

УДК 343

**Ганзера Р.А.,**

Донецкая академия внутренних дел

Министерства внутренних дел

Донецкой Народной Республики

**Ganzer R.A.,**

*Donetsk Academy of Internal Affairs of the Ministry*

*of Internal Affairs of the Donetsk People's Republic*

### СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье проанализированы направления совершенствования норм об ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, разработаны предложения по совершенствованию норм об ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортные преступления, уголовная ответственность, безопасность дорожного движения, наказание.

### *IMPROVEMENT OF CRIMINAL LEGAL STANDARDS ON LIABILITY FOR CRIMES IN THE SPHERE OF PROVIDING ROAD SAFETY*

*In this article there are analyzed directions for improving the norms on liability for crimes in the field of road safety, there are developed proposals for improving the norms on liability for crimes in the field of road safety.*

**Key words:** road traffic crimes, criminal liability, road safety, punishment.

**Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими заданиями.** Безопасность дорожного движения является приоритетной задачей в Донецкой Народной Республике (далее – ДНР). С каждым годом количество жертв автомобильных аварий возрастает, и приводит к крайне негативным последствиям. Законодатель, разрабатывающий систему уголовно наказуемых деяний в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, сталкивается с довольно большим количеством сложных законодательных решений. Разработка норм об ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения вращается вокруг трех основных вопросов: объективные признаки преступления, субъективные признаки преступления и наказания, которые должны быть назначены. Данные вопросы относятся ко всем случаям разработки уголовного законодательства, однако представляется, что в отношении каждого из этих вопросов в сфере обеспечения дорожного движения и эксплуатации транспорта необходимо учитывать больше переменных вопросов. Максимальное наказание, как правило, дает хорошее представление о том, как законодатель оценивает тяжесть преступления по отношению к другим преступлениям. Это определение степени тяжести преступления служит для судов ориентиром относительно того, какие виды наказаний подходят для типичных проявлений определенного преступления. В контексте дорожного движения необходимо учитывать больше видов санкций, чем обычные наказания в виде лишения свободы и принудительных работ. Однако необходимо, чтобы назначаемое наказание соответствовало положениям наказания в ст. 43 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики (далее – УК ДНР).

Происходит большое количество столкновений транспортных средств на автомобильных дорогах, требующих привлечения к уголовной ответственности виновных лиц, однако меры такой ответственности должны соответствовать содеянному, правовой действительности, а также необходимо учитывать все возможные самостоятельные квалифицирующие признаки.

**Анализ последних исследований и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и на которые опирается автор.** Е.В. Семенюк рассматривает некоторые вопросы в установлении повторности при квалификации преступления, предусмотренного статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ). В.В. Агильдин анализирует признаки состава указанной нормы, ее недостатки и недоработки, раскрывает понятие данного преступления, его признаки, характеризует общественную опасность предусмотренного ст. 264.1 Уголовного кодекса РФ деяния. С.А. Комарикова характеризует алкогольное опьянение, как фактор, влияющий на квалификацию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

**Формулировка целей статьи.** Цель настоящей статьи состоит в анализе направлений совершенствования уголовно-правовых норм об ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, разработке предложений по совершенствованию норм об ответственности за преступления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

**Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов.** Стоит отметить, что глава 27 Уголовного кодекса Российской Федерации [1] имеет схожее содержание, но не идентичное с главой 27 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики [2].

Так, изменение внесено в 2015 г. в УК РФ. Обусловлено данное изменение совершенствованием юридической техники. Из статьи исключено наказание в виде лишения права управлять транспортным средством ввиду того, что в рамках статьи 44 данного вида наказания не существует, а значит, оно неправомерно. Теперь применяется наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, а уже в приговоре суда конкретизируется, какого именно права лишается осужденный. Санкция ч. 6 ст. 264 УК РФ теперь предусматривает безальтернативный вид наказания – лишение свободы с обозначением низшего и высшего предела, 8 и 15 лет соответственно. Изменения коснулись также круга предметов данного преступления, и теперь, в соответствии с Примечанием 1, он был расширен. В соответствии с Примечанием 2, определены правила установления состояния опьянения лица, управляющего транспортным средством. Данные примечания распространяются и на нововведенный состав ст. 264.1 УК РФ [3].

В ДНР в рамках статьи 43 УК ДНР такого вида наказания как лишение права управлять транспортным средством не существует, а значит, оно также неправомерно, что требует соответствующих изменений.

Последнее изменение вступило в действие 23 апреля 2019 г. с момента опубликования Федерального закона № 65-ФЗ «О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» [4]. В соответствии с данным законом в ч. 2, 4 и 6 в качестве самостоятельного квалифицирующего признака законодатель выделил «Оставление места совершения преступления». Данное изменение обусловлено принятием Постановления Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 г. № 17-П [5], в котором указано, что примечание 2 ст. 264 УК РФ не соответствует Конституции, а именно, лица, управлявшие транспортными средствами и скрывшиеся с места дорожно-транспортного происшествия, и в этой связи не прошедшие освидетельствования на

состояние опьянения, находятся в преимущественном положении по отношению к тем лицам, в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен, либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Как следствие, сокрытие с места преступления может влиять на квалификацию преступления, как менее тяжкое, чем было совершено.

С.А. Комарикова, рассматривая обстоятельства совершенного преступления, при котором водитель Г., находясь в состоянии алкогольного опьянения, не обеспечив постоянный контроль за движением своего автомобиля, допустил выезд на обочину, где совершил наезд на трех пешеходов, двое из которых являлись несовершеннолетними, при этом пешеходы скончались на месте происшествия, справедливо отмечает, что, исходя из положений уголовного законодательства, действия Г. можно квалифицировать только по ст. 264 УК РФ, как преступление, совершенное по неосторожности. Однако автор отмечает, что такие преступления нужно рассматривать в рамках умышленного причинения вреда здоровью либо убийства, совершенного с косвенным умыслом. Состояние опьянения изначально создает повышенные риски причинения вреда другим участникам дорожного движения, при этом оно охватывается сознанием лица, управляющего механическим транспортным средством. Здесь речь должна идти исключительно о косвенном умысле, а не о легкомыслии как наиболее распространенной разновидности неосторожной формы вины в преступлениях, предусмотренных ст. 309 УК ДНР. Следовательно, когда лицо, управляющее транспортным средством, совершает нарушение правил дорожного движения, общественная опасность которых очевидна и наступление общественно опасных последствий реально, имеет место безразличное отношение к тяжким последствиям, либо нежелание, но сознательное их допущение (надежда на судьбу, удачу, везение). Действия «пьяных» водителей, в том числе гр. Г. необходимо квалифицировать по ст.ст. 106, 112 или 113 УК ДНР (в зависимости от наступивших последствий), как преступление, совершенное с косвенным умыслом [6, с. 114]. С такой позицией возможно согласиться, если только исключить состояние опьянения как конструктивный признак по квалифицированным и особо квалифицированным составам по ст. 309 УК ДНР (ст. 264 УК РФ), соответственно, состояние опьянения рассматривать как отягчающее обстоятельство, а особенности квалификации учесть в разъяснении высшей судебной инстанции.

Как было отмечено, в российском уголовном законе появился новый состав преступления, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» [3].

Е.В. Семенюк отмечает, что состав преступления по ст. 264.1 УК РФ имеет место быть: 1) в случаях истечения одного года после окончания срока лишения права управления, но отсутствии оплаты административного штрафа, либо в течение одного года после его оплаты; 2) при истечении более трех лет со дня вступления в законную силу решения судебного органа, но непредоставлении нарушителем в органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения водительского удостоверения либо заявления о его утере/утрате, так как срок лишения может быть начат только с момента сдачи прав в соответствующий орган; 3) ситуациях неполучения водительского удостоверения после окончания срока лишения права управления еще в течение года, либо более года, если отсутствует оплата административного штрафа или не истек один год с момента его исполнения; 4) в случаях, когда нарушитель еще несет свое наказание (лишен права управления на определенный срок) и еще в течение года после исполнения [7, с. 235].

Как считает В.В. Агильдин, субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, характеризуется умышленной формой вины в виде прямого умысла. Мотивы и цели преступного поведения могут быть различными и для его квалификации значения не имеют, но могут учитываться судом при назначении наказания [8, с. 119].

В Донецкой Народной Республике состав преступления, предусматривающий уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, отсутствует, однако также требуется усиление ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

**Выводы по исследованию и перспективы дальнейших поисков в данном направлении.** На основании изложенного предлагается:

1. Исключить из статьи 309 УК ДНР наказание в виде «лишения права управлять транспортным средством» ввиду того, что в рамках статьи 43 УК ДНР данного вида наказания не существует, а значит, оно неправомерно.

2. В ч. 2, 4 и 6 ст. 309 УК ДНР в качестве самостоятельного квалифицирующего признака необходима формулировка: «Оставление места совершения преступления», поскольку лица, не прошедшие освидетельствование на состояние опьянения, находятся в преимущественном положении по отношению к тем лицам, в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен, либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Как следствие, сокрытие с места преступления может влиять на квалификацию преступления как на менее тяжкое преступление, чем было совершено.

3. Ввести уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Для реализации данного предложения необходимо дополнить статью 309 Уголовного кодекса Донецкой Народной Республики, квалифицирующим признаком: «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» с содержанием, аналогичным ст. 264.1 УК РФ, однако с учетом действующего в Донецкой Народной Республике законодательства об административной ответственности.

### Список использованной литературы

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63 -ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации – 1996. – № 25. – Текст: непосредственный.

2. Уголовный кодекс Донецкой Народной Республики от 19.08.2014, действующая редакция по состоянию на 29.06.2020 // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – URL: <https://dnrsovet.su/zakonodatelnaya-deyatelnost/dokumenty-verhovnogo-soveta-dnr/ugolovnyj-kodeks-donetskoj-narodnoj-respubliki/> (дата обращения: 15.04.2020). – Текст: электронный.

3. Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Сайт: Гарант. – URL: <https://base.garant.ru/70833218/> (дата обращения: 15.04.2020). – Текст: электронный.

4. Федеральный закон от 23.04.2019 № 65-ФЗ «О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Сайт: КонсультантПлюс. – URL:

[http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_323230/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_323230/) (дата обращения: 15.04.2020). – Текст: электронный.

5. Постановление 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» // Сайт: Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации. – URL: <https://legalacts.ru/doc/postanovlenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-25042018-n-17-p-po/> (дата обращения: 15.04.2020). – Текст: электронный.

6. Комарикова, С.А. Алкогольное опьянение как фактор, влияющий на квалификацию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Психопедагогика в правоохранительных органах. – 2020. – Т. 25. – № 1(80). – С. 113-118. – Текст: непосредственный.

7. Семенюк, Е.В. Некоторые вопросы в установлении повторности при квалификации преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики: Материалы XXII международной научно-практической конференции: в 2 частях. – 2019. – С. 233-235. – Текст: непосредственный.

8. Агильдин, В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. – 2016. – Т. 10. – № 1. – С. 117-125. – Текст: непосредственный.

*Статья поступила в редакцию 15.06.2020*