

Научная статья
УДК 343.2/.7
DOI 10.33184/pravgos-2023.3.11

Original article

КОСТРОВА Марина Борисовна
Уфимский университет науки и технологий,
Уфа, Россия;
e-mail: kostrovam@mail.ru;
<https://orcid.org/0000-0002-1244-144X>

KOSTROVA Marina Borisovna
University of Science and Technologies,
Ufa, Russia

ЗАКОНОТВОРЧЕСКИЕ ОШИБКИ В КОНСТРУИРОВАНИИ РОССИЙСКОЙ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМЫ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВА- НИЯ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА ДЛЯ ИХ ИСПРАВЛЕНИЯ. ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

LEGISLATIVE ERRORS IN THE CONSTRUCTION OF THE RUSSIAN CRIMINAL LAW NORM
ON LIABILITY FOR VIOLATIONS OF THE RULES OF ROAD TRAFFIC AND OPERATION
OF VEHICLES AND THE POSSIBILITY OF USING FOREIGN EXPERIENCE TO CORRECT
THEM. PART ONE

Памяти Владимира Сергеевича Комиссарова
посвящается

Аннотация. Первоначальная редакция уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотренной ст. 264 УК РФ, серьезных недостатков не имела. Ее структура и содержание соответствовали (за очень малым исключением) доктринальным правилам криминализации и пенализации, дифференциации уголовной ответственности и наказания, конструирования составов преступлений и построения санкций уголовно-правовых норм. Однако многочисленные изменения и дополнения, внесенные в статью в 2003–2022 гг., породили столь же многочисленные ее дефекты. Цели настоящей публикации: анализ законотворческих ошибок в конструировании российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и поиск возможных путей их исправления с использованием зарубежного опыта. Исследование проведено с применением комплекса методов: общенаучных (индукции, дедукции, анализа, синтеза, системно-структурного) и частнонаучных (формально-юридического, социологического, сравнительно-правового). Выявлены дефекты российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и законотворческие ошибки, обусловившие их появление. На основе изучения опыта уголовного законодательства зарубежных стран предлагаются варианты их исправления.

Abstract. The initial version of the criminal law norm on liability for violations of the rules of road traffic and operation of vehicles, provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation had no serious shortcomings. Its structure and content corresponded (with very few exceptions) to the doctrinal rules of criminalization and penalization, differentiation of criminal liability and punishment, construction of corpus delicti and construction of sanctions of criminal law norms. However, the numerous changes and additions made to the article between 2003 and 2022 have created equally numerous defects. The purpose of this publication is to analyze legislative errors in the construction of the Russian criminal law norm on liability for violations of the rules of road traffic and operation of vehicles and to search for possible ways to correct them using foreign experience. The study is conducted using a set of methods: general scientific (induction, deduction, analysis, synthesis, system-structural) and specific scientific (formal-legal, sociological, comparative legal). The article reveals the defects of the Russian criminal law norm on liability for violation of the rules of road traffic and operation of vehicles and legislative errors that caused their appearance. Based on the study of the experience of criminal legislation of foreign countries, options for their correction are proposed.

© Кострова М.Б., 2023

Ключевые слова: уголовный закон, преступление, наказание, уголовно-правовая норма, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, состав преступления, диспозиция, санкция, сравнительно-правовое исследование, сравнительно-правовой метод

Для цитирования: Кострова М.Б. Законотворческие ошибки в конструировании российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и возможности использования зарубежного опыта для их исправления. Часть первая / М.Б. Кострова. – DOI 10.33184/pravgos-2023.3.11 // Правовое государство: теория и практика. – 2023. – № 3. – С. 97–106

Keywords: illegal entrepreneurship, corpus delicti, formal corpus delicti, material corpus delicti, incomplete crime, unlicensed activity, consequence of the crime, criminogenic dimension

For citation: Kostrova M.B. Legislative errors in the construction of the Russian criminal law norm on liability for violations of the rules of road traffic and operation of vehicles, and the possibility of using foreign experience to correct them. Part one. *Pravovoe gosudarstvo: teoriya i praktika = The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2023, no. 3, pp. 97–106 (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2023.3.11.

ВВЕДЕНИЕ

Предусмотренная ст. 264 УК РФ уголовно-правовая норма устанавливает ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. На момент принятия в 1996 г. УК РФ ст. 264 состояла из трех частей и одного примечания, в котором давалось определение понятия «другие механические транспортные средства» («троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства»). В ее диспозициях содержались основной, квалифицированный и особо квалифицированный составы преступлений, выстроенные четко по логике возрастания степени общественной опасности неосторожного преступления в зависимости от наступивших последствий: тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо крупного ущерба (ч. 1), смерти человека (ч. 2), смерти двух или более лиц (ч. 3). Санкции всех трех частей ст. 264, адекватно отражая характер и степень общественной опасности предусмотренных ими деяний, устанавливали основное наказание в виде лишения свободы¹ от 6 месяцев до 2 лет (ч. 1), от 6 месяцев до 5 лет (ч. 2), от 4 до 10 лет (ч. 3) с дополнительным наказанием в виде лишения права

управлять транспортным средством на срок от 6 месяцев до 3 лет (в качестве обязательного по ч. 2, 3 и назначаемого по усмотрению суда по ч. 1).

По прошествии 27 лет, сравнивая норму в ее первоначальной и современной редакциях, можно с уверенностью сказать, что тогда она была сформулирована оптимально (хотя и не без некоторых изъянов²). Ее структура и содержание соответствовали (за очень малым исключением) доктринальным правилам криминализации и пенализации, дифференциации уголовной ответственности и наказания, конструирования составов преступлений и построения санкций уголовно-правовых норм.

Однако многочисленные изменения и дополнения, внесенные в 2003–2022 гг. в уголовно-правовую норму об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, породили столь же многочисленные ее дефекты. Наука уголовного права резко критически отреагировала на их появление, при этом в уголовно-правовой литературе предлагаются разные варианты их устранения.

Не отрицая ценность и полезность данных доктринальных рекомендаций, в настоящей публикации обратимся к зарубежному опыту

¹ Положения об указанных на тот момент в санкции ч. 1 ст. 264 альтернативных основных наказаниях в виде ограничения свободы и ареста планировалось ввести в действие не позднее 2001 г.

² Один из них заключался в несоответствии общей части УК РФ обозначения дополнительного наказания в ст. 264. Этот недостаток был устранен Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ: обозначение дополнительного наказания в санкциях ст. 264 изменено на «лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью». Два других недостатка сохраняются до настоящего времени.

с целью поиска возможных путей его использования для исправления законотворческих ошибок в конструировании уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 264 УК РФ. Таким образом, автором поставлено две цели, первая из которых – анализ законотворческих ошибок в конструировании нормы национального права, – естественно, ограничена национальным уровнем. Вторая цель имеет сравнительно-правовой характер, соответственно, для ее достижения потребовалось проведение сравнительно-правового исследования, в объект которого автор включил сопоставимые с нормой российского УК нормы, содержащиеся в уголовном законодательстве 10 стран ближнего зарубежья. По этой причине объем статьи получился очень большим, в связи с чем она поделена на две части, первая из которых, ограниченная национальным уровнем, публикуется в этом номере журнала, вторая – сравнительно-пра-

вового характера – будет опубликована в следующем (четвертом) номере.

ЗАКОНОТВОРЧЕСКИЕ ОШИБКИ В КОНСТРУИРОВАНИИ РОССИЙСКОЙ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМЫ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Описанные во введении структура и содержание нормы, предусмотренной ст. 264 УК РФ, за прошедшие 27 лет существенно преобразованы в результате многочисленных изменений и дополнений³, внесенных в нее федеральными законами от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ, от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ, от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ, от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ, от 23 апреля 2019 г. № 65-ФЗ, от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ и от 14 июля 2022 г. № 258-ФЗ. В итоге теперь норма выглядит совершенно по-другому (см. табл.).

Структура и содержание уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 264 УК РФ

Часть ст. 264	Диспозиция	Санкция ⁴
Часть 1	Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека	наказывается лишением свободы на срок от 2 месяцев до 2 лет...
Часть 2	Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, если оно: а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения; б) сопряжено с оставлением места его совершения; в) совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами	наказывается лишением свободы на срок от 3 до 7 лет...
Часть 3	Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека	наказывается лишением свободы на срок от 2 месяцев до 5 лет...
Часть 4	Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, если оно: а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения; б) сопряжено с оставлением места его совершения; в) совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами	наказывается лишением свободы на срок от 5 до 12 лет...

³ В статье не упоминаются внесенные в ст. 264 УК РФ изменения и дополнения, имеющие общеотраслевой характер.

⁴ В таблицу не включены все наказания, предусмотренные санкциями ст. 264, поскольку для целей нашего анализа в этом нет необходимости; включенное же в нее наказание в виде лишения свободы служит главным показателем оценки законодателем общественной опасности преступления, а также формальным критерием (наряду с формой вины), определяющим его категорию.

Часть 5	Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц	наказывается лишением свободы на срок от 2 месяцев до 7 лет...
Часть 6	Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, если оно: а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения; б) сопряжено с оставлением места его совершения; в) совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами	наказывается лишением свободы на срок от 8 до 15 лет...
Примечание 1 – определение понятия «другие механические транспортные средства»: 1) трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также 2) транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право		
Примечание 2 – определение понятия «лицо, находящееся в состоянии опьянения»: 1) лицо, в отношении которого установлен факт употребления им вызывающих алкогольное опьянение веществ или наличия в его организме наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ; 2) лицо, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения		

Только на основании данных, приведенных в таблице, виден целый ряд дефектов российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в ее современном состоянии, равно как достаточно ясны и приведшие к их появлению законодательские ошибки.

Ошибка первая. Из числа криминообразующих признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, исключено общественно опасное последствие в виде причинения средней тяжести вреда здоровью человека по неосторожности. Это законодательное решение следует признать уголовно-политической ошибкой, причем концептуального и системного характера, поскольку Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ причинение средней тяжести вреда здоровью по неосторожности было полностью декриминализовано с исключением его из всего УК (кроме единственной ст. 124). Такой законодательный подход противоречит объявленному нашим же государством приоритету защиты прав человека (что следует из ст. 2 Конституции РФ и ч. 1 ст. 2 УК), важнейшими из которых являются его жизнь и здоровье. Данная уголовно-политическая ошибка становится еще более явственной на фоне того, что в период с 2014 по 2022 г. законодатель трижды осуществил криминализацию деяний, представляющих собой, по сути, деликты создания опасности в сфере безопасности

дорожного движения, дополнив российский УК статьями 264.1, 264.2, 264.3. Не стоит даже обсуждать соотношение общественной опасности этих новых «беспоследственных» преступлений [см. об этом подробнее: 1, с. 76–78] и общественной опасности преступлений, реально причиняющих, пусть и по неосторожности, средней тяжести вред здоровью человека, волей законодателя переведенных в разряд административных правонарушений [см. об этом подробнее: 2, с. 129–130].

Ошибочность решения российского законодателя в части декриминализации причинения средней тяжести вреда здоровью по неосторожности в ст. 264 УК можно обосновать, помимо приведенных выше аргументов, обращением к опыту уголовного законодательства зарубежных стран, что будет сделано далее. Вместе с тем, поскольку данная законодательная ошибка носит концептуальный и системный характер, исправлять ее нужно не фрагментарно в отдельно взятой статье, а в УК в целом, для чего необходима «возвратная» криминализация причинения средней тяжести вреда здоровью по неосторожности в российском УК. Выдающийся отечественный криминолог и теоретик уголовного права Н.Ф. Кузнецова многократно обращала внимание «на грубую ошибку с декриминализацией реформой 8 декабря 2003 г. неосторожного причинения вреда средней тяжести», справедливо называя ее антиконституционной [3, с. 72; 4, с. 214–215, 219].

Ошибка вторая. Из таблицы виден самый главный дефект уголовно-правовой нормы российского УК, а также обусловившая его главная законодотворческая ошибка: по причине непродуманной «внутристатейной» пенализации и дифференциации наказания в ч. 2–6 ст. 264 УК без адекватной оценки характера и степени общественной опасности предусмотренных ими деяний происходит явное обесценивание жизни человека. Так, деяние, повлекшее смерть двух или более лиц (ч. 5), в санкционном измерении приравнено к деянию, повлекшему причинение тяжкого вреда здоровью одного человека, совершенному при указанных в ч. 2 отягчающих обстоятельствах (за оба – лишение свободы до 7 лет), и даже менее опасно с учетом нижнего предела лишения свободы (2 месяца и 3 года соответственно). А деяние, повлекшее смерть одного человека (ч. 3), еще ниже по уровню общественной опасности, поскольку законодатель оценил его через наказание в виде лишения свободы на срок от 2 месяцев до 5 лет. В то же время деяние, повлекшее смерть одного человека, совершенное при обозначенных в ч. 4 особо отягчающих обстоятельствах, в санкционном измерении (лишение свободы от 5 до 12 лет) по уровню общественной опасности несоизмеримо выше, чем предусмотренное ч. 5, совершенное без этих обстоятельств, но при этом повлекшее смерть двух или более лиц (лишение свободы от 2 месяцев до 7 лет). При этом все эти деяния законодатель признал неосторожными.

Ошибка третья – как продолжение второй: в результате неосторожное преступление, при совершении которого жизнь человека выступает в качестве дополнительного объекта (ч. 6 ст. 264), приравнено к обладающему самой высокой общественной опасностью умышленному преступлению против жизни – убийству (ч. 1 ст. 105). Оба они влекут лишение свободы на срок до 15 лет, а если сравнивать их по нижнему пределу срока лишения свободы, то в ч. 6 ст. 264 он на 2 года выше, чем в ч. 1 ст. 105 УК (!). Хотя сам же законодатель, исходя из положений ст. 15 УК, оценил их в зависимости от характера и степени общественной опасности как тяжкое (ч. 6 ст. 264) и особо тяжкое (ч. 1 ст. 105). Соответственно, предыдущая законодотворческая ошибка сочетается с отсутствием системного подхода к пенализации и дифференциации наказания в российском УК в целом.

Исправить обе эти взаимосвязанные ошиб-

ки российскому законодателю по силам и без заимствования зарубежного опыта, достаточно вспомнить о приоритетности уголовно-правовой охраны жизни человека и овладеть теоретическими основами дифференциации наказания и построения санкций уголовно-правовых норм. Хотя изучить зарубежный опыт полезно с целью исправления четвертой ошибки как предосновы для работы над второй и третьей ошибками.

Четвертая законодотворческая ошибка видится в том, что в погоне за ужесточением уголовной ответственности и наказания водителей – особо злостных нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – российским законодателем проигнорирован целый ряд доктринальных правил конструирования диспозиций уголовно-правовых норм. В их числе правила учета системной взаимосвязи норм Общей и Особенной частей УК; конструирования основного, квалифицированных и особо квалифицированных составов преступлений; формулирования диспозиций уголовно-правовых норм, имеющих бланкетную форму; языкового выражения уголовно-правовых предписаний. Поэтому на самом деле эта ошибка общего характера не единая, она складывается из множества конкретных ошибок, но в силу общности первопричины (игнорирование доктринальных правил) анализировать их удобнее совместно. По ходу анализа они будут нумероваться, иногда – в зависимости от контекста – в скобках.

1. При конструировании диспозиций ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК и дифференциации наказания за предусмотренные ими деяния на первое место поставлен не главный криминообразующий признак преступления с материальным составом – общественно опасные последствия (тяжкий вред здоровью, смерть одного, двух или более лиц), – адекватно и последовательно отражающий характер и степень общественной опасности запрещенных УК неосторожных деяний, а по сути – отдельные нарушения правил дорожного движения. Так, включенные в п. «а», «б», «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК квалифицирующие (особо квалифицирующие) признаки состава представляют собой нарушения п. 2.7, 2.5 и (или) 2.6, 2.1.1 Правил дорожного движения (далее – ПДД). Вне связи с УК все эти деликты признаются административными правонарушениями, ответственность за которые установлена КоАП РФ в ч. 1, 3 ст. 12.8, ч. 2 ст. 12.27, ч. 1,

2, 4 ст. 12.7. Но весьма сомнительно, что данные деликты – административные правонарушения в области дорожного движения, – будучи так своеобразно криминализированными, способны дать настолько существенное приращение общественной опасности, что могут перевесить тяжесть общественно опасных последствий (однако именно так и получилось – см. описанные выше ошибки пенализации и дифференциации наказания).

Наряду с этим **(2, 3)** законодателем нарушены правила конструирования квалифицированного и особо квалифицированного составов преступлений, подбора и отражения в уголовно-правовой норме квалифицирующих и особо квалифицирующих признаков состава преступления.

2. Первое правило состоит в том, что квалифицирующие (особо квалифицирующие) признаки не должны входить в содержание основного состава преступления [см. об этом подробнее: 5]. Включением в п. «а» и «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК нарушений п. 2.7 и 2.1.1 ПДД законодатель игнорирует это правило, поскольку созданная им конструкция означает нарушение любого пункта ПДД, в том числе и п. 2.7 (основной состав), + нарушение п. 2.7 ПДД (квалифицированный или особо квалифицированный состав); нарушение любого пункта ПДД, в том числе и п. 2.1.1 (основной состав), + нарушение п. 2.1.1 ПДД (квалифицированный или особо квалифицированный состав). Изобретение законодателем такой тавтологичной конструкции высвечивает еще одну его ошибку – **(4)** игнорирование правил формулирования диспозиций уголовно-правовых норм, имеющих бланкетную форму, специфика которых заключается в том, что в их содержание включаются нормативные правовые предписания иной отраслевой принадлежности, в нашем случае – транспортного права. И эта тавтологичная конструкция, естественно, не может быть использована в правоприменительных актах, в частности в приговоре, поэтому при вменении данных квалифицирующих (особо квалифицирующих) признаков суд включает их в общий перечень нарушений ПДД, причем по логике развития событий они прописываются первыми. Например: «Саакян ... находясь в состоянии опьянения ... не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, управляя ... автомобилем ... нарушил требования пунктов 1.3, 1.5, 2.1.1, 2.7, 8.1, 8.12 и

10.1 Правил дорожного движения РФ ... в результате чего ... совершил наезд на пешехода ... причинив ... ей по неосторожности ... тяжкий вред здоровью...» (квалификация по п. «а», «в» ч. 2 ст. 264 УК РФ)⁵; «Шарипов ... в нарушение абз. 1 п. 2.7 ... ПДД ... находясь в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, управляя автомобилем ... в нарушение требований абз. 1 п. 10.3 ПДД РФ ... в нарушение требований абз. 1 п. 10.1 ПДД РФ ... в нарушение абз. 1 п. 8.1 ПДД РФ ... совершил выезд на встречную полосу движения и допустил лобовое столкновение с ... автомобилем ... между нарушениями Шариповым А.П. требований абз. 1 п. 2.7, абз. 1 п. 8.1, абз. 1 п. 10.1, абз. 1 п. 10.3 ПДД РФ и наступлением смерти потерпевшей ... имеется прямая причинно-следственная связь...» (квалификация по п. «а» ч. 6 ст. 264 УК РФ)⁶.

3. Второе правило заключается в том, что квалифицирующие (особо квалифицирующие) признаки должны иметь связь с временными рамками преступления, предусмотренные ими обстоятельства должны иметь место до момента окончания преступления [см. об этом подробнее: 5]. Однако третий квалифицирующий (особо квалифицирующий) признак, закрепленный в п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК – сопряженность деяния с оставлением места его совершения, представляющий собой нарушение п. 2.5 и (или) 2.6 ПДД, вообще не входит в механизм совершения преступления. Он характеризует постпреступное поведение водителя транспортного средства, которое не находится в причинной связи с наступившими общественно опасными последствиями, указанными в ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК. Этот теоретический вывод подтверждается результатами анализа судебных решений. Мотивируя квалификацию преступления по п. «б» ч. 2 или 4, или 6 ст. 264 УК, суды сначала описывают все допущенные нарушения ПДД, повлекшие по неосторожности общественно опасные последствия, после чего указывают, например: «После

5 Приговор Головинского районного суда г. Москвы от 29.03.2023 по делу № 1-154/2023 [Электронный ресурс] // Офиц. портал судов общей юрисдикции г. Москвы. URL: <https://mos-gorsud.ru/rs/golovinskij/services/cases/criminal/details/40681f50-a08a-11ed-9434-fb44395307d8> (дата обращения: 13.06.2023).

6 Приговор Дятьковского городского суда Брянской области от 12.07.2022 по делу № 1-103/2022 [Электронный ресурс] // Государственная автоматизированная система РФ «Правосудие». URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.html?id=c45e14de91d1ebffa23ba5d2d1b0203d> (дата обращения: 13.06.2023).

вышеуказанного дорожно-транспортного происшествия водитель автомобиля ... Воронов ... в нарушение п. 2.5 ПДД РФ ... оставил место совершения им данного дорожно-транспортного происшествия и с места происшествия скрылся»⁷. В целом подобная мотивировка может выглядеть, например, так: «...нарушение Свиным А.В. п. 8.12, 10.1 ПДД РФ состоит в прямой причинной связи с наступившими последствиями... После наезда на пешехода Свиной ... скрылся с места дорожно-транспортного происшествия в нарушение требований п. 2.5, 2.6, 7.2 ПДД РФ»⁸.

5. При включении в ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК пунктов «б» и «в» законодателем не учтена особенность конструирования материальных составов преступлений, обязательными признаками которых являются не только действия (бездействие) и общественно опасные последствия, но и причинная связь между ними. Созданные им конструкции ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК включают «особые квалифицирующие признаки, находящиеся в связке с дифференцирующим признаком состава преступления, относящимся к тяжести последствий» (так их называет Н.И. Пикуров). Однако обстоятельства, указанные в п. «б» и «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК, не могут выступать в качестве причины, обусловившей наступление последствий, хотя по логике конструирования материального состава преступления таковыми являться должны. Н.И. Пикуров совершенно обоснованно полагает: «...исключена причинная связь с наступившими последствиями такого квалифицирующего признака, как оставление места совершения преступления, поскольку это происходит уже после того, как последствия уже причинены. Не может повлиять на ход причинной связи и факт отсутствия у лица права или лишения права управления транспортными средствами, поскольку это обстоятельство не входит в число признаков объективной стороны преступления, характеризующих действие или бездействие водителя ... по своей природе данное правонарушение ... автоматически не может повышать общественную опасность со-

вершенного водителем преступления, а лишь характеризует отрицательные качества личности лица» [6]. Подтверждением правильности суждений ученого служит правоприменительная практика (см. приведенные приговоры по делам Воронова, Свиной, а также приведенные далее приговоры по делам Цыганова и ФИО1).

6. Законодателем не учтена системная взаимосвязь норм Общей и Особенной частей УК РФ, что проявляется в следующем. При включении в п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК признака «сопряженность деяния с оставлением места его совершения», который является инородным «вкраплением» в силу его несвязанности с основным составом, законодателем вольно или невольно сконструировано преступление с двумя формами вины, сочетающее в субъективной стороне неосторожность и умысел. Однако такого сочетания форм вины Общая часть УК не допускает. Согласно ст. 27 преступление с двумя формами вины образуется за счет сочетания только умысла и неосторожности, при этом в целом преступление признается совершенным умышленно. Преступление же, предусмотренное ст. 264 УК, является неосторожным, на что прямо указано во всех ее частях и что следует из общего предписания ч. 2 ст. 24 УК, вместе с тем оставление места его совершения неосторожным быть не может, оно, исходя из его природы, характеризуется умышленной формой вины. Подтверждением этому могут служить выдержки из приговоров⁹: «...Цыгановым также нарушены требования п.п. 2.5 и п.п. 2.6 Правил ... установлено, что Цыганов О.А. после произошедшего ДТП ... оставил место происшествия, участником которого являлся... Таким образом, характер действий Цыганова свидетельствует о том, что умысел подсудимого был направлен на сокрытие преступления»¹⁰; «После произошедшего дорожно-транспортно-

7 Приговор Славского районного суда Калининградской области от 17.06.2022 по делу № 1-25/2022 [Электронный ресурс] // Государственная автоматизированная система РФ «Правосудие». URL: https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.html?id=3_afc9bcd0e510b231b2fac6380e261dd9 (дата обращения: 13.06.2023).

8 Приговор Шадринского районного суда Курганской области от 12.12.2022 по делу № 1-366/2022 [Электронный ресурс] // Государственная автоматизированная система РФ «Правосудие». URL: https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.html?id=3_2c66f150e28516976c385fa146ce27bc (дата обращения: 13.06.2023).

9 Приводимые здесь выдержки из приговоров – не единственный вариант решения правоприменителями созданной законодателем проблемы форм вины в составах преступлений, предусмотренных п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ. Вторым (наиболее распространенным) вариантом является такой: признавая преступление совершенным по неосторожности, суд не акцентирует внимание на форме вины в части оставления места ДТП. Иногда суд прямо указывает на правовую незначимость наличия или отсутствия умысла на оставление места ДТП.

10 Приговор Арзамасского городского суда Нижегородской области от 22.09.2022 по делу № 1-36/2022 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Арзамасского городского суда Нижегородской области. URL: https://arzamasskyy-nov.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srvc_num=1&name_op=doc&number=80239747&delo_id=1540006&new=&text_number=1 (дата обращения: 13.06.2023).

го происшествия ФИО1, осознавая, что им было совершено столкновение с автомобилем ... водитель и пассажир которого в результате столкновения пострадали, имея умысел на оставления места дорожно-транспортного происшествия, с целью сокрытия своей причастности к данному факту, в нарушение п.п. 2.5, 2.6 ПДД ... покинул салон своего автомобиля ... после чего скрылся с места дорожно-транспортного происшествия»¹¹.

7. Используемая в п. «б» ч. 2, 4, 6 формулировка «место его совершения» с учетом бланкетного характера диспозиции ст. 264 УК является некорректной, так как в нормативных правовых актах транспортного права используется устоявшаяся специальная терминология: «дорожно-транспортное происшествие» и «место дорожно-транспортного происшествия». К тому же языковая форма выражения признака, закрепленного в п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК, – «сопряжено с оставлением места его совершения» – настолько неудачна, что в целом не сочетается с обозначением деяния в основном составе преступления, а ведь именно к нему «привязан» данный признак. Воспроизвести такую терминологию в правоприменительных актах невозможно, поэтому суды и оперируют не ею, а терминами транспортного и административного права (см. приведенные выдержки из приговоров по делам Воронова, Свирина, Цыганова и ФИО1). Согласно п. 1.2 ПДД «дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди...», что вполне соответствует сути преступления, предусмотренного ст. 264 УК. Примером межотраслевого согласования терминов служит ст. 12.27 КоАП «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием», ч. 2 которой устанавливает административную ответственность за «оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся...».

Описанные четыре (последняя включает в себя на самом деле семь) законотворческие ошибки в конструировании российской уго-

ловно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не составляют полный их перечень. Можно указать и на следующие: 1) неполнота перечня предметов преступления в ч. 1 ст. 264 УК, который сформулирован казуистическим способом и одновременно не является исчерпывающим; 2) данное в примечании 1 к ст. 264 УК определение понятия «другие механические транспортные средства» имеет такой же недостаток; 3) в примечании 2 к ст. 264 УК в определении понятия «лицо, находящееся в состоянии опьянения» законодатель фактически приравнивал водителя, не выполнившего законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, к водителю, действительно находящемуся в состоянии опьянения. Как показал сравнительно-правовой анализ, исправить эти ошибки с использованием зарубежного опыта не получится по причине отсутствия в УК зарубежных стран решений, достойных заимствования, поэтому подробно рассматривать их не будем.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Законотворческие (или правотворческие, или законодательные) ошибки (или ошибки законодателя) могут быть разными и обуславливаться разными причинами [см., например: 7; 8], тем не менее любая из таких ошибок оказывает существенное негативное влияние на качество законодательства и, как следствие, на его регуляторный эффект. Одним из действенных способов предупреждения, выявления и исправления таких ошибок является учет национальным законодателем позитивного опыта других государств. Неслучайно в проекте федерального закона «О нормативных правовых актах в Российской Федерации»¹² в качестве одного из требований к информационному обеспечению подготовки проектов нормативных правовых актов закреплено изучение (преимущественно в сравнительном аспекте) опыта нормативного правового регулирования в соответствующей сфере других стран (п. 3 ч. 2 ст. 28). Хотя, следу-

¹¹ Приговор Шолоховского районного суда Ростовской области от 17.02.2022 по делу № 1-13/2022 [Электронный ресурс] // База судебных актов, судебных решений и нормативных документов «Судебные и нормативные акты РФ». URL: <https://sudact.ru/regular/doc/tCJwzrlcT9WK/> (дата обращения: 13.06.2023).

¹² О нормативных правовых актах в Российской Федерации (проект федерального закона). 6-е изд., перераб. и доп. / рук. авт. кол. Т.Я. Хабриева, Ю.А. Тихомиров. М.: Ин-т законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, 2021. 96 с.

ет признать, российский законодатель пока не очень настроен на работу в данном направлении, по крайней мере в сфере уголовного права.

По логике статьи все авторские выводы, основанные на результатах сравнительно-правового исследования, будут изложены в следующей части. Поэтому здесь обозначу только свое видение ее практических результатов, связав это и с темой номера «Грани науки уголовного права», и с личностью Владимира Сергеевича Комиссарова, памяти которого посвящена статья.

Владимир Сергеевич Комиссаров был не только видным ученым и выдающимся организатором науки уголовного права. Многогранность его деятельности высвечивает еще одну грань науки уголовного права – ее нежелание оставаться замкнутой в строгие академические рамки, стремление навести «правопорядок» в законотворческой деятельности и способность противостоять деструктивным процессам, деформирующим национальный УК.

Владимир Сергеевич, являясь одним из участников рабочей группы по разработке УК РФ, и после его принятия в 1996 г. активно защищал его от разрушающего воздействия социально и криминологически необоснованных, антинаучных законотворческих новаций, создающих серьезные препятствия для его эффективного применения. Много времени и сил он посвятил борьбе с волюнтаристскими решениями законотворцев по «ломке» и «перекраиванию» российского УК. Вот неполный перечень действий, характеризующих его работу в данном направлении, а на работу эту он сам себя и назначил: организация конференций, а затем и Российского конгресса уголовного права, нередким итогом которых становилось принятие резолюций, направляемых в органы государственной власти; написание научных статей с острокритическим разбором законодательных ошибок; выступление в СМИ и дача интервью со столь же критичным взглядом на складывающуюся уголовную политику

[см., например: 9; 10]; подготовка замечаний по отдельным законопроектам, в том числе и консолидированными усилиями многих видных ученых страны, которых объединял, конечно же, Комиссаров. И совсем необычный аспект – организация и участие в написании письма шестнадцати профессорами, направленного в адрес Президента РФ, председателей Госдумы и Совета Федерации, с просьбой не принимать законопроект в части исключения из УК конфискации имущества как вида уголовного наказания¹³. При этом вся деятельность В.С. Комиссарова такого рода не носила характер «чистого критиканства». Им и коллегами-соратниками был предложен целый комплекс рекомендаций, направленных не только на предупреждение и исправление ошибок законодателя, но и на «онаучивание» законотворческого процесса в сфере уголовного права. А «онаучивание» законотворческого процесса Владимир Сергеевич представлял себе, прежде всего, как привлечение ученых к научной экспертизе законопроектов и их активное участие в ней, со всех трибун доказывая острую необходимость в том, чтобы законодатели прислушивались к мнению ученых (и практиков, конечно, тоже) [11, с. 112; 10]. Но пока, к сожалению, эта мечта Владимира Сергеевича Комиссарова не осуществилась...

Написав эту статью, через крошечную в масштабе всего российского УК проблему отражающую весь масштаб национального бедствия в виде «антинаучного» уголовного законотворчества, хотелось бы надеяться, что она станет своеобразным «экспертным заключением», дающим нашему законодателю ориентиры в работе над ошибками.

13 Голик Ю.В., Землюков С.В., Иванов Н.Г. Иногамова-Хегай Л.В., Комиссаров В.С., Коняхин В.П., Коробеев А.И., Лопашенко Н.А., Якушин В.А., Яни П.С., Яценко Б.В. Самый гуманный УК в мире [Электронный ресурс] // Известия. 2004. 4 марта. URL: <https://iz.ru/news/287642> (дата обращения: 14.06.2023).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Грачева Ю.В. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // *Lex Russica*. – 2015. – № 4. – С. 71–80.
2. Кострова М.Б. Парадоксы российской уголовной политики усиления ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения / М.Б. Кострова // *Lex Russica*. – 2017. – № 7 (128). – С. 125–138.

REFERENCES

1. Gracheva Y.V., Korobeev A.I., Chuchaev A.I. New type of transportation crime as a modified type of the forgotten old type. *Lex Russica*, 2015, no. 4, pp. 71–80. (In Russian).
2. Kostrova M.B. Paradoxes of Russian criminal policy on enhancing the responsibility of persons having committed a crime while intoxicated. *Lex Russica*, 2017, no. 7 (128), pp. 125–138. (In Russian).

3. Кузнецова Н.Ф. Значение общественной опасности деяний для их криминализации и декриминализации / Н.Ф. Кузнецова // Государство и право. – 2010. – № 6. – С. 67–75.

4. Кузнецова Н.Ф. Проблемы квалификации преступлений: лекции по спецкурсу «Основы квалификации преступлений» / Н.Ф. Кузнецова; науч. ред. и предисл. академика В.Н. Кудрявцева. – Москва : Городец, 2007. – 336 с.

5. Коробеев А.И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? / А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // Уголовное право. – 2019. – № 5. – С. 48–58. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CJI&n=126019&cacheid=48F9C42F2A11912F54153863A0155DEA#1zFrFqTMhGyxFTu1> (дата обращения: 13.06.2023).

6. Пикуров Н.И. Основные тенденции развития законодательства об ответственности за транспортные преступления / Н.И. Пикуров // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2023. – № 4. – С. 87–92. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CJI&n=148941&ysclid=lmuwq4154b942576829#pv9tbqTRGDtYoMN1> (дата обращения: 13.06.2023).

7. Рарог А.И. Ошибка законодателя: виды, причины, пути исправления / А.И. Рарог // Актуальные проблемы российского права. – 2019. – № 4. – С. 95–103.

8. Кауфман М.А. Правотворческие ошибки в уголовном праве / М.А. Кауфман // Журнал российского права. – 2016. – № 9. – С. 92–101.

9. Комиссаров В.С. Тенденции развития уголовного законодательства: нужна новая редакция кодекса. Интервью с В.С. Комиссаровым, доктором юридических наук, профессором, заведующим кафедрой уголовного права и криминологии юридического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова / В.С. Комиссаров // Законодательство. – 2009. – № 10. – С. 8–9.

10. Комиссаров В.С. Законодательная деятельность в области уголовного права: неблагоприятные тенденции. Интервью с В.С. Комиссаровым, доктором юридических наук, профессором, заведующим кафедрой уголовного права и криминологии юридического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова / В.С. Комиссаров // Законодательство. – 2012. – № 2. – URL: <http://study.garant.ru/#/document/57856839/paragraph/1:0> (дата обращения: 14.08.2023).

11. Комиссаров В.С. Возможности уголовного права в борьбе с преступностью / В.С. Комиссаров // Уголовное право. – 2008. – № 6. – С. 111–112.

3. Kuznetsova N.F. The importance of social danger of acts for their criminalization and decriminalization. *Gosudarstvo i pravo = State and Law*, 2010, no. 6, pp. 67–75. (In Russian).

4. Kuznetsova N.F.; Kudryavtseva V.N. (ed.). Problems of qualification of crimes: lectures on the special course «Fundamentals of qualification of crimes». Moscow, Gorodec Publ., 2007. 336 p.

5. Korobeev A.I., Chuchaev A.I. Transport crimes: correction of mistakes or movement in a circle? *Ugolovnoe pravo = Criminal Law*, 2019, no. 5, pp. 48–58. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CJI&n=126019&cacheid=48F9C42F2A11912F54153863A0155DEA#1zFrFqTMhGyxFTu1>.

6. Pikurov N.I. The main trends in the development of legislation on liability for transport crimes. *Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika = Laws of Russia: Experience, Analysis, Practice*, 2023, no. 4, pp. 87–92. Available at: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CJI&n=148941&ysclid=lmuwq4154b942576829#pv9tbqTRGDtYoMN1>.

7. Rarog A.I. Legislator's error: types, reasons, ways of correction. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava = Actual Problems of Russian Law*, 2019, no. 4, pp. 95–103. (In Russian).

8. Kaufman M.A. Mistakes in Criminal Law Legislation. *Zhurnal rossijskogo prava = Journal of Russian Law*, 2016, no. 9, pp. 92–101. (In Russian).

9. Komissarov V.S. Trends in the development of criminal legislation: a new edition of the code is needed. Interview with V.S. Komissarov, Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Criminal Law and Criminology, Faculty of Law, Moscow State University. M.V. Lomonosov. *Zakonodatel'stvo = Legislation*, 2009, no. 10, pp. 8–9. (In Russian).

10. Komissarov V.S. Legislative activity in the field of criminal law: unfavorable trends. Interview with V.S. Komissarov, Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Criminal Law and Criminology, Faculty of Law, Moscow State University. M.V. Lomonosov. *Zakonodatel'stvo = Legislation*, 2012, no. 2. Available at: <http://study.garant.ru/#/document/57856839/paragraph/1:0>.

11. Komissarov V.S. Possibilities of criminal law in the fight against crime. *Ugolovnoe pravo = Criminal Law*, 2008, no. 6, pp. 111–112. (In Russian).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Кострова Марина Борисовна – кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры уголовного права и процесса Института права, заслуженный юрист Республики Башкортостан.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Kostrova Marina Borisovna – Candidate of Sciences (Law), Associate Professor, Professor of the Chair of Criminal Law and Procedure of the Institute of Law, Honored Lawyer of the Republic of Bashkortostan.

Статья поступила в редакцию 20.07.2023; одобрена после рецензирования 22.08.2023; принята к публикации 23.08.2023. The article was submitted 20.07.2023; approved after reviewing 22.08.2023; accepted for publication 23.08.2023.