

Алборов Владимир Георгиевич

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

Проблемы реализации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Аннотация. В статье раскрываются актуальные проблемы привлечения к уголовной ответственности лиц, нарушивших правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. На основе выполненного исследования обоснованы предложения по реализации основных направлений деятельности, связанной с повышением эффективности борьбы с общественно опасными деяниями указанной категории.

Ключевые слова: уголовная ответственность, преступление, нарушение правил дорожного движения, транспортные средства, эксплуатация транспортных средств, состав преступления.

В настоящее время в Российской Федерации наблюдается устойчивая тенденция к снижению дорожно-транспортных преступлений, однако по-прежнему данный вид преступлений является достаточно серьезной проблемой в числе других социально-экономических проблем страны.

В мире ежегодно по причине дорожно-транспортных происшествий гибнет около 11250 человек, и Россия в этом плане стоит далеко не на последнем месте. В 2020 году, по официальным сведениям Госавтоинспекции, в нашей стране погибли 17122 человека. В 2019 и 2018 годах число смертей на дорогах составило соответственно 17622 и 1894 человека. Поэтому, несмотря на тенденцию снижения количества правонарушений указанной категории, их число остаётся очень высоким [3, с. 258]. Вместе с тем необходимо отметить,

что в сложившейся ситуации реализуемую законодателем политику в сфере криминализации и пенализации нарушений ПДД и эксплуатации ТС нельзя признать последовательной.

Так, 8 декабря 2003 г. в редакцию ст. 264 УК РФ были внесены изменения, согласно которым из числа обязательных признаков данного преступления, во-первых, исключили причинение по неосторожности вследствие нарушения ПДД и эксплуатации ТС средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, а, во-вторых, смягчили размер наказания за совершение данного преступления, что вряд ли можно считать правильным.

Спустя некоторое время законодатель несколько исправил нормативные предписания. В частности, 7 декабря 2011 г. была регламентирована дифференциация уголовной ответственности за совершение указанного преступления лицом, управлявшим ТС, будучи в состоянии опьянения. Одновременно существенно снизили пределы санкции за общественно опасное деяние, повлекшее причинение смерти двум и более лицам, а также исключена специальная норма, регламентировавшая ответственность за оставление места ДТП [4, с. 205].

В качестве позитивных действий законодателя следует отметить решение от 31 декабря 2014 г. об уголовной ответственности за нарушение ПДД, допущенное лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за управление ТС в состоянии опьянения и вновь допустившим это правонарушение, а также усиление ответственности за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, Федеральными законами от 23 апреля 2019 г. и от 17 июня 2019 г. Этими нормативными актами был регламентирован квалифицирующий признак – сопряженность правонарушения с оставлением места его совершения, а также существенно увеличены санкции за совершение преступлений, предусмотренных ч.ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ.

Значительный рост числа нарушений ПДД, связанных с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения, потребовал принятия соответствующих предупредительных мер в том числе уголовно-правового

характера. В частности, Федеральным законом от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ была предусмотрена ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», а 1 июля 2021 года в неё внесли существенные изменения [1]. При этом была разграничена ответственность за совершение преступления при наличии ранее состоявшегося решения о привлечении к административной ответственности и при наличии судимости за преступление; увеличены размер штрафа, сроки лишения свободы и принудительных работ; из числа видов наказания исключены обязательные работы, а также увеличены до 6 лет сроки дополнительного вида наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

В то же время необходимо отметить, что предпринятые законодателем действия не оказали ощутимого влияния на криминальную ситуацию в рассматриваемой сфере. Есть все основания полагать, что установленные пределы санкций в ст. 264 УК РФ по-прежнему не соответствуют в полной мере характеру и степени общественной опасности данных преступлений, а также не скоординированы с последствиями. Так, например, за причинение смерти двум и более лицам в ч. 5 ст. 264 УК РФ пределы лишения свободы установлены на срок до семи лет, а за причинение смерти одному лицу водителем в состоянии опьянения по ч. 4 ст. 264 УК РФ – от пяти до двенадцати лет [1].

Многие авторы отмечают, что правоприменительная практика свидетельствует о явной недооценке судами уровня опасности названного вида преступлений. Наказания виновным в виде лишения свободы назначаются, как правило, ниже среднего размера санкций и чаще всего они условны [2, с. 26].

На основе анализа криминализации нарушений ПДД, правил, согласно которым должны эксплуатироваться средства транспорта, можно выделить ряд тенденций в виде, а именно:

– постепенная дифференциация деяний, связанных с нарушением ПДД, правил эксплуатации средств транспорта, от прочих посягательств, установление самостоятельного состава преступления;

– дифференциация ответственности по уголовному закону за совершение преступного нарушения ПДД и правил эксплуатации средств транспорта, исходя из ряда критериев, например состояния опьянения водителя, категории водителей, неблагоприятных последствий;

– декриминализация некоторых преступных деяний, перевод некоторых из них в административные правонарушения;

– повышение строгости санкций за совершение преступных нарушений ПДД и эксплуатации средств транспорта.

В качестве предложений по организации основных направлений повышения эффективности противодействия нарушениям ПДД и эксплуатации ТС в уголовно-правовой сфере можно предложить следующее:

– определение пределов уголовно-правовых санкций с учётом реальной общественной опасностью нарушений ПДД и эксплуатации ТС;

– неукоснительное обеспечение принципа неотвратимости уголовного наказания, т.к. без этого никакое усиление карательных мер не обеспечит снижение (нейтрализацию) случаев управления транспортом в состоянии опьянения; причём неотвратимость наказания следует обеспечивать независимо от социального статуса и положения водителей;

– оптимизация практики назначения уголовного наказания, т.к. необоснованное, неверное или искаженное его применение не приносит желаемого эффекта.

Литература

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 30.12.2021) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 22.01.2021).

2. Бавсун М.В., Карпов К.Н., Комарикова С.А. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учебное пособие. Омск: Омская академия МВД России, 2020.

3. Магомедова Б.А., Раджабов Ш.Р. Проблемы правового регулирования привлечения к уголовной ответственности по факту нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Евразийский юридический журнал. 2021. № 4 (155).

4. Нафиков М.М. Проблемы квалификации преступлений, совершаемых с использованием транспортных средств (вопросы теории и практики) // Ученые записки Казанского филиала «РГУП». 2021. Т. 17.

© Бюллетень магистранта 2022 год № 1