

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, СОВЕРШЕННЫЕ В
СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ**

(СТАТЬЯ 264 УК РФ)

CRIMINAL LIABILITY FOR CRIMES IN THE SPHERE OF SAFETY OF THE
ROAD TRAFFIC AND OPERATION OF VEHICLES, COMMITTED IN A
DRUG

(ARTICLE 264 of the Criminal Code of the Russian Federation)

УДК 343.346.2

Сирохин Антон Игоревич, старший преподаватель
кафедры гражданско-правовых дисциплин
Восточно-Сибирского института МВД России, г. Иркутск

Sirokhin A.I. anton.irk@mail.ru

Аннотация

В статье предпринята попытка проанализировать отдельные изменения российского уголовного законодательства, предусматривающие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). Осуществлен анализ положений, регламентирующих уголовную ответственность водителей, совершивших преступление в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии опьянения. Приведены доводы, свидетельствующие о переносит акцента в обеспечении безопасности дорожного движения правовыми средствами с целей исправления в пользу общей превенции.

Annotation

The article attempts to analyze certain changes in the Russian criminal legislation, which provide for criminal liability for violation of traffic rules and the operation of vehicles (Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation). The article analyzes the provisions governing the criminal liability of drivers who have committed a crime in the field of road safety and the operation of vehicles in a state of intoxication. Arguments are presented, indicating that the emphasis is shifting in ensuring road safety by legal means from the purpose of correction in favor of general prevention.

Ключевые слова: транспортные преступления, уголовная ответственность, ужесточение наказания.

Keywords: transport crimes, criminal liability, tougher punishment.

При определении параметров ответственности за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, следует в первую очередь обращать внимание на значительную дифференциацию лиц их совершающих. Многогранность личностного компонента в цепи причинности, приводящей к преступным последствиям, предопределяет повышенное внимание по отношению к средствам уголовно-правового воздействия и к категории лиц, к которым данные средства целесообразно применять. Такая постановка проблемы позволяет избежать объективного вменения и смещения вектора уголовной политики в сторону устрашения.

Несостоятельность убеждения во всесии ужесточения наказания и в том, что страх является основным удерживающим от преступного поведения мотивом, отстаивали многие исследователи в различное время [См. об этом: 3,4,5,6]. Страх перед наказанием не оказывает ожидаемого от него эффекта.

Многочисленные нарушения правил дорожного движения с благополучным исходом, имеющиеся в «арсенале» почти каждого водителя,

ненаказуемость этих нарушений, обусловленная в том числе невозможностью постоянного контроля такого сложного социального явления как дорожное движение, приводят к тому, что возмездный характер наказания для лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, имеет весьма ограниченное превентивное воздействие. Представление о наказании как о возмездии и каре несомненно ослабевает превентивную социальную функцию наказания и не удерживает субъекта от повторного совершения подобного рода преступлений.

Расчет на эффективность мер уголовно-правовой репрессии, недостаточная криминологическая обоснованность и неоптимальные модели криминализации дорожно-транспортных преступлений приводят к внутренней несогласованности уголовного закона и влекут за собой существенные отрицательные последствия для правового регулирования: в системе социального контроля уголовно-правовые нормы об ответственности за дорожно-транспортные преступления выполняют свои задачи не в полной мере и ведут к отрицанию правовых запретов со стороны участников дорожного движения, формируют правовой нигилизм.

В рамках ответственности за дорожно-транспортные преступления, грубость нарушения Правил дорожного движения, которое привело к преступному результату, не оказывает однозначного влияния на тяжесть этих последствий. Грубейшее нарушение Правил дорожного движения (в том числе и управление транспортным средством в состоянии опьянения) может не привести ни к каким последствиям, и, наоборот, при определенных обстоятельствах незначительное нарушение может повлечь за собой травмирование или гибель людей. Это определяет специфику целей наказания применительно к дорожно-транспортным преступлениям и обуславливает актуальность специального предупреждения и исправления осужденных.

Между тем, на протяжении последних 15 лет в России государственная власть последовательно переносит акцент в обеспечении безопасности

дорожного движения правовыми средствами с целью исправления в пользу общей превенции.

Ярким свидетельством изменения вектора отечественной политики в сторону устрашения в рассматриваемом контексте является обращение законодателя к элементам объективного вменения, от которого официально Российская Федерация отказалась в пользу положений о виновной ответственности.

В КоАП РФ это выражается в презумпции виновности владельца транспортного средства с автоматической процедурой привлечения его к ответственности при фиксации специальными устройствами фото- и видеонаблюдения факта нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации. Соответствующие положения сформулированы в качестве исключений из принципа вины и положений о презумпции невиновности (см. примечание к ст.1.5 и статье 2.6¹ КоАП РФ).

В вопросах уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления подобная тенденция достаточно ярко впервые проявилась в 2009 году, когда Федеральным законом от 13.02.2009 г. №20–ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» [1] была введена в действие новая редакция упомянутой статьи.

Цель изменения текста уголовного закона – ужесточить ответственность для водителей, совершивших дорожно-транспортное преступление в состоянии опьянения. Для этого было в два раза увеличено количество частей ст. 264 УК РФ, чтобы оставить прежнюю трёхзвенную дифференциацию уголовной ответственности по характеру неосторожных последствий, но при этом параллельно провести разграничение мер ответственности для трезвых водителей (части 1, 3 и 5) и для нетрезвых (части 2, 4 и 6).

Тенденция к ужесточению ответственности продолжалась на протяжении последнего десятилетия и одной из последних законодательных новелл стал Федеральный закон от 17 июня 2019 года № 146–ФЗ «О

внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» [2], который внес в ст. 264 УК РФ значительные изменения в части, касающейся существенного ужесточения санкций ее четных частей. Данные изменения вызвали различную реакцию в научном сообществе, сформировав точки зрения, вплоть до противоположных.

Анализ особенностей редакции статьи 264 УК РФ позволяет обнаружить следующее существенное замечание.

Состояние опьянения в частях 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ изначально в 2009 году было сформулировано как признак субъекта. Это означает, что дополнительная дифференциация ответственности проведена не по признакам объективной стороны (по деянию или последствиям) и даже не по признакам субъективной стороны (по форме вины или по особенностям её факультативных признаков), а по признаку психофизиологического состояния физического лица. Таким образом, части 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ отличаются наличием специального субъекта — лица, управляющего транспортным средством и находящегося в состоянии опьянения.

В редакции ст. 264 УК РФ до 2009 года состояние опьянения могло быть квалифицировано в качестве деяния (нарушение, предусмотренное п.12.8 КоАП РФ), при условии, что именно оно явилось непосредственной причиной дорожно-транспортного происшествия, а опосредованно — наступивших общественно-опасных последствий.

С 2009 года основанием дифференциации ответственности явилось состояние субъекта, деяние которого ничем не отличается от трезвого водителя.

Кроме того, к моменту принятия решения о внесении изменений в УК РФ в 2009 году водители транспортных средств совершали в состоянии опьянения чуть более 7% от всех дорожно-транспортных происшествий. Это означает, что основная опасность на российских дорогах исходит от трезвых участников дорожного движения. Тенденция сохранилась и до настоящего

времени. За 2019 год водителями в состоянии опьянения совершено 8,9 % от общего числа дорожно-транспортных происшествий [8].

Интересен факт, что за 2008 год, предшествующий началу изменений в сфере уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от деяний, совершаемых нетрезвыми водителями, количество таких преступлений сократилось более чем на 12 % [9]. Следовательно, имеются другие, не менее эффективные, средства противодействия этому явлению.

Кроме того, по нашему мнению, в изменениях уровня пенализации общественно-опасного деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, которые были реализованы в июне 2019 г., не было необходимости. Такой вывод сделан нами на основе анализа устоявшейся практики назначения наказаний по ст. 264 УК РФ во взаимосвязи с целями наказания, которые определены уголовным законом. Репрессивный потенциал указанной нормы был необходимым и достаточным как для пресечения повторности совершения подобных деяний, так и для удержания других участников дорожного движения от такой модели поведения [См. об этом: 7]. Поспешные шаги в направлении пенализации и криминализации могут принести больше нежелательных последствий, нежели ожидаемых положительных.

Литература

1. О внесении изменений в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 13.02.2009 г. №20–ФЗ // Российская газета. — 2020. — 18 фев.
2. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 17.06.2019 г. № 146–ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2019. — № 25. — Ст. 3166.
3. Коробеев А. И., Чучаев А.И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. — 2019. — Том № 5. — С. 48–59.

4. Марцев А.И. Задачи исправительно-трудовых учреждений // Проблемы борьбы с преступностью. — Иркутск, 1970. — Вып.1.
5. Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. —Спб.: Изд-во «Юридический центр пресс». 2002. — 221 с.
6. Носкова Н.А. Общественное мнение и совершенствование уголовного законодательства // Советское государство и право. — 1988. — №6. — С. 85–88;
7. Сирохин А.И. К вопросу ужесточения уголовной ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Право и государство: теория и практика. — 2020. — № 5 (185). — С.134-137.
8. Данные о состоянии показателей аварийности // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 15.09.2020 г.)
9. Статистические сведения о безопасности дорожного движения и количестве ДТП за период с 2004 по 2014 года // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 15.09.2020 г.)

Literature

1. On amendments to Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation: Federal Law of 13.02.2009, No. 20¹-FZ // Rossiyskaya Gazeta. - 2020. - 18 Feb.
2. On amendments to the Criminal Code of the Russian Federation: Federal Law of June 17, 2019 No. 146-FZ // Collected Legislation of the Russian Federation. - 2019. - No. 25. - Art. 3166.
3. Korobeev A. I., Chuchaev A. I. Traffic Crime: Correcting Errors or Circling? // Criminal law. -2019. - Volume No. 5. - P. 48–59.
4. Martsev A.I. Tasks of correctional labor institutions // Problems of combating crime. - Irkutsk, 1970. - Issue 1.
5. Nersesyan V.A. Responsibility for reckless crimes. —Spb .: Publishing house "Legal center press". 2002 .-- 221 p.

6. Noskova N.A. Public opinion and improvement of criminal legislation // Soviet state and law. - 1988. - No. 6. - S. 85–88;

7. Sirokhin A.I. On the issue of toughening criminal liability for crimes in the field of road safety and vehicle operation // Law and State: theory and practice. - 2020. - No. 5 (185). - S. 134-137.

8. Data on the state of accident rate indicators // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (date of treatment 09/15/2020)

9. Statistical information on road safety and the number of accidents for the period from 2004 to 2014 // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (date of circulation 09/15/2020)