

УДК 343.2/7

**НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:  
ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ**

© 2019 г.

**М.Г. Фролов**

Смоленский государственный университет, Смоленск

michailfroloff@mail.ru

*Поступила в редакцию 13.02.2019*

Исследуется проблема правового регулирования общественных отношений, возникающих в связи с нарушением правил дорожного движения. Анализируется состояние дорожно-транспортного травматизма, проведен критический анализ норм уголовного и административного законодательства, устанавливающих юридическую ответственность за правонарушения, совершаемые в сфере эксплуатации автомобильного транспорта, внесены предложения по совершенствованию мер предупреждения автодорожных происшествий.

*Ключевые слова:* автомобилизация, нарушение правил дорожного движения, ответственность за правонарушения, меры предупреждения аварийности на транспорте.

Автомобилизация – одна из характерных и неотъемлемых составляющих современной цивилизации. За последние 10–15 лет в стране наметилась устойчивая тенденция роста парка автотранспортных средств. В настоящее время парк автомобильной техники России составляет более 50 млн единиц, из них доля легковых – 85%. Причем 14.9% из общего количества зарегистрированных легковых автомобилей приходится на Москву и Московскую область, второе и третье место в рейтинге регионов по данному показателю занимают, соответственно, Краснодарский край (4.2%) и Санкт-Петербург (4.0%) [1].

В целом позитивный процесс автомобилизации имеет и обратную, негативную сторону, являясь источником многих проблем и потерь. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) в 2018 г. стали причиной гибели 16.4 тысячи человек [2]. Из общего числа смертельно травмированных в ДТП – 70% составляют лица трудоспособного возраста, 18% пострадавших становятся инвалидами [3, с. 399].

Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий в России многократно выше, чем в других странах. По числу погибших в расчете на 10 тыс. транспортных средств РФ находится на третьем месте в мире и значительно опережает Финляндию – более чем в 5 раз, Швецию – в 7 раз, Японию – почти в 6 раз [4, с. 60].

Глобальность проблемы обеспечения безопасности на дорогах обусловила принятие в 2010 г. Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций Резолюции № 64/255 [5], которая объявила период с 2011 г. по 2020 г. «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». В контексте данного международного проекта в Российской

Федерации была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [6]. Основная цель программы – сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий на 8 тысяч человек (28.82%) по сравнению с 2012 г.

Решение данной проблемы немыслимо без комплексного подхода, включающего как вопросы улучшения качества, пропускной способности автомобильных дорог, повышения надежности технических систем управления дорожным движением, так и вопросы повышения качества подготовки водителей и совершенствования правового регулирования в данной сфере общественных отношений.

Правовая оценка дорожно-транспортного происшествия определяется видом и размером причиненного вреда. В Кодексе РФ об административных правонарушениях имеется отдельная глава 12, включающая составы административных правонарушений в области дорожного движения. Большинство из них предусматривают ответственность за нарушение правил дорожного движения, когда материальные последствия или не наступили, или ограничиваются рамками легкого или среднего вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.24 КоАП РФ). Если же нарушение правил дорожного движения влечет тяжкий вред здоровью или смерть потерпевшего, то подобные деяния «перерастают» в преступления, предусмотренные главой 27 УК РФ.

Огромную опасность представляет управление транспортным средством лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения. Алкоголь в любой дозе резко снижает возможность выбора правильных решений в сложной дорожной обстановке и многократно увеличи-

вает время реакции, а в аварийной ситуации водителю приходится принимать до 15 решений в секунду [7, с. 215].

Ответственность за безопасное отношение к интересам общества, проявляемое водителем, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, предусмотрена административной правовой нормой (ст. 12.8 КоАП РФ) и уголовно-правовыми нормами (ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ). Заметим, что в нормах ст. 264 УК РФ описаны материальные составы преступлений. Фактически сознательное нарушение правил безопасности дорожного движения, не повлекшее причинения тяжкого вреда здоровью или смертельный исход, уголовно не наказуемо. В этой связи с позиций криминологической науки здесь правильно говорить о профилактике отклоняющегося поведения, связанного с пренебрежением специальных правил. Причем нарушение самих правил может совершаться специальным субъектом как умышленно (бахвальство, озорство, хулиганские побуждения и т.п.), так и по неосторожности (не замечен дорожный знак или линия разметки по невнимательности, неправильно рассчитан тормозной путь и т.д.).

Таким образом, если в административном проступке субъективная сторона нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств характеризуется как умышленной, так и неосторожной формой вины, то, при наличии указанных в ст. 264 УК РФ материальных последствий, психическое отношение к ним виновного характеризуется виной в виде преступного легкомыслия или преступной небрежности.

Исходя из формальной логики, лицо, принявшее решение управлять транспортным средством в нетрезвом состоянии, изначально представляет угрозу общественным интересам. При анализе диспозиции нормы ст. 264.1, введенной в УК РФ Федеральным законом от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ [8], возникает ряд вопросов. Осознает ли лицо общественную опасность своих действий, управляя не в первый раз транспортным средством в состоянии опьянения? Желает ли наступления общественно опасных последствий? Какая форма вины имеет место? В теории уголовного права считается, что преступление с формальным составом может быть совершено только с прямым умыслом [9, с. 131]. Сама конструкция диспозиции ст. 264.1 УК РФ закладывает повышенную общественную опасность деяния лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, которое ранее привлекалось к административной ответственности (ст. 12.8 КоАП РФ, ст. 12.26 КоАП

РФ) или имеет судимость по ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ или ст. 264.1 УК РФ.

В этой связи не совсем понятен замысел законодателя при установлении единой санкции и для случаев повторного совершения административных правонарушений (в преступлении с административной преюдицией), и в случаях управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, имеющим судимость по ст. 264.1 УК РФ либо частям второй, четвертой и шестой ст. 264 УК РФ. Представляется, что в целях усиления превентивной силы данной нормы законодателю следовало бы дифференцировать ответственность фигурантов, ранее привлекавшихся сугубо к административной ответственности по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ, и лиц, имеющих судимость по ст. 264 и 264.1 УК РФ.

Соответственно диспозиции норм в предлагаемом нами варианте ст. 264.1 УК РФ могут быть изложены следующим образом:

– часть 1. Управление трамваем, автомобилем или другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутое административному взысканию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования прохождения медицинского освидетельствования;

– часть 2. Управление трамваем, автомобилем или другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, ч. 4 или ч. 6 ст. 264 либо ч. 1 ст. 264.1 УК РФ.

При этом санкция ч. 2 ст. 264.1 УК РФ должна быть более строгой и предусматривать в качестве дополнительного наказания лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок от 3 до 5 лет (или с большим максимальным пределом с учетом максимума, определенного законодателем в ч. 2 ст. 47 УК РФ).

Неосторожная форма вины, присущая большинству правонарушений в сфере эксплуатации автомобильного транспорта, в известной степени определяет специфику мер их предупреждения. Фундаментом общесоциального предупредительного воздействия, несомненно, является культурно-воспитательная и просветительская работа среди участников дорожного движения. Практика показывает, что большинство ДТП совершается из-за незнания правил дорожного движения либо халатного к ним отношения. В ряде случаев ДТП детерминировано отсутствием должных морально-этических качеств, что проявляется, например, в «агрессивном вожде-

нии» (резкие разгон и торможение, неожиданные перестроения, несоблюдение бокового интервала и дистанции, перестроение в условиях интенсивного движения, нарушение правил проезда в ходе перестроения по отношению к транспортному средству, обладающему приоритетным правом проезда).

Значимое место в предупреждении правонарушений в сфере эксплуатации автомобильного транспорта занимают технические меры, связанные непосредственно с организацией дорожного движения. С учетом положительного опыта использования автоматических систем слежения за поведением участников дорожного движения, накопленного за рубежом, в РФ в текущем десятилетии созданы центры автоматической фиксации административных правонарушений, позволяющие реализовывать концепции «умного» и безопасного города. В решении задачи мониторинга движения транспортных средств вне пределов городов альтернативой фотовидеофиксации несомненно является спутниковый мониторинг. Единственным препятствием для реализации космического слежения является отсутствие законодательного закрепления обязательного оснащения всех транспортных средств контроллерами систем спутникового мониторинга.

Отдельные технические мероприятия, проводимые в настоящее время, имеют спорный характер. Так, например, решение уменьшить размеры дорожных знаков, мотивированное существенным снижением расходов на их изготовление, по нашему мнению, приведет к сокращению времени для принятия решения водителем, оборудование в городах разделительной полосы столбиками вертикальной разметки, вызывающими в темное время суток при встречном свечении фар эффект «бегущего пешехода», провоцирует водителя на экстренное торможение.

Перспективным направлением предупредительной работы в исследуемой сфере обще-

ственных отношений являются меры виктимологической профилактики, ориентированные прежде всего на наиболее уязвимые категории участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и др.) с учетом особенностей их возрастной виктимности.

#### *Список литературы*

1. Парк легковых автомобилей в России. Топ-20 регионов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.asroad.org/park-legkovykh-avtomobilej-v-rossii-top-20-regionov/> (дата обращения: 04.02.2019).
2. В ГИБДД назвали число погибших в ДТП в 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://russian.rt.com/russia/news/587461-dtp-gibdd-rossiya> (дата обращения: 04.02.2019).
3. Предупреждение преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел: Учебник / Под ред. В.Я. Кикотя, С.Я. Лебедева. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. 488 с.
4. Финк Д.А. Причины дорожно-транспортных происшествий в странах Европы, Азии и США // Наука и образование. 2014. № 51. С. 59–62.
5. Резолюция Генеральной ассамблеи Организации Объединенных Наций № 64/255 от 10 мая 2010 года // Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/>; <http://www.un.org/ru/ga/64/docs/64res3.shtml> (дата обращения: 07.02.2019).
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 41. Ст. 5183.
7. Лунеев В.В. Преступное поведение: мотивация, прогнозирование, профилактика. М.: Перспектива, 2010. 319 с.
8. Федеральный закон от 31.12.2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 2015. № 1 (часть I). Ст. 81.
9. Уголовное право России. Общая часть / Под ред. А.И. Рагога. 3-е изд., с изм. и доп. М.: Эксмо, 2009. 528 с.

## **SOME PROBLEMS OF LEGAL REGULATION AND PREVENTION OF TRAFFIC VIOLATIONS**

*M.G. Frolov*

The article examines some problems of legal regulation of traffic violations. The results of the author's study of road traffic injury statistics are presented. Criminal and administrative law regulations that determine liability for crimes in the use of road transport have been analysed. Some proposals have been made to improve the prevention of traffic violations.

*Keywords:* automobilization, traffic violations, liability for crimes, prevention.

## References

1. Park legkovykh avtomobilej v Rossii. Top-20 regionov [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.asroad.org/park-legkovykh-avtomobilej-v-rossii-top-20-regionov/> (data obrashcheniya: 04.02.2019).
2. V GIBDD nazvali chislo pogibshih v DTP v 2018 g. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://russian.rt.com/Russia/news/587461-dtp-gibdd-rossiya> (data obrashcheniya: 04.02.2019).
3. Preduprezhdenie prestuplenij i administrativnyh pravonarushenij organami vnutrennih del: Uchebnik / Pod red. V.Ya. Kikoty, S.Ya. Lebedeva. 2-e izd., pererab. i dop. M.: YuNITI-DANA, 2015. 488 s.
4. Fink D.A. Prichiny dorozhno-transportnyh proisshestvij v stranah Evropy, Azii i SShA // Nauka i obrazovanie. 2014. № 51. S. 59–62.
5. Rezolyuciya General'noj assamblei Organizacii Ob"edinennyh Nacij № 64/255 ot 10 maya 2010 goda // Rezolyucii General'noj Assamblei OON [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.gibdd.ru>; <http://www.un.org/ru/ga/64/docs/64res3.shtml> (data obrashcheniya: 07.02.2019).
6. Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 03.10.2013 g. № 864 «O federal'noj celevoj programme «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013–2020 godah» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 2013. № 41. St. 5183.
7. Luneev V.V. Prestupnoe povedenie: motivaciya, prognozirovanie, profilaktika. M.: Perspektiva, 2010. 319 s.
8. Federal'nyj zakon ot 31.12.2014 g. № 528-FZ «O vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii po voprosu usileniya otvetstvennosti za sovershenie pravonarushenij v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya» // Sobranie zakonodatel'stva RF. 2015. № 1 (chast' I). St. 81.
9. Ugolovnoe pravo Rossii. Obshchaya chast' / Pod red. A.I. Raroga. 3-e izd., s izm. i dop. M.: Eksmo, 2009. 528 s.