

УДК 343.618:343.85

## МЕСТО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СИСТЕМЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

*Мидловец М. В., Соляной А. В.*

*Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В работе исследуются положения законодательства о дорожно-транспортных правонарушениях и преступлениях в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в частности, Уголовный кодекс и Кодекс об административных правонарушениях, и научные достижения по совершенствованию действующего законодательства и оптимизации его применения на практике. В работе рассматривается место дорожно-транспортных преступлений в системе уголовнонаказуемых деяний и преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Также в работе приводятся статистические показатели дорожно-транспортных преступлений за прошедшие 4 года, место преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта среди других преступлений. Автором приводятся основные научные разработки по вопросам систематизации законодательства о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, необходимости определения формы вины в дорожно-транспортных происшествиях. Предлагается расширить основания возникновения уголовной ответственности за совершенное дорожно-транспортное преступление причинением ущерба в особо крупных размерах и в случае привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения; введение уголовного наказания за дорожно-транспортное преступление в виде штрафа и лишения водительских прав на длительный срок. Автор приходит к выводу, что нормы о дорожно-транспортных преступлениях требуют немедленного совершенствования и систематизации.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, эксплуатация транспорта, дорожно-транспортные преступления, дорожно-транспортные правонарушения, систематизация, лишение водительских прав, штраф, состояние опьянения, форма вины.

Транспорт является важнейшей частью инфраструктуры любой страны, в то же время – источником повышенной опасности, поэтому одной из основных задач государства является обеспечение регулирования порядка на дорогах и придорожных территориях. В настоящее время из-за увеличения числа ДТП все более заметной становится необходимость строгого исполнения действующих законов, изучение и определение путей дальнейшего совершенствования уголовного законодательства, предусматривающего составы преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта. Не менее важным является и научное формирование критериев, позволяющих с определенной точностью установить степень виновности лиц, совершивших эти преступления, практического применения закона, в отношении виновных. Особое значение приобретает и создание предпосылок для максимально возможного ограничения в применении таких крайних мер уголовного воздействия, как лишение свободы. Необходима строгая дифференциация мер наказания в зависимости от характера и степени общественной опасности содеянного и личности виновного.

Отдельное место в арсенале средств государственной транспортной политики занимает законодательное регламентирование правил безопасного движения и экс-

плуатации транспорта, а именно административная и уголовная ответственность за нарушение установленных правил использования транспорта.

Характерно, что нормы, охватывающие составы дорожно-транспортных преступлений, представляют собой базу уголовно-правовой деятельности, относящуюся к решению именно тех задач, которые определены как важные в общей системе общественных отношений, а именно в сфере охраны безопасности дорожного движения, жизни и здоровья граждан. В правоприменительной деятельности, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, много недостатков, которые, как правило, «списывают» на счет сотрудников ГИБДД, полиции в целом. Но по нашему мнению, основными причинами неудовлетворительной правоприменительной практики в рассматриваемой нами сфере являются недостатки законодательства, призванного обеспечивать безопасность дорожного движения, и в частности, недостатки уголовно-правовой его составляющей.

Так, законодатель административную ответственность за нарушение в области дорожного движения предусмотрел в Главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Административные правонарушения в области дорожного движения», которая состоит из 37 статей, и уголовную ответственность – в Главе 27 Уголовного кодекса Российской Федерации «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», состоящую из 11 статей. При этом в данную группу противоправного поведения относят деяния, совершенные на дорожном, железнодорожном, воздушном, морском, внутреннем водном транспорте, и в отношении эксплуатации этого транспорта.

Безопасность движения и эксплуатации транспорта в уголовном праве – это состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного, трубопроводного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена и иного транспорта, а в случаях, предусмотренных законом – еще и соответствующей транспортной инфраструктуры. Под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта следует понимать общественно опасные деяния, предусмотренные Главой 27 Раздела IX УК РФ, посягающие на состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного, трубопроводного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена и иного транспорта, а в случаях, предусмотренных законом – еще и соответствующей транспортной инфраструктуры [9, с. 90].

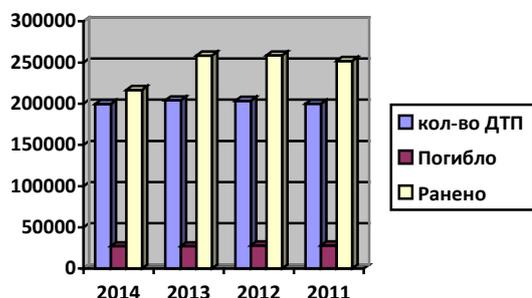
Глава 27 «Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта» в Разделе IX УК РФ является предпоследней, хотя транспорт является источником повышенной опасности, а аварии на транспорте посягают и на жизнь и здоровье людей, и на собственность, как частную, так и муниципальную, государственную, что негативно сказывается на экономике государства. Кроме того, с каждым годом случаи транспортных аварий становятся все чаще. И это касается всех видов транспорта. Так, по данным статистики, дорожно-транспортные преступления в Российской Федерации составляют 20-23% в общей структуре преступности. По количественным показателям после преступных посягательств на собственность и личность нарушения установленных правил безопасности дорожного движения являются одними из наиболее распространенных преступных деяний.

Глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» содержит всего 11 статей (ст.263-271.1 УК). И лишь 3 статьи – ст. 264, 264.1 и 268 УК РФ – устанавливают уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства.

Аварии на воздушном, морском, железнодорожном транспорте являются крупномасштабными, причиняют вред большому количеству граждан в один момент, но случаи таких аварий являются единичными. В большинстве ситуации такие аварии вызваны их недоброкачественным техническим состоянием, нарушением правил использования и нарушением транспортных средств и путей сообщения.

Дорожно-транспортные преступления не носят глобального характера, но проблема их совершения заключается в их высоких показателях. Согласно статистическим данным Департамента безопасности дорожного движения МВД России за прошлые десять лет, на территории нашей страны ежегодно в среднем совершается более 200 000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибает от 25 000 до 30 000 человек, и ранения различной степени тяжести превышают количество зарегистрированных ДТП практически в 1,5 раза, так как в ДТП всегда вовлечены одновременно несколько участников. При этом не следует забывать о социально-экономическом ущербе от дорожно-транспортных происшествий, так как всегда при ДТП причиняется и материальный вред имуществу, собственности (о чем законодатель не отмечает в диспозиции статей Главы 27 УК РФ).

Так, в 2011 г. было зарегистрировано 199 868 ДТП, в 2012 г. – 203 597, в 2013 г. – 204 068, в 2014 г. – 199 720, при этом летальный исход этих ДТП в среднем составляет 14 % (примерно, 27 000–28 000 чел.), а число раненых составляет 13 %.



На наш взгляд, данная ситуация требует особого внимания. Как показывают статистические показатели, уровень совершения ДТП в стране за 4 года практически не меняется что может быть связано с неэффективностью законодательства в области уголовной ответственности.

Также хотелось бы обратить внимание на разницу в регламентировании ответственности за нарушение правил дорожного движения в нормах УК РФ и КоАП РФ. Как видим, КоАП РФ достаточно детально определяет случаи административной ответственности за нарушение ПДД, в это же время, уголовная ответственность в сфере дорожного движения и эксплуатации транспорта является исключительной, в зависимости от наступивших последствий, что говорит о ее карательном характере, но практически исключает предупредительную функцию уголовного законодательства. При этом динамика ДТП остается неизменной. Это может быть связано с лояльностью законодателя и относительно мягкими наказаниями (ведь уголовная ответственность наступает лишь в случае причинения тяжкого вреда здоровью, без определения материального вреда). Причинение вреда здоровью средней тяжести в уголовных преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта не карается, законодатель отступил от требований концепции уголовной политики о всемерной охране здоровья человека. Но именно совершение административного правонарушения и отсутствие страха привлечения к уголовной ответственности

сти за большинство нарушений приводит к совершению лицом дорожно-транспортного преступления по ст. 264, 264.1, 268 УК РФ. Также лояльные наказания за совершение дорожно-транспортного правонарушения не вызывают реального страха привлечения к уголовной ответственности в случае наступления тяжких последствий, которые заранее предсказать невозможно.

Как показывает анализ санкций статей КоАП РФ, в большинстве случаев наказанием является административный штраф в размере от 500 до 5 000 рублей, лишь в некоторых случаях, чаще всего для должностных и юридических лиц, – соответственно от 15 000 до 25 000 рублей и от 400 000 до 500 000 рублей. При этом нарушение Правил дорожного движения, которые чаще всего приводят к ДТП с тяжкими последствиями, наказывается административным штрафом от 500 до 5000 руб., иногда – лишением права управления транспортным средством. При этом законодатель не устанавливает более строгих предупредительных санкций. Так, по нашему мнению, в ст. 12.5, 12.9, 12.12, 12.14, 12.18, 12.24 КоАП РФ следовало бы предусмотреть лишение права управления транспортным средством с привлечением к уголовной ответственности за совершение любого из указанных административных правонарушений трижды за определенный период времени без определения степени наступивших последствий, как предупредительную меру. При этом в УК РФ, ст. 264.2 следует предусмотреть уголовную ответственность за трехкратное привлечение к административной ответственности за нарушение ПДД, наказанием за которое будет лишение права управления транспортным средством с наложением штрафа в размере от 50 000 до 100 000 руб.

Также в последние годы заметна тенденция роста аварий с участием автотранспорта спецсубъектов: судей, прокуроров, правоохранительных органов, спецслужб. Считаю, необходимо предусмотреть уголовную ответственность данной категории лиц в ч. 7 ст. 264 УК РФ, если будет установлено, что такое ДТП было совершено не при исполнении должностных обязанностей, что наказывается наложением штрафа в размере от 100 000 до 300 000 руб. и лишением права управления транспортным средством на срок от трех до пяти лет.

До сих пор, несмотря на большой интерес ученых к проблеме дорожно-транспортных преступлений, остаются без внимания законодателя, а значит, и правоприменителя, внесенные в этой части В.В. Лукьяновым, А.И. Коробеевым, В.Л. Кудрявцевым, П.И. Пикуровым и др. в юридической печати предложения по совершенствованию нормы о дорожно-транспортных преступлениях (ст. 264 УК) и иных норм, предусмотренных гл. 27 УК РФ.

Так, действующая уголовно-правовая норма, предусматривающая составы дорожно-транспортных преступлений, совершаемых водителями, ставит уголовную ответственность за их совершение в зависимости от тяжести последствий этих деяний, указывая только на неосторожность нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, что приводит к переоценке объективной стороны состава в ущерб обеспечения полноты оценки его субъективных признаков, что может привести, в свою очередь, к ошибкам в квалификации содеянного, извратить задачи борьбы с преступностью и повлечь за собой нарушение принципа законности. Поэтому законодателю следует разграничить умысел и неосторожность в действиях виновного водителя и назначить наказание виновному лицу в зависимости от формы той вины, которая имеется в содеянном. «Необходимо проявлять жесткость в отношении нарушителей, действующих умышленно, и мягкость, основанную на законе, к лицам, допустившим нарушение по неосторожности», – отмечает В. Л. Перфилов [11, с. 140–142]. Поэтому в диспозициях ст. 264, 264.1, 268 УК РФ должно найти отражение различие формы вины и предусмотреть более суровую ответственность за умышленное нарушение правил безопасности движения и

относительно безразличное отношение к его последствиям по сравнению с теми случаями, когда такое нарушение, повлекшее аналогичные последствия, явно совершается по неосторожности.

Уголовный закон признает наличие состава оконченного дорожно-транспортного преступления (ст. 264, 264.1, 268 УК РФ) лишь тогда, когда наступит определенное последствие: тяжкий вред здоровью человека (ч. 1); смерть человека (ч. 2); смерть двух или более лиц (ч. 3). Что касается крупного ущерба, то эта разновидность последствий преступления предусмотрена только в ч. 1 ст. 267 УК РФ, что вызывает много вопросов, так как чаще всего ДТП своим последствием имеет порчу транспортного средства, иного имущества, с которым совершено столкновение, личного имущества пешехода или имущества, находящегося в муниципальной или государственной собственности [13].

Следует также уточнить наименование ст. 264 УК РФ, указав после слова «движение» вместо «и» союз «или», и тем самым привести в соответствие это наименование с диспозицией ч. 1 данной статьи [7, с. 22; 8].

По мнению многих ученых в рассматриваемой сфере, одной из основных проблем уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях является их бланкетный характер. Это, например, законы: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1], Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [2]; кодексы, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ [4]; подзаконные нормативно-правовые акты: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» [6] Но в самой диспозиции ст. 264, 264.1, 268 УК РФ не дается какого-либо перечня этих правил. А правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут содержаться в самых различных документах, что составляет проблему в их нахождении и ознакомлении для участников дорожного движения.

Поэтому, учитывая избыточную информацию, содержащуюся в подзаконных нормативных актах, целесообразно избавить подзаконные акты от такой избыточности, сгруппировать их нормы, имеющие прямое отношение к дорожно-транспортному правонарушению в Правилах дорожного движения, представив их в нем в концентрированном виде. Выделение уголовно-правовых и административно-правовых норм, действующих в сфере обеспечения дорожного движения, их систематизация также в значительной степени облегчит правоприменительную практику следователей и судей [11, с. 144 –146].

Таким образом, подводя итог, мы можем сделать вывод, что дорожно-транспортным преступлениям в законодательстве уделяется недостаточно внимания, а закрепление в статьях УК РФ носит поверхностный характер. Об этом свидетельствует отсутствие закрепленных в уголовном законодательстве достижений ученых в данной области, разрозненность и бланкетный характер норм о преступлениях, нарушающих безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, но самое главное – статистические показания об уровне совершаемых дорожно-транспортных происшествий, травматизме и смертности от нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

#### Список литературы

1. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 декабря 1995 г., № 50, ст. 4873.

2. Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [Текст] // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. № 25 ст. 2954.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I) ст. 1.
5. Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант плюс».
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Текст] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.
7. Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: диссертация кандидата юридических наук: 12.00.08 / Габдрахманов А.Ш.; [Место защиты: Казан. гос. ун-т им. В.И. Ульянова-Ленина]. – Казань, 2007. – 190 с.
8. Козун А. В. Некоторые аспекты совершенствования уголовной ответственности за транспортные преступления. [Электронный ресурс] // Режим доступа <http://www.lawtech.ru/journal/articles/13157#3>
9. Кудрявцев В.Л. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестник ЮУПИ. – 2012. – №2 (8). – С. 89–99.
10. Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: Дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08. – М.: РГБ, 2005. – 234 с.
11. Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Диссертация кандидата юридических наук: 12.00.08 / Перфилов Владимир Павлович; [Место защиты: Акад. эконом. безопасности МВД РФ] / Москва, 2008. – 174 с.
12. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. – М.: РАП, 2011. – 168 с.
13. Проценко С. Значение общественно опасных последствий в составе транспортного преступления. [Электронный ресурс] // Режим доступа: [http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie\\_spec/bezopas/mnenie\\_bezopas\\_56.htm](http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie_spec/bezopas/mnenie_bezopas_56.htm)

**Midlovet M.V., Solyanoy A. The Place of The Road Traffic Crimes in the The System of Crimes Against Traffic Safety and Operation of Transport** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 2. – P. 99–105.

The article study the provisions of the law on road traffic offenses and crimes in the field of traffic safety and operation of vehicles, in particular the Criminal Code and the Code of Administrative Offences, and scientific advances on improving the existing legislation and optimization its application in practice. In the article it's considered a place of traffic offenses among other criminal offenses and crimes against traffic safety and operation of transport. The article presents a hundred-statistical indicators of road traffic offenses for the past 4 years, the place of crimes against traffic safety and operation of transport, among other crimes. The author provides basic scientific research on the systematization of legislation on the violation of the rule, traffic and operation of transportation, the need to define the form of guilt in road accidents. It is proposed to broaden the base of criminal responsibility for committing a traffic offense causing damage in a large scale and in the case of bringing to administrative responsibility for violation of traffic rules; proposes the introduction of criminal penalties for traffic offense by a fine and deprivation of a driver's license for a long time. The author concludes that the rules on road traffic offenses require immediate improvement and systematization.

**Keywords:** traffic safety, transport operation, road traffic crimes, road traffic of-fenses, systematization, driving license revocation, a fine, the state of intoxication, the form of guilt.

#### Spisok literatury

1. Federal'nyj zakon ot 10.12.1995 N 196-FZ «O bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija» // Sobranii zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 11 dekabrya 1995 g., N 50, st. 4873.

2. Federal'nogo zakona ot 9 fevralja 2007 g. N 16-FZ «O transportnoj bezopasnosti» [Tekst] // Sobranie zakonodatel'stva RF. 2007. N 7. St. 837.
3. Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 13 ijunja 1996 g. N 63-FZ. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 17 ijunja 1996 g. N 25 st. 2954.
4. Kodeks Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarushenijah ot 30 dekabnja 2001 g. N 195-FZ. // Sobranii zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 7 janvarja 2002 g. N 1 (chast' I) st. 1
5. Ukaz Prezidenta RF ot 12 maja 2009 goda N 537 «O strategii nacional'noj bezopasnosti Rossijskoj Federacii do 2020 goda» [Jelektronnyj re-surs] // Spravočno-pravovaja sistema «Konsul'tant pljus»
6. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 23.10.1993 N 1090 «O Pravilah dorozhnogo dvizhenija» (vmeste s «Osnovnymi polozhenijami po dopusku transportnyh sredstv k jekspluatacii i objazannosti dolzhnostnyh lic po obespečeniju bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija») [Tekst] // Sobranie aktov Prezidenta i Pravitel'stva RF. 1993. N 47. St. 4531.
7. Gabdrahmanov A. Sh. Prestuplenija protiv bezopasnosti dvizhenija i jekspluatacii transporta: ugolovno-pravovye i kriminologičeskie aspekty: dissertacija ... kandidata juridičeskih nauk: 12.00.08 / Gabdrahmanov A.Sh.; [Mesto zashhity: Kazan. gos. un-t im. V.I. Ul'janova-Lenina]. – Kazan', 2007. – 190 s.
8. Kozun A.V. Nekotorye aspekty sovershenstvovanija ugolovnoj otvetstvennosti za transportnye prestuplenija. [Jelektronnyj resurs] // Rezhim dostupa <http://www.lawtech.ru/journal/articles/13157#3>
9. Kudrjavcev V. L. Prestuplenija protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija i jekspluatacii transporta // Vestnik JuUPI. 2012. 2 (8). S. 89-99.
10. Ljubimov L.V. Dorozhno-transportnye prestuplenija: problemy zakonodatel'nogo konstruirovanija sostavov i differenciacii otvetstvennosti uchastnikov dorozhnogo dvizhenija: Dis. ... kand. jurid. nauk 12.00.08. – M.: RGB, 2005. – 234 s.
11. Perfilov V. P. Teoreticheskie i praktičeskie voprosy ugolovno-pravovoj kvalifikacii narushenij pravil dorozhnogo dvizhenija i jekspluatacii transportnyh sredstv / Dissertacija kandidata juridičeskih nauk: 12.00.08 / Perfilov Vladimir Pavlovich; [Mesto zashhity: Akad. jekonom. bezopasnosti MVD RF] / Moskva, 2008. – 174 s.
12. Pikurov N. I. Kvalifikacija transportnyh prestuplenij: Nauchno-praktičeskoe posobie. — M.: RAP. 2011. – 168 s.
13. Procenko S. Znachenie obshhestvenno opasnyh posledstvij v sostave transportnogo prestuplenija [Jelektronnyj resurs] // Rezhim dostupa: [http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie\\_spec/bezopas/mnenie\\_bezopas\\_56.htm](http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie_spec/bezopas/mnenie_bezopas_56.htm)