

**Собин Дмитрий Владимирович**

аспирант кафедры уголовного права и криминологии

Кубанского государственного университета

[hooligang@mail.ru](mailto:hooligang@mail.ru)

**Dmitry V. Sobin**

graduate student, the Department of criminal law and criminology,

the Kuban state University

[hooligang@mail.ru](mailto:hooligang@mail.ru)

**Дорожно-транспортное происшествие как пограничное правонарушение  
административно-правового и уголовно-правового характера:  
проблемы противодействия**

**A road traffic accident as a border offence of administrative-legal and  
criminal-legal character: problems of counteraction**

***Аннотация:** Автор рассматривает проблемы противодействия дорожно-транспортным происшествиям с позиции административного и уголовного законодательства, анализирует подходы судебной практики к оценке рассматриваемых правонарушений. Дорожно-транспортное происшествие – это пограничное правонарушение административно-правового и уголовно-правового характера и чем ниже эффективность административной деятельности, предписаний об обеспечении безопасности дорожного движения, постановлений о привлечении к административной ответственности, тем выше перспектива нарушителя стать преступником.*

***Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, безопасность дорожного движения, дифференциация ответственности в законе, неотвратимость и индивидуализация наказания, судебная практика.*

***Summary:** the author considers the problems of combating road traffic accidents from the position of administrative and criminal law, analyzes approaches of the judicial practice to the assessment of these offenses. The road accident is a boundary offense of administrative and legal and criminal and legal nature and the efficiency of administrative activities, instructions about safety of traffic, resolutions on administrative prosecution is lower, the prospect of the violator to become the criminal is higher.*

***Keywords:** road traffic accident, road safety, differentiation of responsibility in the law, inevitability and personalization of punishment, judicial practice.*

Совет Безопасности Российской Федерации, оценивая сложившуюся на 2013 год криминальную ситуацию в России, особо отметил обострение ситуации в сфере уголовно-правового и административно-правового противодействия дорожно-транспортным происшествиям. Законодатель отнес этот вид

преступлений к группе неосторожных, но, тем не менее, они по тяжести последствий представляют особую общественную опасность. Поэтому и оценивать этот сегмент структуры преступности следует как опасный вызов для общества[1]. Ежегодно в стране погибает в результате дорожно-транспортных происшествий несколько десятков тысяч человек, сотни тысяч получают ранения различной степени, причиняется колоссальный материальный ущерб. Например, только за 9 месяцев 2016 г. в авариях погибли почти 17 тысяч человек.

Как отмечали Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова, «на дорогах России гибнут от действий разнузданных, пьяных водителей дети и взрослые, учителя, врачи и другие ни в чем не повинные законопослушные граждане»[2]. Как в подтверждение этого послышала 4 декабря 2016 г. страна узнала о разыгравшейся трагедии в районе Нефтеюганска. В результате столкновения грузового автомобиля и автобуса, перевозившего из Ханты-Мансийска команду юных спортсменов, погибли 12 человек. Среди погибших 11 юных гимнастов и их тренер. 24 человека получили тяжкие ранения, в критическом состоянии госпитализированы[3]. Раскрытие преступления взял под личный контроль глава Следственного комитета РФ. Водители автомобилей привлечены к уголовной ответственности по ч. 5 ст. 264 УК РФ и взяты под стражу. По данным ГИБДД водитель автобуса за 2015 и 2016 гг. 7 раз привлекался к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Водитель грузового автомобиля С., индивидуальный предприниматель, 12 раз привлекался к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения различного вида. Причем на момент аварии он был уже лишен прав за управление автомобилем в состоянии опьянения[4].

11 декабря 2016 г. состоялось внеочередное заседание правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, на которой было принято решение обобщить все предложения по организации перевозок детей и на организованные перевозки в целом[5]. К сожалению, казалось бы, самый безопасный способ передвижения граждан связан с автобусными перевозками. Однако статистика показывает, что реалии опровергают это мнение. Так, например, за 6 месяцев 2015 г. в России было зарегистрировано более 5 тысяч дорожно-транспортных происшествий с участием пассажирских автобусов, в них погибло более 400 человек.

Мы предприняли попытку смоделировать ход мыслей, протекающий в сознании здравомыслящего человека, который сопоставляет и сравнительно оценивает следующие ситуации, получившие процессуальное разрешение в суде. Так, *первый вид ситуаций* связан со своеобразными судебными решениями по фактам дорожно-транспортных происшествий. Например, Кавказский районный суд приговорил Ф. к трем годам лишения свободы по ч. 6 ст. 264 УК РФ с отбыванием наказания в колонии-поселения. Он был признан виновным в том, что управлял автомобилем, находясь в состоянии алкогольного опьянения. При совершении обгона впереди идущего транспорта он выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение со встречным автомобилем. В результате водитель этого транспортного средства и две пас-

сажирки погибли на месте[6]. Еще более трагический случай имел место 15 сентября 2010 г. в г. Кызыле. В результате дорожно-транспортного происшествия погибли 4 учительницы. Машина виновного на большой скорости въехала на «зебру», буквально раздавив потерпевших.

Курганинский районный суд Краснодарского края осудил Т. к 3 годам лишения свободы условно. Т. признан виновным в том, что он на большой скорости выехал на встречную полосу движения и столкнулся со встречной машиной. Два пассажира, находившиеся в этой машине, погибли, а водителю причинен тяжкий вред здоровью[7]. Итак, результат – два трупа и один инвалид – оценен в 3 г. лишения свободы условно. Поразительный пример имел место 7 августа 2016 г., когда в результате дорожно-транспортного происшествия погибли 9 человек. Оно произошло в Кочубеевском районе Ставропольского края в результате лобового столкновения автомобиля «Лада-Приора» и ФОРДА. Водитель «Лады-Приоры» за последние 2 года более 20 раз нарушал правила дорожного движения, а в феврале 2016 г. вообще был лишен прав за управление в нетрезвом виде на полтора года[8].

Для завершения характеристики судебных решений по этому виду ситуаций мы изучили 20 уголовных дел, возбужденных по фактам дорожно-транспортных происшествий, которые были рассмотрены судами Краснодарского края в первой половине 2015 г. Из них 5 ДТП было совершено в состоянии опьянения. Совокупный результат этих преступных действий – 20 лишенных жизни, 10 инвалидов (им причинен тяжкий вред здоровью), 3 – с вредом здоровью средней тяжести, а также особо крупный материальный ущерб. За все преступления виновным было назначено 42 года лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении.

Показательно, что эта крайне тревожная ситуация складывалась в условиях реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»[9].

*Второй вид ситуаций* мы связали с решениями судов по тяжким преступлениям против личности. Так, Крымский районный суд приговорил Ж. по ч. 4 ст. 111 УК РФ к восьми годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии строгого режима. Подсудимый во время распития спиртных напитков с Я. на почве неприязненных отношений нанес ей четыре удара по лицу и голове, два удара в область грудной клетки. В результате полученных повреждений потерпевшая умерла на месте преступления[10].

Т. в ходе ссоры с О., возникшей во время употребления спиртных напитков, нанес последнему 4 удара руками по голове и 3 удара деревянной палкой по голове и туловищу. От полученных телесных повреждений О. на следующий день скончался в больнице. Мостовской районный суд признал его виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 111 УК РФ, и назначил ему наказание в виде 12 лет лишения свободы с отбыванием в исправительной колонии строгого режима[11].

Таким образом, на одном полюсе мы видим, как на дорогах гибнут от действий разнузданных, пьяных водителей дети и взрослые, учителя, врачи и другие, ни в чем не повинные законопослушные граждане. Согласно данным

МВД РФ, ежегодно более 900 детей погибают на дорогах страны и десятки тысяч получают травмы, становятся инвалидами[12]. География и распространенность изученных нами совершенных ДТП в различных регионах подчеркивают: а) масштабы трагедии, б) пробелы законодательства, в) беспомощность власти и г) серьезные изъяны судебной практики.

На другом полюсе наблюдаем насильственные преступления как результат бытовых конфликтов, ссор, обоюдного пьянства. Правоприменительная практика реагирует на них на несколько порядков острее, чем на последствия ДТП. Вполне естественно, что сложившийся подход судебной практики к оценке преступлений против жизни и здоровья мы полностью поддерживаем и полагаем, что она может быть и более жесткой. Однако одновременно подчеркиваем, что законодателю, административной и судебной практике необходимо более объективно оценить опасную ситуацию в сфере обеспечения безопасности движения.

В литературе справедливо отмечено, что активность законодателя пробуждается после каждого резонансного происшествия, когда гибнут десятки людей (пример с ДТП в Нефтеюганске). Причем, это делается без основательного анализа того, что исчерпали ли предыдущие нормы свой предупредительный потенциал. Административное законодательство, в принципе, содержит достаточно солидную систему норм предупредительного характера[13]. В последние годы в него внесен ряд положений, которые должны были бы повлиять на улучшение ситуации. Например, запрет перевозок детей в вечернее и ночное время, при неблагоприятной погоде, обязательное сопровождение машинами ГИБДД. Нарушение этих правил влечет штраф для должностных лиц – 50 тысяч, для юридических лиц – 200 тыс. рублей. За отсутствие договора фрахтования с перевозчиком предусмотрен штраф для физического лица – водителя в размере трех тысяч рублей, для должностных лиц – 25 тысяч рублей; для юридических лиц – 100 тысяч рублей.

И еще можно назвать ряд других ограничений. Например, внесены предложения и по корректированию уголовной ответственности за дорожно-транспортное происшествие, совершенное в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Авторы законопроекта отмечают в пояснительной записке, что «на настоящее время действующая редакция статьи 264 УК РФ несоразмерна степени общественной опасности данного правонарушения», поэтому целесообразно повысить пределы соответствующих санкций[14].

В Государственной Думе находится законопроект о введении ответственности за опасное движение в соответствии со ст. 12.38 КоАП РФ. Содержание этого правонарушения заключается в следующем: а) невыполнение требования при перестроении уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; б) несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства; в) резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, а также препятствование обгону. Необходимым условием привлечения водителя к административной ответ-

ственности при наличии отмеченных нарушений является создание реальной угрозы жизни, здоровью, серьезного материального ущерба третьим лицам. За совершение подобного правонарушения предусмотрен штраф в размере 5 тыс. руб.

С. Смирнов, редактор журнала «За рулем», анализируя сложившуюся оперативную обстановку, делает вывод, что отсутствие *неотвратимости* наказания и *назначенное легкое наказание* – ситуацию на дорогах не изменят. Мы будем продолжать видеть на дорогах гонщиков, стритрейсеров, у которых обеспеченные родители могут заплатить за шалости ребенка[15].

Действительно, можно ли говорить о неотвратимости наказания, в данном случае административного, когда за 10 месяцев 2016 г. Госавтоинспекция направила в Федеральную службу судебных приставов 5,5 миллиона постановлений для принудительного взыскания неоплаченного в установленном законом срок административного штрафа[16].

Таким образом, из результатов проведенного анализа вытекают три основных вывода. *Во-первых*, дорожно-транспортное происшествие – это пограничное правонарушение административно-правового и уголовно-правового характера и чем ниже эффективность административной деятельности, предписаний об обеспечении безопасности дорожного движения, постановлений о привлечении к административной ответственности, тем выше перспектива нарушителя стать преступником. В этом направлении законодатель планирует предпринять дополнительные меры. Государственная Дума во втором чтении приняла поправки в Уголовный кодекс РФ, регламентирующие уголовную ответственность за фальсификацию доказательств при рассмотрении дел об административном правонарушении. Естественно, что в первую очередь идет речь о нарушении Правил дорожного движения, так как именно в этой сфере имеют место многочисленные факты фальсификации, подделки документов, подписей и т.д. Санкция предлагаемой уголовно-правовой нормы будет предусматривать штраф от 100 тысяч до 300 тысяч рублей, обязательные работы 480 часов или исправительные работы на срок до двух лет[17].

*Во-вторых*, установленные в санкциях ст. 264 УК РФ пределы наказания за дорожно-транспортные преступления и предусмотренный законодательством вид исправительного учреждения для отбывания наказания осужденными за их совершение явно не соответствуют опасности анализируемых нами преступлений, отнесенных законодателем к категории неосторожных.

*В-третьих*, сделан вывод, касающийся тенденций правоприменительной практики в части назначения судами наказания за убитых и искалеченных людей. Он перекликается с мнением В. Лысакова, С. Смирнова, Л. Прохорова, М. Прохоровой и других авторов. Все согласны, что максимальные пределы санкций ст. 264 УК РФ явно занижены. Однако ни в одном приговоре, из числа изученных нами, даже при осуждении за совершение ДТП в состоянии опьянения, суды не назначали максимальное наказание, предусмотренное соответствующей санкцией. Заместитель председа-

теля комитета Госдумы В. Лысаков отмечал, что «в 2011 году за ДТП, в результате которого погиб один человек, осуждены более 3400 лиц. Однако более 2000 из них получили условные сроки»[18]. И как мы полагаем, подобный либеральный подход судебной практики не может достичь целей наказания.

### **Литература**

1. Егоров И. Вызов принят: интервью секретаря Совета Безопасности РФ Н. Патрушева // *Российская газета*. 2013. 27 декабря.

2. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // *Юридический мир*. 2013. № 6. С. 9-11.

3. Добрынина С. Влетели под фуру // *Российская газета*. 2016. 5 декабря.

4. Толстоухова Н. Тягач без правил // *Российская газета*. 2016. 16 декабря.

5. Баршев В. Водителям дадут знак. Порядок перевозки детей пересмотрят // *Российская газета*. 2016. 12 декабря.

6. Архив Кавказского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

7. Архив Курганинского районного суда Краснодарского края за 2010 г.

8. Брежицкая Е. Гнал без прав // *Российская газета*. 2016. 8 августа.

9. О

первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 22 сентября 2006 г. № 1042 // *Российская газета*. 2006. 26 сентября.

10. Архив Крымского районного суда Краснодарского края за 2013 г.

11. Архив Мостовского районного суда Краснодарского края за 2005 г.

12. Александров Г. Колеса смерти // *Аргументы и факты*. 2012. № 39.

13. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»: Федеральный закон от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ // *Российская газета*. 2013. 25 июля.

14. Куликов В. Допьются до тюрьмы // *Российская газета*. 2016. 3 ноября.

15. См.: *Российская газета*. 2016. 17 ноября.

16. Баршев В. Лихачи под арестом // *Российская газета*. 2016. 18 ноября.

17. Петров И. Доказательства по понятиям // *Российская газета*. 2017. 10 января.

18. См.: Баршев В. Лихач подорожает. Интервью В. Лысакова // *Российская газета*. 2012. 2 октября.

#### **Literature**

1. Egorov I. *The challenge is accepted: interview of the Secretary of the Security Council of the Russian Federation N. Patrushev*//*Russian newspaper*. 2013. December 27.

2. Prokhorov L. A., Prokhorova M. L. *Traffic safety and operation of transport: a criminal situation and urgent legal and law-enforcement problems caused by it*//*the Legal world*. 2013. No. 6. Page 9-11.

3. Dobrynina S. *Flew under the truck*//*the Russian newspaper*. 2016. December 5.

4. Tolstoukhova N. *The drive truck without rules*//*the Russian newspaper*. 2016. December 16.

5. Barshev V. *Drivers will be given a sign. The order of transportation of children will be reviewed*//*the Russian newspaper*. 2016. December 12.

6. *Archive of the Caucasian district court of Krasnodar Krai for 2013*.

7. *Archive of Kurganinsky district court of Krasnodar Krai for 2010*.

8. Brezhitskaya E. *Drove without the rights*//*the Russian newspaper*. 2016. August 8.

9. *About first-priority measures for traffic safety: Decree of the Russian President of September 22, 2006 No. 1042*//*Russian newspaper*. 2006. September 26.

10. *Archive of the Crimean district court of Krasnodar Krai for 2013*.

11. *Archive of Mostovsky district court of Krasnodar Krai for 2005*.

12. Alexandrov. *Death wheels*//*Arguments and facts*. 2012. No. 39.

13. *About introduction of amendments to the Code of the Russian Federation about administrative offenses and article 28 of the Federal law "About Traffic Safety": The federal law of July 23, 2013 No. 196-FZ*//*the Russian newspaper*. 2013. July 25.

14. Kylikov V. *Dopyyutsya's sandpipers to prison*//*the Russian newspaper*. 2016. November 3.

15. *See: Russian newspaper*. 2016. November 17.

16. Barshev V. *Reckless drivers under arrest*//*the Russian newspaper*. 2016. November 18.

17. Petrov I. *Proofs on concepts*//*the Russian newspaper*. 2017. January 10.

18. *See: Barshev V. The reckless driver will rise in price. V. Lysakov's interview*//*Russian newspaper*. 2012. October 2.