

Научная статья
УДК 343.2/.7
DOI 10.33184/pravgos-2023.4.16

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 Technology,
Ufa, Russia.

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 ВТОРАЯ

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 TWO

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 использованием 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 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.

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

Keywords: criminal law, crime, punishment, criminal law norm, violation of the rules of road traffic and operation of vehicles, corpus delicti, disposition, sanction, comparative legal research, comparative legal method

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 вторая / М.Б. Кострова. – DOI 10.33184/pravgos-2023.4.16 // Правовое государство: теория и практика. – 2023. – № 4. – С. 136–150.

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 two. *Pravovoe gosudarstvo: teoriya i praktika = The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2023, no. 4, pp. 136–150 (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2023.4.16.

ВВЕДЕНИЕ

В первой части статьи по результатам анализа конструкции действующей российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) выявлено четыре законотворческие ошибки в ее конструировании (последняя включает в себя семь), обусловившие появление ее дефектов. Вкратце они сводятся к следующему:

1) исключение из числа криминообразующих признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, общественно опасного последствия в виде причинения средней тяжести вреда здоровью человека по неосторожности;

2) явное обесценивание жизни человека в результате непродуманной «внутриотраслевой» пенализации и дифференциации наказания в ч. 2–6 ст. 264 УК РФ без адекватной оценки характера и степени общественной опасности предусмотренных ими деяний – причинение по неосторожности смерти 1, 2 или более лицам без отягчающих обстоятельств в санкционном измерении оценено законодателем как менее опасное, чем причинение тяжкого вреда здоровью при отягчающих и особо отягчающих обстоятельствах;

3) приравнивание в результате непродуманной «внутриотраслевой» пенализации и дифференциации наказания неосторожно-го преступления, при совершении которого жизнь человека выступает в качестве допол-

нительного объекта (ч. 6 ст. 264), к обладающему самой высокой общественной опасностью умышленному преступлению против жизни – убийству (ч. 1 ст. 105);

4) включение в п. «а», «б», «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ в качестве «особых квалифицирующих признаков, находящихся в связке с дифференцирующим признаком состава преступления, относящимся к тяжести последствий»¹, по сути, отдельных нарушений правил дорожного движения – «совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения», «сопряжено с оставлением места его совершения», «совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами», – при явном игнорировании целого ряда доктринальных правил конструирования диспозиций уголовно-правовых норм, в частности правил: учета системной взаимосвязи норм Общей и Особенной частей УК РФ; конструирования основного, квалифицированных и особо квалифицированных составов преступлений; формулирования диспозиций уголовно-правовых норм, имеющих бланкетную форму; языкового выражения уголовно-правовых предписаний.

В этой части статьи на основе изучения опыта уголовного законодательства зарубежных стран попытаемся найти возможные пути исправления выявленных законотворческих ошибок и порожденных ими дефектов российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

¹ Так их называет Н.И. Пикуров [см.: 1].

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ И ЕГО РЕЗУЛЬТАТЫ КАК ОРИЕНТИР ДЛЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЯ В ИСПРАВЛЕНИИ ЗАКОНОТВОРЧЕСКИХ ОШИБОК В КОНСТРУИРОВАНИИ НОРМ РОССИЙСКОГО УК В ЦЕЛОМ И УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМЫ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЧАСТНОСТИ.

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

Сравнительно-правовой (компаративистский) метод, использование которого позволяет выявить путем сравнения (сопоставления) общее, особенное и единичное в различных правовых системах [2, с. 19, 42], типичное и уникальное в правовой действительности [3, с. 15], прочно вошел в арсенал практико-ориентированной юридической компаративистики. Авторитетными учеными-компаративистами уже давно обоснована плодотворность сравнительного правоведения в области усовершенствования национального законодательства [2, с. 33], возможность и целесообразность использования результатов сравнительно-правового анализа в процессе законотворческой деятельности, в развитии законодательства и его отраслей [4, с. 49–50, 58]. Еще знаменитый французский ученый Р. Давид, которого Ю.А. Тихомиров называет основоположником современной теории сравнительного правоведения [5, с. 5], раскрывая «значение и выгоды сравнительного права», указывал, что оно «весьма полезно для лучшего понимания и совершенствования собственного национального права» [6, с. 25]. Немецкие компаративисты К. Цвайгерт и Х. Кетц в числе четырех функций сравнительного правоведения, имеющих особое практическое значение, на первое место ставили результаты сравнительно-правовых исследований как материал для законодателя: «Материалы, получаемые от систематических исследований или специальных экспертиз в области сравнительного права, служат в наши дни незаменимым инструментом для законодателя во многих странах, обеспечивая высокое качество его правотворческой деятельности» [7, с. 29–30]. М.Н. Марченко, отмечая усиление влияния сравнительного правоведения на национальную правотворческую практику, выделяет «прикладное, или «законоведческое», сравнение, при котором целью

изучения зарубежного права является поиск подходов и решений для совершенствования национального права» как одну из форм сравнения, используемую в процессе сравнительного анализа [8, с. 43, 200].

На значимость практико-прикладной функции сравнительного правоведения (сравнительного права, сравнительно-правовых исследований, сравнительно-правового метода) указывается и в отраслевой литературе по сравнительному уголовному праву. Так, Г.А. Есаков пишет: «Компаративистски ориентированные исследования помогают усовершенствовать национальное право, либо заимствовав из зарубежных аналогов ряд удачных норм, либо исключив возможные коллизии между различными правовыми системами» [9, с. 15]. А.А. Малиновский полагает: «Цель сравнительного правоведения состоит в том, чтобы, изучив зарубежный опыт, выявить, а затем и заимствовать лучшие модели уголовно-правового регулирования общественных отношений». Выделяя в числе четырех функций сравнительного уголовного права практико-прикладную, суть которой состоит в практическом использовании сравнительно-правового метода, в том числе в сфере правотворчества, он характеризует ее так: «В процессе правотворчества сравнительное правоведение преимущественно используется для решения вопроса о необходимости заимствования (рецепции) конкретного зарубежного опыта...» [3, с. 7–8]. Созвучно приведенным суждениям, но более категорично мнение А.В. Наумова: «Цели современного ... компаративистского метода исследования сугубо практические: его применение должно служить поиску того, что может быть использовано в правотворческой практике отечественного законодателя, т. е. того, что, во-первых, в нашем законодательстве отсутствует, а во-вторых, может быть заимствовано из законодательства зарубежного и имплементировано в наше» [10, с. 32]². При этом ученый предостерегает от бездумного копирования зарубежного опыта,

² С этим мнением признанного авторитета науки уголовного права можно было бы поспорить, поскольку им как бы отрицается существование иных целей сравнительного правоведения – познавательной (или научно-познавательной), информационной, аналитической, интегративной [об этих целях см., например: 4, с. 37–40]. Однако по контексту цитируемой работы видно, что А.В. Наумов таким образом противопоставляет практико-ориентированную цель современного сравнительного уголовного права критической и пропагандистской целям изучения зарубежного уголовного права советского периода.

уточняя: «Разумеется, и то и другое не должно противоречить как сложившейся отечественной системе уголовного законодательства, так и его уже новым принципам, «освященным» в том числе в обновленной Конституции РФ» [10, с. 32]. Примерно об этом же пишут другие авторы, подчеркивая необходимость критического осмысления зарубежного права [3, с. 12] и призывая к обоснованному и категоричному отказу от «чуждого нашей правовой ментальности иностранного опыта» [11, с. 57].

Кроме ссылок на научные авторитеты значимость практико-ориентированной юридической компаративистики подтверждается практикой Конституционного Суда РФ, который при осуществлении конституционного нормоконтроля нередко в качестве вспомогательного использует сравнительно-правовой метод. Сам Конституционный Суд РФ характеризует этот аспект своей деятельности так: «Конституционное правосудие все чаще сталкивается с проблемами, успешное разрешение которых требует вдумчивого – свободного и от поверхностного пренебрежения, и безоглядного заимствования – учета зарубежного опыта. Обращение к международному и иностранному праву характеризовало конституционную юриспруденцию задолго до того, как глобализационные процессы превратили компаративный анализ в рабочий метод высших национальных судов. В своем узком значении компаративный (сравнительно-правовой) метод, во-первых, призван путем сопоставления рассматриваемого регулирования со схожим зарубежным уяснить возможные способы его совершенствования в целях устранения дефектов конституционности и, во-вторых, способствовать восприятию полезного опыта других государств в области судебного конституционного контроля»³. И не видится никаких препятствий для использования подобным образом инструментария сравнительного правоведения в другой области практической юриспруденции – законотворческой деятельности (для этого нужно только желание самого законодателя).

³ Информация Конституционного Суда РФ «Методологические аспекты конституционного контроля (к 30-летию Конституционного Суда Российской Федерации)». Одобрен решением Конституционного Суда РФ от 19.10.2021. С. 140, 142–143 // Конституционный Суд РФ: сайт [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ksrf.ru/ru/Info/Maintenance/Documents/Aspects2021.pdf> (дата обращения: 12.10.2023).

Изложенное позволяет заключить, что результаты сравнительно-правового исследования вполне могут претендовать на роль ориентира для национального законодателя в исправлении законотворческих ошибок в конструировании норм российского УК в целом и уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в частности.

ОБОСНОВАНИЕ АВТОРСКОГО ПОДХОДА К ПРОВЕДЕНИЮ СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

С целью поиска возможных путей исправления законотворческих ошибок в конструировании российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обратимся к опыту уголовного законодательства 10 стран ближнего зарубежья, включив в объект сравнительно-правового исследования сопоставимые нормы, содержащиеся в УК Азербайджанской Республики⁴, УК Республики Армения⁵, УК Республики Беларусь⁶, УК Грузии⁷, УК Респу-

⁴ Уголовный кодекс Азербайджанской Республики от 30.12.1999 № 787-IQ (с посл. изм. и доп. от 30.05.2023 № 891-VIQD) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30420353 (дата обращения: 12.10.2023). В этом кодексе нет деления статей на части в привычном для нас понимании; то, что у нас принято называть частями, здесь нумеруется цифрами, представленными после номера статьи и точки, например, в ст. 263 так: 263.1, 263.1-1, 263.2, 263.3.

⁵ Уголовный кодекс Республики Армения от 27.05.2021 № ЗР-199-Ն (с посл. изм. и доп. от 03.08.2023 № ЗР-273) [Электронный ресурс] // Национальное Собрание Республики Армения: сайт. URL: http://www.parliament.am/law_docs_8/27052021H0199_rus.pdf; База данных «Законодательство стран СНГ». URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=144695 (дата обращения: 12.10.2023).

⁶ Уголовный кодекс Республики Беларусь от 09.07.1999 № 275-З (с посл. изм. и доп. от 09.03.2023 № 256-З) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30414984 (дата обращения: 12.10.2023).

⁷ Уголовный кодекс Грузии от 22.07.1999 № 2287-вс (с посл. изм. и доп. от 30.06.2023 № 3446-XIԹ-ՃԾ) [Электронный ресурс] // Законодательный вестник Грузии. URL: <https://matsne.gov.ge/ru/document/view/16426?publication=247> (дата обращения: 12.10.2023).

блики Казахстан⁸, УК Кыргызской Республики⁹, УК Республики Молдова¹⁰, УК Республики Таджикистан¹¹, УК Туркменистана¹², УК Республики Узбекистан¹³. Выбор именно этих зарубежных УК обусловлен прежде всего¹⁴ узкопрагматической целью проводимого сравнительно-правового исследования, достижение которой требует максимальной сопоставимости¹⁵ уголовно-правовых норм. Поэтому нет нужды обращаться к опыту уголовного законодательства тех стран, где в силу обусловленности историческими, национальными, географическими, экономическими, социальными, политическими, религиозными и иными объективными и субъективными факторами совсем другой, нежели в России, подход к установлению уголовно-правовых запретов в рассматриваемой сфере.

Например, для цели настоящего исследования непригодны нормы действующего уголовного законодательства Израиля и Федеративной Республики Германия (далее – ФРГ). Так,

8 Уголовный кодекс Республики Казахстан от 03.07.2014 № 226-V (с посл. изм. и доп. от 12.07.2023 № 23-VIII) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=31575252 (дата обращения: 12.10.2023).

9 Уголовный кодекс Кыргызской Республики от 28.10.2021 № 127 (с посл. изм. и доп. от 10.10.2023 № 186) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=36675065 (дата обращения: 12.10.2023).

10 Уголовный кодекс Республики Молдова от 18.04.2002 № 985-XV (с посл. изм. и доп. от 31.07.2023 № 245) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30394923 (дата обращения: 12.10.2023).

11 Уголовный кодекс Республики Таджикистан от 21.05.1998 № 574 (с посл. изм. и доп. от 24.12.2022 № 1925) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30397325 (дата обращения: 12.10.2023).

12 Уголовный кодекс Туркменистана от 12.06.1997 № 222-I (с посл. изм. и доп. от 30.09.2023) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=31295286 (дата обращения: 12.10.2023).

13 Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22.09.1994 № 2012-XII (с посл. изм. и доп. от 10.05.2023 № ЗРУ-841) [Электронный ресурс] // Информ. система «КОНТИНЕНТ». URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30421110 (дата обращения: 12.10.2023).

14 Немаловажным обстоятельством также является доступность их текстов в актуальных редакциях и надежность источников их размещения. Возможные погрешности перевода на русский язык автор учитывает, но они представляются незначимыми, так как сравнительно-правовому анализу подвергаются подходы национальных законодателей к конструированию уголовно-правовых норм, а не языковая форма их выражения.

15 Речь в данном случае не идет о принципе потенциальной сравнимости, который «предполагает акцент не на нормативной составляющей права, а на его функциональной стороне, т. е. на том, как оно разрешает конкретную социальную проблему» [9, с. 11].

в Законе об уголовном праве Израиля¹⁶ нет ни главы о транспортных преступлениях (преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта), ни статьи, хоть в чем-то похожей на российскую ст. 264. В отличие от этого, в Уголовное уложение ФРГ¹⁷ включен § 315с «Нарушение правил безопасности дорожного движения», заголовок которого наводит на мысль о сходстве закрепленной в этом параграфе нормы с нормой российского УК об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Но на заголовке сходства и заканчиваются, поскольку в § 315с установлена в альтернативе ответственность: 1) лица, которое не в состоянии безопасно управлять транспортным средством «а) ...в результате потребления алкогольных напитков или иных одурманивающих средств или б) вследствие психических расстройств либо физических недостатков»; 2) лица, которое, грубо нарушая правила дорожного движения, безответственно совершает одно из 7 перечисленных действий, представляющих собой, по сути, разнообразные нарушения правил дорожного движения (например, «не учитывает права преимущества в дорожном движении», «нарушает правила езды при пересечении пешеходных переходов»). Таким образом, диспозиция § 315с сконструирована столь казуистично, что делает немецкую и российскую нормы совершенно различными с точки зрения юридической техники.

В то же время в 10 выбранных УК стран ближнего зарубежья¹⁸ нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств¹⁹ и настолько сходны с российской нормой, что делает их максимально сопоставимыми, и настолько различны, что их вполне достаточно для достижения цели сравнительно-правового исследования. Наглядно ряд таких сходств и различий представлен в таблице.

16 Закон об уголовном праве Израиля 1977 г. (действующая редакция по сост. на 01.09.2022) // Закон об уголовном праве Израиля / пер. и предисл. М. Дорфман. 4-е изд. Хайфа, 2022. С. 12–275.

17 Уголовное уложение Федеративной Республики Германия 1871 г. (с посл. изм. и доп. учтенными по сост. на 30.11.2020) // Головенков П.В. Уголовное уложение Федеративной Республики Германия – Strafgesetzbuch (StGB). Научно-практический комментарий и перевод текста закона. Potsdam : Universitätsverlag Potsdam, 2021. С. 67–459.

18 Далее для краткости они могут именоваться зарубежными УК, а содержащиеся в них нормы – иностранными нормами.

19 В некоторых зарубежных УК собственно эти правила обозначаются несколько иначе, но по смыслу синонимично.

**Сравнительная таблица нормы, предусмотренной ст. 264 УК РФ,
и сходных норм зарубежных УК²⁰**

УК страны	В главе	Заголовок статьи	Конструкция составов	Форма вины
РФ ст. 264	Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта	Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Азербайджан ст. 263	Преступления против правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: <i>менее тяжкий</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Армения ст. 342	Преступления против установленного порядка безопасности движения и эксплуатации транспорта	Нарушение <i>требований по обеспечению безопасности</i> дорожного движения <i>или правил, обеспечивающих безопасность</i> дорожного движения <i>или</i> эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: <i>средней тяжести</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Грузия ст. 276	<i>Транспортные преступления</i>	Нарушение правил <i>безопасности движения</i> и эксплуатации транспорта	1 – формальный, 2–9 – материальные; последствия: <i>менее тяжкий</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	<i>не указана</i>
Беларусь ст. 317	Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта	Нарушение правил дорожного движения <i>или</i> эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: <i>менее тяжкое, тяжкое телесное повреждение</i> , смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Казахстан ст. 345	<i>Транспортные уголовные правонарушения</i>	Нарушение правил дорожного движения <i>или</i> эксплуатации транспортных средств <i>лицами, управляющими транспортными средствами</i>	материальные; последствия: <i>средней тяжести</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Кыргызстан ст. 312 + приложение 1 «Значение терминов, употребляемых в настоящем Кодексе»	Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта <i>и магистральных трубопроводов</i>	Нарушение правил <i>безопасности движения</i> и эксплуатации <i>автомототранспортных средств</i>	материальные; последствия: <i>менее тяжкий</i> , тяжкий вред здоровью, <i>особо тяжкий вред</i> (+ п. 4 приложения 1 – смерть 1, 2 или более лиц)	<i>умышленное или неосторожное нарушение правил + неосторожность по отношению к последствиям</i>
Молдова ст. 264	<i>Транспортные преступления</i>	Нарушение правил <i>безопасности движения</i> <i>или</i> эксплуатации транспортных средств <i>лицом, управляющим транспортным средством</i>	материальные; последствия: <i>телесное повреждение средней тяжести, тяжкое или иной средней тяжести</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Таджикистан ст. 212	Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта	Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: <i>средней тяжести</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Туркменистан ст. 364	Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта	Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: <i>ущерб в крупном размере</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность
Узбекистан ст. 266	Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта	Нарушение правил <i>безопасности движения</i> <i>или</i> эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: <i>средней тяжести</i> , <i>тяжкое телесное повреждение</i> , смерть 1 человека, <i>человеческие жертвы, катастрофа, иные тяжкие последствия</i>	<i>не указана</i>
Модельный УК ст. 209	Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта	Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	материальные; последствия: <i>крупный ущерб, средней тяжести</i> , тяжкий вред здоровью, смерть 1, 2 или более лиц	неосторожность

20 Курсивом выделены положения иностранных норм, отличные от УК РФ.

В таблицу не случайно включен двенадцатый УК – Модельный Уголовный кодекс для государств – участников Содружества Независимых Государств²¹ (Модельный УК). Этот рекомендательный законодательный акт предназначен для использования при разработке национальных уголовных законодательств и адресован парламентам государств – участников СНГ, каковыми и являются все указанные государства (за исключением Грузии, которая входила в СНГ, но прекратила свое членство в нем в 2009 г.). И этот факт во многом объясняет наличие большого числа общих черт в рассматриваемых нормах. Вместе с тем понятно, что каждое государство как суверенный субъект международного права свободно в выборе уголовно-правовых средств борьбы с преступностью и в их установлении в национальных уголовных законах, чем и объясняются различия. Со временем их становится все больше, так как даже те страны, которые изначально были максимально ориентированы на учет норм Модельного УК при конструировании своих собственных (как, например, Россия при принятии УК в 1996 г. или Кыргызская Республика при принятии УК 1997 г.²²), стали все дальше отходить от модельной нормы.

**СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ
СОПОСТАВИМЫХ НОРМ УГОЛОВНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СТРАН БЛИЖНЕГО
ЗАРУБЕЖЬЯ С РОССИЙСКОЙ У
ГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМОЙ
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Как видно из таблицы, в отличие о российского, во всех зарубежных УК (за исключением УК Туркменистана) причинение средней тяжести вреда здоровью человека (менее тяжко-

го телесного повреждения, телесного повреждения средней тяжести, менее тяжкого вреда здоровью) остается криминообразующим признаком преступления, аналогичного или сходного по названию с преступлением, предусмотренным ст. 264 УК РФ. При этом только в ч. 1 ст. 266 УК Республики Узбекистан и в ч. 1 ст. 342 УК Республики Армения оно предусмотрено как альтернатива причинению тяжкого вреда здоровью. В остальных зарубежных УК эти последствия разведены по разным частям соответствующих статей, в силу чего причинение средней тяжести вреда здоровью выступает в качестве обязательного признака состава преступления, а причинение тяжкого вреда – в качестве квалифицирующего признака. С целью исправления выявленной законодательской ошибки в конструировании российской уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 264, для заимствования, как думается, лучшим вариантом будет второй, так как он позволяет по-разному оценить степень общественной опасности причинения вреда здоровью человека разной тяжести.

Также из таблицы видна разница в подходах национальных законодателей к конструированию субъективной стороны состава преступления, аналогичного или сходного по названию с преступлением, предусмотренным ст. 264 УК РФ. В подавляющем большинстве зарубежных УК, как и в российском, в статьях об ответственности за данное преступление прямо указана неосторожная форма вины. Вместе с тем в уголовных кодексах Кыргызской Республики, Грузии и Республики Узбекистан использован иной подход. Так, в ст. 276 УК Грузии и в ст. 266 УК Республики Узбекистан форма вины не указана, следовательно, предусмотренное ими преступление может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности. И совсем оригинальное законодательное решение можно обнаружить в ст. 312 УК Кыргызской Республики, где установлена неосторожность по отношению к последствиям, а нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспортных средств характеризуется умыслом или неосторожностью. Не призываю российского законодателя к скорейшему изменению формы вины в ст. 264 УК РФ, хотя отечественные ученые уже достаточно давно обращают внимание на «пограничность» легкомыслия и

21 Модельный Уголовный кодекс для государств – участников Содружества Независимых Государств. Принят Постановлением Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств от 17.02.1996 № 7-5 [Электронный ресурс] // Сайт Исполкома СНГ. Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств. URL: <https://cis.minsk.by/reestr2/doc/563#text> (дата обращения: 12.10.2023).

22 Анализируемый в настоящей публикации УК Кыргызской Республики 2021 г. – уже третий по счету постсоветский УК этого государства, пришедший на смену кодексам от 1 октября 1997 г. № 68 и от 2 февраля 2017 г. № 19.

косвенного умысла при совершении автотранспортного преступления в отдельных ситуациях²³ [см., например: 12, с. 126–127; 13]. Замечу только, что опыт названных стран пригодился бы российскому законодателю при включении в п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 квалифицирующего (особо квалифицирующего) признака «сопряженность деяния с оставлением места его совершения». Тогда наш законодатель вольно или невольно сконструировал преступление с двумя формами вины, сочетающее в субъективной стороне неосторожность и умысел, чего не допускает ст. 27 Общей части УК. Такое сочетание форм вины, как в п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, допустимым было бы только в ст. 276 УК Грузии, в ст. 266 УК Республики Узбекистан и в ст. 312 УК Кыргызской Республики. Однако ни одна из этих стран не стала включать в указанные статьи своих УК признак, подобный закреплённому в п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 российского УК.

Перейдем к анализу иностранных норм в части конструирования их диспозиций, выделения основных, квалифицированных и особо квалифицированных составов преступлений, сопоставляя их с выявленными дефектами российской нормы, образовавшимися за счет включения в п. «а», «б», «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК «особых квалифицирующих признаков, находящихся в связке с дифференцирующим признаком состава преступления, относящимся к тяжести последствий». Как думается, именно в этой части зарубежный опыт мог бы стать ориентиром для российского законодателя не только при исправлении четвертой ошибки, но и предосновой для работы над второй и третьей ошибками в части пенализации и дифференциации наказания.

Сравнительно-правовой анализ показывает, что такого, как в ст. 264 нашего УК, «наслоения» аналогичных или подобных квалифицирующих (особо квалифицирующих) признаков состава рассматриваемого преступления нет ни в одном зарубежном УК. Так, в ст. 266 УК Республики Узбекистан они не

содержатся вообще, в ней оценка характера и степени общественной опасности преступления и дифференциация наказания поставлены в зависимость только от тяжести общественно опасных последствий. Нет в УК Республики Узбекистан и смежных норм, подобных закреплённым в УК Азербайджанской Республики и УК Республики Казахстан (о них написано далее). А вот остальные 9 государств идут другими путями.

По два признака, аналогичных или сходных с обозначенными в п. «а», «б», «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 российского УК, обнаруживаются только в ст. 364 УК Туркменистана и в ст. 212 УК Республики Таджикистан. Но национальные подходы к их закреплению разные.

Так, в ст. 364 УК Туркменистана включены признаки «совершено лицом, которое находилось в нетрезвом состоянии» (п. «а» ч. 2, 4, 6, 8) и «связано с оставлением потерпевшего в опасности и оставлением места происшествия» (п. «б» ч. 2, 4, 6, 8). При этом они последовательно добавляются к каждому из предшествующих материальных составов преступлений, предусмотренных ч. 1, 3, 5, 7, которые выделены в зависимости от тяжести общественно опасных последствий в виде причинения ущерба в крупном размере, тяжкого вреда здоровью, смерти 1, 2 или более лиц. И, как думается, в п. «б» ч. 4, 6, 8 ст. 364 УК Туркменистана использован более удачный вариант обозначения квалифицирующего (особо квалифицирующего) признака, подобного российскому, – «сопряженность деяния с оставлением места его совершения». Формулировка УК Туркменистана «деяние связано с оставлением потерпевшего в опасности и оставлением места происшествия», во-первых, избавляет туркменского правоприменителя от вынужденного использования в своих решениях не принятой в УК терминологии транспортного и административного права (как это делается в России). Во-вторых, что более важно, при квалификации преступления по п. «б» ч. 4, либо ч. 6, либо ч. 8 ст. 364 УК Туркменистана в силу именно такой формулировки указанного квалифицирующего (особо квалифицирующего) признака дополнительная квалификация содеянного по статье об оставлении в опасности не требуется. В примечании к ст. 123 «Оставление в опасности» УК Туркменистана специально оговорено, что лицо, со-

²³ Не по теме, но в связке с ней: возможно, российскому законодателю в будущем стоит пересмотреть свой подход к признанию преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (а также ст. 263, не исключено, что и некоторыми другими статьями, устанавливающими ответственность за неосторожные транспортные преступления), как исключительно неосторожного. Но для этого нужны предварительные серьезные научные изыскания, основанные на данных исследований в области физиологии, медицины, химии, физики и т. п.

вершившее деяние, предусмотренное ч. 4, 6, 8 ст. 364, «связанное с оставлением в опасности потерпевшего, оставлением места происшествия, не подлежит привлечению к уголовной ответственности по данной статье». В России же в определенных ситуациях содеянное водителем квалифицируется по совокупности преступлений – по п. «б» ч. 2, либо 4, либо 6 ст. 264 УК и ст. 125 «Оставление в опасности». Согласно разъяснению Пленума Верховного Суда РФ «...действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (пункт 2.6) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по статье 125 УК РФ»²⁴. Но и данное разъяснение высшей судебной инстанции не избавляет российскую правоприменительную практику от квалификационных проблем и не обеспечивает ее единообразие [см. об этом, например: 14, с. 69–73].

В отличие от УК Туркменистана, в ст. 212 УК Республики Таджикистан в качестве особо квалифицирующих признаков состава включены такие как «совершенные лицом, находящимся в состоянии опьянения, или лицом, не имеющим водительские права». И подход к их закреплению в норме иной. Сначала в ч. 1–3 ст. 212 УК Республики Таджикистан в зависимости от тяжести причиненных последствий формулируются основной, квалифицированный и особо квалифицированный составы, затем в ч. 4 и 5 выделяются еще два особо квалифицированных состава по признакам «совершенные лицом, находящимся в состоянии опьянения, или лицом, не имеющим водительские права». При этом они присоединяются не ко всем предшествующим материальным составам преступлений, а только к включающим причинение тяжкого вреда здоровью, смерть 1, 2 или более лиц (то есть с причинением средней тяжести вреда здоровью данные особо квалифицирующие признаки не связываются).

²⁴ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (п. 19) [Электронный ресурс] // Верховный Суд РФ : сайт. URL: <https://vsrf.ru/documents/own/8156/> (дата обращения: 12.10.2023).

Еще в четырех зарубежных УК квалифицирующим и особо квалифицирующим признаком состава преступления, аналогичного или сходного по названию с преступлением, предусмотренным ст. 264 УК РФ, признается совершение преступления в состоянии опьянения (в его обозначении есть вариации, но для целей настоящего исследования они незначимы). При этом наблюдаются два разных подхода к его включению в норму.

Первый подход – как в УК Туркменистана, то есть путем его последовательного добавления к каждому из материальных составов, содержащих общественно опасные последствия, указанные в предшествующих частях статьи, – использован в ст. 264 УК Республики Молдова.

Второй подход отличается тем, что, как и в УК Республики Таджикистан, сначала иностранный законодатель формулирует основной, квалифицированный и особо квалифицированный составы в зависимости тяжести общественно опасных последствий, после чего выделяет особо квалифицированный состав (или особо квалифицированные составы) по признаку совершения преступления в состоянии опьянения. Так же, как и при первом подходе, он не выступает в качестве абсолютно самостоятельного особо квалифицирующего признака, а дополняет материальные составы, сконструированные с учетом тяжести общественно опасных последствий (ч. 4 ст. 342 УК Республики Армения, ч. 4 ст. 312 УК Кыргызской Республики, ч. 4 и 5 ст. 317 УК Республики Беларусь). Примечательно, что при втором подходе признак совершения преступления в состоянии опьянения связывается не с каждым из последствий, указанных в предшествующих частях статей. Он соединен, в частности: в ч. 4 ст. 342 УК Республики Армения и в ч. 4 ст. 312 УК Кыргызской Республики – только со смертью 1 человека и смертью 2 или более лиц (но не с тяжким и средней тяжести (менее тяжким) вредом здоровью); в ч. 4 и 5 УК Республики Беларусь – только с тяжким телесным повреждением, со смертью 1 человека и смертью 2 или более лиц (но не с менее тяжким телесным повреждением).

Особняком стоит УК Грузии, где в качестве основного состава преступления в ч. 1 ст. 276 выделено управление механическим транспортным средством под воздействием наркотического, психотропного или нового психо-

активного вещества. После этого в ст. 276 УК Грузии формулируются еще один основной, квалифицированный и 6 особо квалифицированных составов нарушения «правил безопасности движения или эксплуатации автомобильного, трамвайного, троллейбусного, тракторного или иного механического транспортного средства лицом, управляющим этим транспортным средством». В ч. 2, 4, 6, 8 ст. 276 УК Грузии содержатся материальные составы преступлений, включающие общественно опасные последствия в виде менее тяжкого, тяжкого вреда здоровью, смерти 1, 2 или более лиц. Путем последовательного добавления к каждому из них признака «совершенное под воздействием алкоголя или наркотического/психотропного/нового психоактивного вещества» в ч. 3, 5, 7, 9 ст. 276 УК Грузии конструируются квалифицированный и особо квалифицированные составы преступлений. Этот подход грузинского законодателя, с одной стороны, сходен с принятым в ст. 364 УК Туркменистана и в ст. 264 УК Республики Молдова. С другой стороны, он кардинально отличается включением в ст. 276 УК Грузии самостоятельного формального состава управления механическим транспортным средством под воздействием наркотического, психотропного или нового психоактивного вещества.

Завершая анализ 7 зарубежных УК, содержащих квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки, аналогичные или сходные с закрепленными в п. «а», «б», «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, подчеркнем следующее. За исключением УК Республики Таджикистан во всех остальных УК дифференциация наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств осуществлена достаточно последовательно, с учетом «особых квалифицирующих признаков, находящихся в связке с дифференцирующим признаком состава преступления, относящимся к тяжести последствий». Но и в ст. 212 УК Республики Таджикистан дефектов меньше, причем они не столь значительны, как в ч. 2–6 ст. 264 УК РФ. Поэтому санкции иностранных норм не имеют таких вопиющих дефектов, как санкции ч. 2–6 ст. 264 УК РФ (см. описанные в первой части статьи ошибки под номерами 2 и 3 по пенализации и дифференциации наказания).

Еще бóльшим своеобразием отличаются УК Азербайджанской Республики и УК Республики Казахстан. В их статьях об ответственности за нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств (ст. 263 и ст. 345 соответственно) подобные признаки не учтены национальными законодателями ни в каком качестве, ими избран совершенно иной, чем в России и в других зарубежных странах, подход.

Так, в УК Азербайджанской Республики наряду со ст. 263 включена ст. 263-1 «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения или не имеющим права на управление транспортными средствами». И, в отличие от относительно сходных ст. 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ, содержащих исключительно формальные составы преступлений, в УК Азербайджанской Республики во всех четырех частях ст. 263-1 все составы материальные, причем сконструированы они ровно с такими же общественно опасными последствиями, как и в ст. 263. Объясняется же такое равенство последствий в ст. 263 и 263-1 УК Азербайджанской Республики тем, что последняя имеет ссылочную диспозицию, отсылая к первой: «Совершение деяний, предусмотренных статьей 263.1 1 (по-нашему это ч. 1 ст. 263. – Авт.) настоящего Кодекса, лицом, находящимся в состоянии опьянения ... или не имеющим права на управление транспортными средствами, повлекшее по неосторожности...». Наряду с этим в УК Азербайджанской Республики имеется ст. 264, предусматривающая ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия «лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 263 или 263.1 настоящего Кодекса».

Похожий, но не идентичный, а более широкий подход наблюдается в УК Республики Казахстан, где наряду с нормой, предусмотренной ст. 345, имеются две смежные нормы. Одна из них закреплена в ст. 345-1 «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического

и (или) токсикоманического опьянения», которая устанавливает ответственность за указанное деяние, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести (ч. 1) или тяжкого вреда (ч. 2) здоровью человека, смерть человека (ч. 3), смерть двух или более лиц (ч. 4). При этом наказуемость запрещенных ст. 345-1 деяний строже по сравнению с санкциями ст. 345, и не только по основному наказанию, но и по дополнительному, в частности по ч. 4 ст. 345-1 в качестве обязательного дополнительного наказания предусмотрено пожизненное лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Для сравнения: в России по самой строгой санкции ч. 6 ст. 264 УК данный вид наказания установлен на срок до 3 лет (!). Вторая норма более широкого, чем в других зарубежных странах, действия содержится в ст. 346 «Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица» УК Республики Казахстан. В силу специфики статьи подробно рассматривать ее содержание нет необходимости, отмечу лишь, что 5 из 6 включенных в ст. 346 составов преступлений – материальные (в ч. 3–6 указаны те же наступившие по неосторожности общественно опасные последствия, что и в ст. 345 и 345-1, в ч. 2 – повреждение транспортных средств, грузов, дорожных и иных сооружений либо иного имущества, причинение легкого вреда здоровью человека), а подход к конструированию санкций в ст. 346 такой же, как и в ст. 345-1, только санкции еще строже. В частности, обязательное дополнительное наказание в виде пожизненного лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью предусмотрено в санкциях всех частей ст. 346 УК Республики Казахстан. Так же, как и в УК Азербайджанской Республики, имеется в УК Республики Казахстан и норма об ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия, она предусмотрена ст. 347 и распространяется на лиц, управляющих транспортным средством и нарушивших правила дорожного движе-

ния или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления тяжких последствий, предусмотренных ст. 345, 345-1 и 346.

РЕЗУЛЬТАТЫ СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ: ОПЫТ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН, ПРИГОДНЫЙ ДЛЯ ИСПРАВЛЕНИЯ ЗАКОНОТВОРЧЕСКИХ ОШИБОК В КОНСТРУИРОВАНИИ РОССИЙСКОЙ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМЫ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Суммируя накопленный зарубежными странами опыт и соотнося его с выявленными дефектами российской уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и обусловившими их появление законотворческими ошибками, можно сделать ряд выводов. Они будут формулироваться в общем плане, как правило, без предложения конкретных законотехнических решений, как ориентир, намечающий возможные законодательные подходы к устранению выявленных дефектов. Итак, выводы следующие.

1. Однозначно пригодным для заимствования считаю зарубежный опыт признания криминообразующим признаком преступления причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью человека с введением его в основной состав преступления (УК Азербайджанской Республики, УК Грузии, УК Республики Беларусь, УК Республики Казахстан, УК Кыргызской Республики, УК Республики Молдова, УК Республики Таджикистан). На этом основании и по изложенным выше причинам представляется необходимым включить причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью человека в ч. 1 ст. 264 УК РФ²⁵ в качестве единственного общественно опасного последствия. Соответ-

²⁵ Не по теме, но в связке с ней: требуется также «возвратная» криминализация причинения средней тяжести вреда здоровью по неосторожности в УК РФ в целом (то есть вернуть его в ч. 3, 4 ст. 118, а также во все статьи, откуда этот признак был исключен Федеральным законом от 08.12.2003 № 162-ФЗ; возможно, его стоит включить и в новые статьи, которым УК был дополнен за эти годы, и не забыть при этом про необходимость «сверки» с КоАП РФ).

ственно, с учетом включенных в нее сейчас последствий потребует перестроение всей ст. 264, а также корректировка КоАП – исключение из ст. 12.24 ее части 2 и примечания 2.

2. Пригодным для заимствования представляется также зарубежный опыт последовательной дифференциации наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с учетом «особых квалифицирующих признаков, находящихся в связке с дифференцирующим признаком состава преступления, относящимся к тяжести последствий» (все зарубежные кодексы, за исключением УК Республики Таджикистан). Подчеркну, что этот вывод носит вариативный характер, такой подход российскому законодателю следует использовать в случае, если он решит, что структура нормы, предусмотренной ст. 264 УК, и содержание ее диспозиций останутся неизменными, и приступит к корректировке только санкций ч. 2–6. В этом случае можно будет подумать и об использовании опыта УК Республики Казахстан, где в ст. 345-1 и 346 за сходные преступления в качестве обязательного дополнительного наказания предусмотрено пожизненное лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (естественно, с включением такой новации в ст. 47 нашего УК).

3. Полагаю, однако, что оставлять в неизменном виде ни структуру российской нормы, предусмотренной ст. 264 УК, ни содержание ее диспозиций нельзя. При таком количестве дефектов формы и содержания нормы, какое выявлено в рамках настоящего исследования (а сколько их еще описано в уголовно-правовой литературе!), ее существование в неизменном виде просто невозможно, иначе она так и останется позором нашего УК. Тем более что по результатам сравнительно-правового анализа видно: из всего многообразия национальных вариантов конструирования уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств российский вариант худший.

4. В связи с этим можно предложить российскому законодателю выбрать из имеющихся иностранных вариантов лучший, а таковым, как думается, является опыт Республики

Казахстан и Азербайджанской Республики. Следует подчеркнуть, что данное суждение не означает призыв к безоглядному копированию норм их УК, в них обоих вполне видны и свои плюсы, и свои минусы. Поэтому речь идет только о заимствовании концептуальных подходов, что позволит сделать многое, а именно следующее.

Во-первых, избавиться от наслоения в п. «а», «б», «в» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ «особых квалифицирующих признаков, находящихся в связке с дифференцирующим признаком состава преступления, относящимся к тяжести последствий».

Во-вторых, избавиться от инородного «вкрапления» в российскую норму признака «сопряженность деяния с оставлением места его совершения», реально не связанного с основным деянием ни временными рамками, ни причинной связью, ни формой вины, к тому же сформулированного в неприемлемой языковой форме. И в то же время использование опыта Республики Казахстан и Азербайджанской Республики в части криминализации в отдельной норме национального УК такого деяния, как оставление места ДТП, даст возможность не оставить безнаказанным постпреступное поведение лиц, которое сейчас подпадает под действие п. «б» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ. С учетом иностранного и нашего собственного опыта видится целесообразным вернуть в российский УК статью 265 «Оставление места дорожно-транспортного происшествия», несколько изменив ее предшествующую диспозицию и изложив в следующей редакции: «Оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим механическим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 264 настоящего Кодекса». Одновременно с этим следует исключить из ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ п. «б», предусматривающий квалифицирующий и особо квалифицирующий признаки состава преступления «если оно сопряжено с оставлением места его совершения». Весомым аргументом в пользу предлагаемого решения является тот факт, что ст. 265 еще в 2001 г., то есть до ее исключения из УК РФ Федеральным законом

от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ, была признана не противоречащей Конституции РФ²⁶. Позже Конституционный Суд РФ подтвердил свою позицию, предложив в постановлении от 25 апреля 2018 г. № 17-П в качестве одного из вариантов устранения пробела в уголовно-правовом регулировании «изменить вид ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия посредством его криминализации в форме самостоятельного состава преступления»²⁷.

В-третьих, исключив из ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ пункты «а», «в» и, соответственно, предусмотренные ими квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки, по образу и подобию УК Республики Казахстан и УК Азербайджанской Республики сконструировать самостоятельную норму, содержащую материальные составы преступлений (можно и 2, как в Казахстане), придав в них данным признакам статус обязательных. Иными словами, обстоятельства, характеризующие личность водителя в момент совершения им ДТП (в плане неспособности управлять транспортным средством должным для обеспечения безопасности дорожного движения образом) – «лицо, находящееся в состоянии опьянения» и «лицо, не имеющее или лишенное права управления транспортными средствами», – могут стать криминообразующими признаками преступления. Далее – на усмотрение российского законодателя: конструируется одна норма (как в ст. 263-1 УК Азербайджанской Республики) с включением в нее обоих этих признаков или две нормы (как в ст. 345-1 и 346 УК Республики Казахстан) с их разделением. Если российский законодатель убежден, что первое обстоятельство опаснее второго, то норм должно быть две, при этом в санкционном измерении предусмотренные ими дея-

26 По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А.А. Шевякова : постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2001 № 6-П [Электронный ресурс] // Конституционный Суд РФ : сайт. URL: <http://doc.ksrf.ru/decision/KSRFDecision261462.pdf> (дата обращения: 12.10.2023).

27 По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П [Электронный ресурс] // Конституционный Суд РФ : сайт. URL: <http://doc.ksrf.ru/decision/KSRFDecision328749.pdf> (дата обращения: 12.10.2023).

ния должны различаться, за первое санкции должны быть более строгими. Если же такого убеждения, основанного на данных научных исследований в области физиологии, медицины, химии, физики и т. п., нет, то норма должна быть единой.

В любом случае итог таков: уголовная ответственность устанавливается за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим механическим транспортным средством в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести (ч. 1) или тяжкого вреда (ч. 2) здоровью человека, смерть человека (ч. 3), смерть двух или более лиц (ч. 4). При доказанности влияния факта отсутствия у лица или лишения его права управления транспортными средствами на его способность соблюдать правила эксплуатации механических транспортных средств (опять-таки на основе данных физиологии, медицины и т. п.), в число субъектов такого преступления можно включить и лицо, не имеющее или лишенное права управления транспортными средствами. При недоказанности такого влияния можно сконструировать сходную норму без упоминания в ней о нарушении правил эксплуатации транспортных средств и со специальным субъектом – лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами. Есть и другой вариант: выделить в норме восемь частей, сформулировав ее части 5–8 так: нарушение правил дорожного движения лицом, управляющим механическим транспортным средством, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести (ч. 5) или тяжкого вреда (ч. 6) здоровью человека, смерть человека (ч. 7), смерть двух или более лиц (ч. 8). И, как думается, при любом варианте, с целью избежать наличествующей сейчас ошибки следует сделать оговорки в части нарушенных правил дорожного движения примерно такого содержания: «за исключением абз. 2 п. 2.7 и (или) абз. 3 п. 2.1.1 ПДД» (формулировка совсем не законодательная, это просто суть оговорки).

И конечно же, любой из предлагаемых вариантов приемлем только при предварительном исправлении законотворческих ошибок

в части: 1) описания предмета преступления в ст. 264 УК (после чего исправленный вариант переносится в проектируемые статьи или статью); 2) конструирования дефиниции «другие механические транспортные средства» в примечании 1 к ст. 264 УК; 3) приравнивания водителя, не выполнившего законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, к водителю, действительно находящемуся в состоянии опьянения²⁸.

5. Использование опыта Республики Казахстан и Азербайджанской Республики в любом из обозначенных выше вариантов позволит наконец-то начать избавляться от преступлений с формальными составами – деликтов создания опасности, предусмотренных ст. 264.1, 264.2, 264.3 российского УК. Им не место в УК, поскольку бороться с массовыми административными правонарушениями уголовно-правовыми средствами – занятие бессмысленное и даже вредное. В свое время это очень обстоятельно аргументировали Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев и А.И. Чучаев [14, с. 77–78]. Думается, что включение в российский УК норм, спроектированных по образцу и подобию УК Республики Казахстан и УК Азербайджанской Республики, при снабжении их четко выверенными санкциями, сконструированными с учетом всех правил пенализации и дифференциации наказания, должно вытеснить из УК эти деликты создания опасности. Соответственно, они переместятся туда, где их действительное место – в сферу административной юрисдикции.

²⁸ Об ошибках в этой части много написано в уголовно-правовой литературе, но, как уже указывалось в первой части статьи, исправить их с использованием зарубежного опыта не получится по причине отсутствия в УК зарубежных стран решений, достойных заимствования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Последний, шестой, вывод по результатам сравнительно-правового исследования будет самым главным, в связи с чем он выносится в заключение. Предлагая российскому законодателю выбрать из имеющихся иностранных вариантов лучший, в качестве ориентира указала опыт Республики Казахстан и Азербайджанской Республики. Но сделано это потому, что, скорее всего, законодатель откажется от самого, как видится, оптимального подхода к исправлению выявленных ошибок и самого приемлемого для заимствования – опыта Республики Узбекистан, которая не мечется в поисках новых уголовно-правовых средств борьбы с преступностью в сфере безопасности дорожного движения, модифицируя существующие и изобретая новые уголовно-правовые нормы. Республика Узбекистан – единственная страна, которая не вводит никакие смежные нормы, при этом сохраняет в ст. 266 своего УК норму об ответственности за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств в «классическом» виде, очень похожем на первоначальную редакцию российской нормы, предусмотренной ст. 264 УК, и норму Модельного УК. Есть, конечно, расхождения по терминологии, по форме вины, по обозначению общественно опасных последствий, по дополнительному наказанию, но это нюансы. Основное же в том, что таким образом Республика Узбекистан демонстрирует, что в борьбе со смертностью и травматизмом на дорогах уголовно-правовые средства – совсем не главный инструмент в арсенале государства.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. 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).
2. Саидов А.Х. Сравнительное правоведение (основные правовые системы современности): учебник / А.Х. Саидов; под ред. В.А. Туманова. – Москва: Юрист, 2003. – 448 с.
3. Малиновский А.А. Сравнительное уголовное право: учебник / А.А. Малиновский. – 2-е изд., доп. и перераб. – Москва: Юрлитинформ, 2016. – 592 с.

REFERENCES

1. 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>.
2. Saidov A.Kh.; Tumanov V.A. (ed.). *Comparative law (basic legal systems of our time)*. Moscow, Yurist Publ., 2003. 448 p.
3. Malinovsky A.A. *Comparative criminal law*. 2nd ed. Moscow, Yurilitinform Publ., 2016. 592 p.

4. Тихомиров Ю.А. Курс сравнительного правоведения / Ю.А. Тихомиров. – Москва : НОРМА, 1996. – 432 с.
5. Тихомиров Ю.А. Сравнительное правоведение: развитие концепций и общественной практики / Ю.А. Тихомиров // Журнал российского права. – 2006. – № 6. – С. 3–15.
6. Давид Р. Основные правовые системы современности / Р. Давид; пер. с фр. и вступ. ст. В.А. Туманова. – Москва : Прогресс, 1988. – 496 с.
7. Цвайгерт К. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права : в 2 т. Т. I. Основы : пер. с нем / К. Цвайгерт, Х. Кетц. – Москва : Международные отношения, 2000. – 480 с.
8. Марченко М.Н. Курс сравнительного правоведения / М.Н. Марченко. – Москва : Городец-издат, 2002. – 1068 с.
9. Есаков Г.А. Основы сравнительного уголовного права : монография / Г.А. Есаков. – Москва : Элит, 2007. – 152 с.
10. Наумов А.В. О специфике содержания и направленности сравнительно-правового метода науки уголовного права в современных условиях / А.В. Наумов // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2022. – Т. 18, № 4. – С. 30–36.
11. Малиновский А.А. Российская юридическая компаративистика: история и современность / А.А. Малиновский, Е.Н. Трикоз // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2021. – Т. 14, № 6. – С. 43–72.
12. Сердюк Л.В. Безопасность эксплуатации транспорта, охрана общественного порядка и защита личности / Л.В. Сердюк // Lex Russica. – 2016. – № 11 (120). – С. 126–134.
13. 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#1zFrfgTMhGyxftu1> (дата обращения: 13.06.2023).
14. Хромов Е.В. Уголовно-правовые последствия оставления места ДТП / Е.В. Хромов // Уголовное право. – 2023. – № 5. – С. 66–80.
15. 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.
4. Tikhomirov Yu.A. Course of comparative law. Moscow, NORMA Publ., 1996. 432 p.
5. Tikhomirov Yu.A. Comparative law: development of concepts and social practice. *Zhurnal rossijskogo prava = Journal of Russian Law*, 2006, no. 6, pp. 3–15. (In Russian).
6. David R. Basic legal systems of our time. Moscow, Progress Publ., 1988. 496 p.
7. Zweigert K., Kötz H. Introduction to comparative jurisprudence in the field of private law. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 2000. Vol. 1. 480 p.
8. Marchenko M.N. Course of comparative law. Moscow, Gorodec-izdat Publ., 2002. 1068 p.
9. Esakov G.A. Fundamentals of comparative criminal law. Moscow, Elit Publ., 2007. 152 p.
10. Naumov A.V. On the Specifics of the Content and Orientation of the Comparative Legal Method of the Science of Criminal Law in Modern Conditions. *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya = Journal of Foreign Legislation and Comparative Law*, 2022, vol. 18, no. 4, pp. 30–36. (In Russian).
11. Malinovsky A.A., Trikoz E.N. Legal Comparative Studies in Russia: History and Current Situation. *Kontury global'nyh transformacij: politika, ekonomika, pravo = Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 2021, vol. 14, no. 6, pp. 43–72. (In Russian).
12. Serdyuk L.V. Safe operation of transport, protection of public order and protection of an individual. *Lex Russica*, 2016, no. 11 (120), pp. 126–134. (In Russian).
13. 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#1zFrfgTMhGyxftu1>.
14. Khromov E.V. Criminal law consequences of absconding from the site of a road accident. *Ugolovnoe pravo = Criminal Law*, 2023, no. 5, pp. 66–80. (In Russian).
15. 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).

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 26.10.2023; одобрена после рецензирования 24.11.2023; принята к публикации 27.11.2023. The article was submitted 26.10.2023; approved after reviewing 24.11.2023; accepted for publication 27.11.2023.