

## К ВОПРОСУ О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВВЕДЕНИЯ КАТЕГОРИИ ТЯЖКИХ НЕОСТОРОЖНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ (на примере статьи 264 УК РФ)

**Баранчикова М. В.**

Орловский юридический институт МВД России  
им. В. В. Лукьянова  
E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

**Эрте Д. А.**

Орловский юридический институт МВД России  
им. В. В. Лукьянова  
E-mail: eve1975@mail.ru

В статье рассматривается содержание категорий неосторожных преступлений применительно к криминальным нарушениям правил дорожного движения, раскрыта обоснованность повышения наказания в виде лишения свободы в ч. 4, 6 ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, отнесения содержащихся в них составов к тяжким преступлениям. Показаны специфика учета и влияние состояния опьянения водителя на квалификацию и назначение наказания по дорожно-транспортным преступлениям.

Ключевые слова: категория преступлений, тяжкие преступления, неосторожные преступления, криминальные нарушения правил дорожного движения, дорожно-транспортные преступления, безопасность дорожного движения.

## TO THE QUESTION OF EXPEDIENCY OF INTRODUCTION OF CATEGORY OF SERIOUS CARELESS CRIMES (on the example of article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation)

**Baranchikova M. V.**

Lukyanov Orel Law Institute  
of the Ministry of the Interior of Russia  
E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

**Erte D. A.**

Lukyanov Orel Law Institute  
of the Ministry of the Interior of Russia  
E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

The article considers the content of categories of careless crimes in relation to criminal violations of traffic rules, reveals the validity of increasing the punishment in the form of imprisonment in part 4, 6 of article 264 of the Criminal code of the Russian Federation, attribution of the compositions contained in them to serious crimes. The specificity of accounting and the influence

of the state of intoxication of the driver on the qualification and sentencing for traffic crimes are shown.

Keywords: category of crimes, serious crimes, reckless crimes, criminal violations of traffic rules, traffic crimes, road safety.

### **Введение**

С прогрессирующим увеличением количества автотранспортных средств в нашей стране растет интенсивность движения, повышается потенциальная опасность для его участников, сохраняется тенденция масштабности и тяжести вреда в результате дорожно-транспортных преступлений.

По справедливому утверждению В. И. Майорова, целью деятельности субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения является «исключение реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, обеспечение степени и качества их защищенности от дорожно-транспортных происшествий» [4, с. 118–119].

Важное место в противодействии дорожному травматизму занимают меры уголовно-правовой охраны, направленные на наиболее тяжкие посягательства на сферу безопасности дорожного движения. Данный вид мер постоянно совершенствуется, что находит отражение в изменениях уголовного законодательства и практики его реализации.

### **Описание исследования**

Сегодня преступления в сфере дорожного движения, будучи в большинстве случаев неосторожными деяниями, сформулированы в законе как преступления небольшой, средней степени тяжести и тяжкие деяния. При этом категория тяжких неосторожных преступлений появилась лишь в июне 2019 года и нашла отражение в ст. 15 УК РФ, четвертой и шестой частях статьи 264 УК РФ.

В сфере дорожного движения к преступлениям небольшой тяжести относятся неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное Уголовным Кодексом, не превышает трех лет лишения свободы. В данную категорию попадает преступление, закрепленное в части 1 ст. 264 УК РФ, предусматривающей наказание до двух лет лишения свободы.

Преступлениями средней тяжести являются неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание не превышает десяти лет лишения свободы. Ими выступают составы частей 2,3,5 ст. 264 УК РФ.

Согласно ст. 15 УК РФ к числу тяжких неосторожных преступлений относятся деяния, за которые наказание в виде лишения свободы превышает десять и составляет не более

пятнадцати лет. Будучи тяжкими преступлениями, санкции составов, оформленных в ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ предусматривают максимальное наказание соответственно двенадцать и пятнадцать лет лишения свободы. Тяжкими преступлениями являются нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие смерть одного или более граждан и совершенные лицами, управляющими транспортными средствами и находящимися в состоянии опьянения либо оставившими место нарушения правил.

Медицинскими специалистами доказан тот факт, что нахождение водителя за рулём в состоянии опьянения, значительно ухудшает его способность правильно оценивать окружающую обстановку, складывающуюся в процессе управления транспортным средством, а также приводит к отсутствию должной реакции на изменение обстановки и снижению безопасности, как своей, так и окружающих лиц.

Опасность такого поведения для социума проявляется в том, что человек осознает, что опьянение резко ухудшает его способность адекватно воспринимать складывающуюся обстановку, препятствует своевременному принятию мер к обеспечению надлежащей безопасности движения, в результате чего может произойти дорожно-транспортное происшествие, которое может повлечь за собой причинение вреда здоровью или привести к летальному исходу. Несмотря на это, лицо, осознанно принимает решение к совершению этого действия — управление транспортным средством в состоянии опьянения, при этом его поведение часто влечёт за собой причинение травм или смерти людям, к которым виновный в большинстве случаев относится безразлично.

Согласно исследованиям «более 70 % автотранспортных преступлений было совершено лицами, находившимися в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Свыше трети осужденных за неосторожное причинение смерти также совершили это преступление в состоянии опьянения» [1, с. 13].

По мнению В. В. Лунева «неосторожные деяния с точки зрения мотивации нарушений, приводящих к преступным последствиям, по своей сути практически ничем не отличаются от мотивации умышленных деяний» [3, с. 590]. Близкими по степени общественной опасности к убийствам, совершенным с косвенным умыслом, являются грубые самонадеянные

нарушения правил дорожного движения, совершаемые пьяными водителями, влекущими гибель людей.

В «нетрезвом управлении транспортным средством» наблюдается повышенная опасность водителя и его нарушений. Его противоправные действия умышленно посягают на безопасность дорожного движения, сопровождаются сопутствующими нарушениями других правил. Водитель, находящийся в состоянии опьянения, чаще других становится субъектом дорожно-транспортных преступлений со смертельными последствиями.

Признание данного факта, подтверждаемого данными официальной статистики, обусловило очередное ужесточение наказания для пьяных водителей. С июня 2019 года изменилось наказание, предусмотренное в частях 4 и 6 ст. 264 УК РФ, увеличены его сроки в виде лишения свободы, а деяния переведены в категорию тяжких преступлений.

Необходимость законодательного закрепления категории тяжких неосторожных преступных нарушений правил дорожного движения ранее неоднократно обсуждалась в юридической литературе, а также в рамках целого ряда законопроектов, которые были отклонены. Причиной этого называлось то, что санкции ст. 264 УК РФ были и так достаточно суровые, что изменение категории преступлений на более тяжкую потребовало бы необоснованное редактирование положений института категоризации преступлений в целом, что нарушило бы системный подход к неосторожным деяниям.

Однако анализ складывающейся практики назначения наказания за дорожно-транспортные преступления со смертельным исходом, совершенным водителями в состоянии опьянения, показал ошибочность отклонения указанных выше поправок. Спустя шесть лет в пояснительной записке к проекту закона, вводящему тяжкие неосторожные преступления и увеличивающему наказания за вышеуказанные деяния, было указано, что целью его принятия является соотношение уголовно-правовых санкций с реальной степенью общественной опасности преступных нарушений Правил дорожного движения в состоянии опьянения (части 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ). В ней отмечалось, что в период с 2017 по 2018 год «в среднем 15 % осужденных по части 4 статьи 264 УК РФ приговаривались к наказанию ниже нижнего порога санкции. Более 62 % осужденным по части 6 статьи 264 УК РФ назначается наказание ниже низшего предела санкции или минимально возможного» [9]. Тем самым правоприменение в отношении

наиболее опасных смертельных дорожно-транспортных преступлений на протяжении ряда лет складывалось излишне мягко, несправедливо по отношению к их тяжести.

Устранить данное несоответствие сегодня призвано расширение категории тяжких преступлений за счет включения в них неосторожных деяния, признание тяжкими посягательствами деяний, оформленных в частях 4, 6 ст. 264 УК РФ.

Установление повышенной категории преступлений для фактов управления автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, лицом, нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть потерпевшего и находящимся в состоянии опьянения либо оставившим место их совершения, в современной редакции уголовного закона влечет более строгие уголовно-правовые последствия. К их числу относятся лишение виновного возможности освобождения от уголовной ответственности по ст. 75, 76, 762 УК РФ, увеличение сроков для освобождения от наказания, погашения судимости, установление более строгих видов исправительного учреждения для отбытия наказания и т. п.

Законодатель признает факт повышенной общественной опасности управления транспортными средствами лицами, употребившими алкоголь, либо иные вещества, вызывающие опьянение. Наличие состояния опьянения у водителя, преступно нарушившего правила дорожного движения, выступает отягчающим обстоятельством и влияет на квалификацию по соответствующей части статьи 264 УК РФ. При этом оно не только повышает пределы и размер наказания в виде лишения свободы, но и меняет категорию преступления на более тяжкую. Так, в случае нарушения водителем правил дорожного движения, повлекшего смерть человека, данное деяние является преступлением средней тяжести. Часть 3 ст. 264 УК РФ предусматривает наказание до пяти лет лишения свободы. Однако, если субъектом того же преступления является водитель, находящийся в состоянии опьянения, то имеет место тяжкое преступление (ч. 4 ст. 264 УК РФ), наказуемое от пяти до двенадцати лет лишения свободы. В ситуации наступления смерти двух и более лиц в результате нарушения правил дорожного движения по вине трезвого водителя он может быть подвергнут наказанию на срок до семи лет, а пьяный — от восьми до пятнадцати лет лишения свободы.

Сегодня правом проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения наделен достаточно узкий круг

должностных лиц [5, с. 86], существуют сложности в его установлении, доказывании и правовой оценке. Между тем использование законодательного определения лица, находящегося в состоянии опьянения, сформулированного в примечании к ст. 264 УК РФ, служит важным критерием повышения тяжести преступного нарушения правил дорожного движения.

До апреля 2019 года проблемной являлась ситуация, когда пьяные водители, скрывались с места криминального ДТП, избегая освидетельствования, в результате не признавались находящимися в состоянии опьянения. Это позволяло им уйти от ответственности за данный факт. В свою очередь не квалифицировалось самостоятельно и оставление места нарушения правил ввиду сложности оценки признаков преступлений, предусмотренных ст. 125 УК [8, с. 125], разграничения с административно наказуемым составом ст. 12.27 КоАП РФ. Такое неприменение наказания к нарушителям делало процедуру его назначения за совершенный противоправный поступок неосуществимой [7, с. 88], подрывало принципы неотвратимости и справедливости ответственности.

23 апреля 2019 года в силу вступил Федеральный Закон «О внесении изменений в ст. 264 и ст. 264.1 Уголовного Кодекса Российской Федерации», внесший изменения в части 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ, целью которого было устранение преимущества в ситуации, когда лицо, управляющее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения и скрывшееся с места ДТП с тяжкими последствиями находилось в более выигрышном положении по отношению к правонарушителям, оставшимся на месте. После принятия поправок в уголовном законе наказание для оставивших место дорожно-транспортного преступления водителей стала идентичным санкции для субъектов, находящихся в состоянии опьянения.

### **Выводы**

Сегодня продолжают оставаться «значительные погрешности в законодательной формулировке составов, посвященных безопасности работы транспорта, влияющие на справедливость установления признаков субъекта преступления, причинно-следственной связи между нарушениями и наступившими последствиями» [6, с. 111]. Однако вопрос о некогда привилегированном положении

скрывшихся с места ДТП водителей разрешен путем включения пункта «б» в ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, предусматривающего сопряженность описанных в статье нарушений правил с оставлением места их совершения. Оставившие место преступного нарушения правил водители фактически уравниваются с водителями, находящимися в состоянии опьянения. Факт оставления места преступления, описанного в рассматриваемой статье, повышает его категорию на одну ступень, вплоть до признания тяжкой разновидностью.

Ужесточение наказания для лиц, нарушивших правила и управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения или скрывшихся с места их совершения оказалось весьма существенным шагом законодателя, призванным изменить практику уголовно-правовой оценки данных преступлений, оказать превентивный эффект в сфере безопасности дорожного движения.

Представляется верным мнение, что совершенствование института категоризации, вносимые в него изменения «позволяют упорядочить процесс дифференциации уголовной ответственности и в конечном счете делают более справедливыми отечественный уголовный закон и практику его применения» [2, с. 166].

Категоризация преступлений имеет важное юридическое значение. Оно проявляется на разных этапах применения уголовно-правовых норм, в ходе выбора части статьи 264 УК РФ для квалификации, наказания, оценки возможностей освобождения от уголовной ответственности и наказания, его отбытия и т. д.

Оценить целесообразность и результаты введения категории тяжких неосторожных преступлений применительно к ч. 4, 6 ст. 264 УК РФ, их положительные или негативные стороны, будет возможно через определённый промежуток времени. Пока лишь можно говорить о том, что применение повышенной уголовной ответственности за квалифицированные виды криминальных нарушений правил дорожного движения выступит одним из оптимальных направлений повышения эффективности уголовно-правовой политики в сфере дорожного движения. Стоит надеяться, что это окажет ожидаемое превентивное влияние потенциальных нарушителей путем угрозы более жестокого наказания по этой статье.

### **Список литературы**

1. Воронин, Ю. А. Неосторожная преступность: современные тенденции и проблемы предупреждения / Ю. А. Воронин // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2019. — Т. 19, № 1. — С. 10–16.

2. Иванчин, А. В. Регламентация в уголовном кодексе Российской Федерации формального основания категоризации преступлений и перспективы ее совершенствования / А. В. Иванчин, Л. О. Кулева // Вестник института: преступление, наказание, исправление. — 2019. — Т. 13, № 2. — С. 162–168.
3. Лунеев, В. В. Курс мировой и российской криминологии : учебник ; в 2 т. Особенная часть / В. В. Лунеев. — М. : Издательство Юрайт, 2011. 872 с. — Т. 2.
4. Майоров, В. И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2018. — № 6. — С. 116–122.
5. Мишина, Ю. В. Проблемы реализации полномочий сотрудников полиции по установлению состояния опьянения у лиц, совершающих административные правонарушения / Ю. В. Мишина // Вестник Владимирского юридического института. — 2019. — № 3 (52). — С.86–90.
6. Семенов, В. Р. Транспортные преступления в истории российского уголовного права / В. Р. Семенов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова. — 2018. — № 2 (75). — С. 109–112.
7. Смоляков, А. И. О некоторых аспектах реализации принципа неотвратимости наказания в области обеспечения безопасности дорожного движения / А. И. Смоляков // Наука и практика. — 2015. — № 1 (62). — С. 87–90.
8. Сорокин, А. И. Проблемы квалификации оставления в опасности / А. И. Сорокин // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В. В. Лукьянова. — 2018. — № 4 (77). — С. 125–128.
9. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации (об усилении уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта) : законопроект № 685843-7 // Система обеспечения законодательной деятельности. — URL: <https://sozd.duma.gov.ru/>.

#### References

1. Voronin, Yu. A. Neostorozhnaya prestupnost: sovremennye tendentsii i problemy preduprezhdeniya / Yu. A. Voronin // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya «Pravo». — 2019. — Т. 19, № 1. — С. 10–16.
2. Ivanchin, A. V. Reglamentatsiya v ugovolnom kodekse Rossiyskoy Federatsii formalnogo osnovaniya kategorizatsii prestupleniy i perspektivy ee sovershenstvovaniya / A. V. Ivanchin, L. O. Kuleva // Vestnik instituta: prestuplenie, nakazanie, ispravlenie. — 2019. — Т. 13, № 2. — С. 162–168.
3. Luneev, V. V. Kurs mirovoy i rossiyskoy kriminologii : uchebnik ; v 2 t. Osobennaya chast / V. V. Luneev. — М. : Izdatelstvo Yurayt, 2011. 872 s. — Т. 2.
4. Mayorov, V. I. Klassifikatsiya riskov, vznikayushchikh v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2018. — № 6. — С. 116–122.
5. Mishina, Yu. V. Problemy realizatsii polnomochiy sotrudnikov politsii po ustanovleniyu sostoyaniya opyaneniya u lits, sovershayushchikh administrativnye pravonarusheniya / Yu. V. Mishina // Vestnik Vladimirskogo yuridicheskogo instituta. — 2019. — № 3 (52). — С.86–90.
6. Semenov, V. R. Transportnye prestupleniya v istorii rossiyskogo ugovolnogo prava / V. R. Semenov // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. V.V. Lukyanova. — 2018. — № 2 (75). — С. 109–112.
7. Smolyakov, A. I. O nekotorykh aspektakh realizatsii printsipa neotvratimosti nakazaniya v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / A. I. Smolyakov // Nauka i praktika. — 2015. — № 1 (62). — С. 87–90.
8. Sorokin, A. I. Problemy kvalifikatsii ostavleniya v opasnosti / A. I. Sorokin // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. V. V. Lukyanova. — 2018. — № 4 (77). — С. 125–128.
9. O vnesenii izmeneniy v Ugolovnyy kodeks Rossiyskoy Federatsii (ob usilenii ugovolnoy otvetstvennosti za prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta) : zakonoproekt № 685843-7 // Sistema obespecheniya zakonodatelnoy deyatelnosti. — URL: <https://sozd.duma.gov.ru/>.

Дата поступления статьи в редакцию: 13.12.2019.