкогольного опьянения, употребления наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо иных веществ, вызывающих опьянение, вне зависимости от их вида и количества, а также в случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения рассматриваемые деяния должны признаваться преступлениями, совершенными с косвенным умыслом».*
3. В целях дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств предлагается в ч. 1 ст. 264 УК РФ указать последствие в виде причинения вреда средней тяжести здоровью человека и дополнить ч. 2 ст. 264 УК РФ следующим квалифицирующим признаком: *«деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека».* При этом последствия, указанные в действующей редакции ст. 264 УК РФ, должны найти соответствующее отражение в последующих частях данной законодательной конструкции.

**Теоретическая и практическая значимость исследования**. Сформулированные в ходе исследования выводы и предложения способствуют углублению и расширению имеющихся знаний в области уголовного законодательства, регулирующего сферу безопасности дорожного движения, и определяют вектор дальнейшей научной разработки актуальных проблем уголовной ответственности за деяния, предусмотренные ст. 264 УК РФ. Полученные соискателем результаты работы могут быть использованы в учебном процессе образовательных организаций при подготовке и проведении заня-11

тий по уголовному праву; в правоприменительной практике при квалификации дорожно-транспортных преступлений; в нормотворческой деятельности в процессе совершенствования уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

**Апробация результатов исследования.** Результаты научного исследования были изложены на 8 научных и научно-практических конференциях, в том числе международного и всероссийского уровня, проведенных на базе Омской академии МВД России (2010, 2015), Омской юридической академии (2009, 2010), Омского экономического института (2015), Санкт-Петербургского университета МВД России (2018)*,* а также обсуждены на заседании кафедры уголовного права Омской академии МВД России. Основные положения диссертации отражены в 12 научных публикациях, из которых 4 размещены в рецензируемых журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Минобрнауки России для опубликования основных научных результатов диссертаций, в том числе одна — в рецензируемом научном издании, входящем в международные реферативные базы данных и системы цитирования (WoS(ESCI)).

Материалы диссертационного исследования внедрены в практическую деятельность отдела по расследованию дорожно-транспортных происшествий Следственного управления УМВД России по г. Омску, специализированного отдела Следственного управления УМВД России по г. Новосибирску, в образовательный процесс Омской академии МВД России и Сибирского юридического института МВД России.

**Структура и объем работы.** Структура диссертации обусловлена темой, объектом, предметом, целью и задачами исследования, а также логикой изложения проблемы. Диссертация состоит из введения, двух глав, объединяющих шесть параграфов, заключения и списка использованных источников. Работа выполнена в объеме, предусмотренном Высшей аттестационной комиссией при Минобрнауки России.