

Научная статья  
УДК 343.346.2  
<https://doi.org/10.36511/2078-5356-2022-3-108-113>

## Уголовная политика в области безопасности дорожного движения на современном этапе

**Лебедев Александр Сергеевич**

Хакасский государственный университет имени Н. Ф. Катанова, Абакан, Россия, [naukarus@mail.ru](mailto:naukarus@mail.ru)

**Аннотация.** В статье рассматриваются тенденции уголовной политики в области дорожного движения в Российской Федерации за последние два десятилетия. Дается понятие уголовной политики в области безопасности дорожного движения. Устанавливается эффективность уголовно-правового регулирования в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** уголовная политика, безопасность, дорожное движение, транспортное средство

**Для цитирования:** Лебедев А. С. Уголовная политика в области безопасности дорожного движения на современном этапе // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2022. № 3 (59). С. 108—113. <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2022-3-108-113>.

Original article

## Criminal policy in the field of road safety at the present stage

**Alexander S. Lebedev**

Khakassian State University named after N. F. Katanova, Abakan, Russian Federation, [naukarus@mail.ru](mailto:naukarus@mail.ru)

**Abstract.** The article discusses the trends in criminal policy in the field of traffic in the Russian Federation over the past two decades. The concept of criminal policy in the field of road safety is given. The effectiveness of criminal law regulation in matters of ensuring road safety is established.

**Keywords:** criminal policy, security, traffic, vehicle

**For citation:** Lebedev A. S. Criminal policy in the field of road safety at the present stage. *Legal science and practice: Bulletin of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2022, no. 3 (59), pp. 108—113. (In Russ.). <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2022-3-108-113>.

Реализация такой задачи, как обеспечение безопасности дорожного движения не может быть достигнута в исключительно административно-правовой плоскости. В достаточной степени об этом свидетельствует трактовка термина «безопасность» в русском языке. Под безопасностью понимается отсутствие опасности, сохранность, надежность [1, с. 67]. Воплотить данные правовые категории возможно, в том числе благодаря грамотно выстроенной уголовной политике в области безопасности дорожного движения.

Формирование основной идеи представляет собой первоначальный этап любой деятельности человека, что в полной мере относится и к созданию законодательной базы, необходимой для эффективного противодействия преступности [2, с. 202—206]. М. П. Клейменов

справедливо замечает, что от выбора типа идеологии в сфере борьбы с преступностью зависят и перспективы борьбы с ней [3, с. 19]. Отсюда следует вывод о необходимости выстраивания такой нормативно-правовой платформы, которая будет способна противодействовать общественно опасным деяниям в области безопасности дорожного движения.

Одним из самых перспективных направлений с точки зрения действенности нормативно-правового регулирования в области дорожного движения является уголовно-правовое регулирование, которое вытекает из руслу уголовной политики. Сама же уголовно-правовая политика имеет более широкие горизонты влияния на обеспечение безопасности дорожного движения, нежели уголовно-правовое регулирование.

© Лебедев А. С., 2022

Более того, в последнее время все чаще государство прибегает к данной форме обеспечения безопасности дорожного движения.

Следовательно, уголовная политика в области безопасности дорожного движения является, так сказать, «центральной звездой» в системе правовых средств обеспечения безопасности дорожного движения. Это обусловлено основным ее инструментарием — карой или репрессией. Речь в данном случае идет даже не о классическом проявлении кары, а об угрозе ее реализации которая гипотетически возвышается над участниками дорожного движения, как «дамклов меч»? тем самым понуждает последних к правопослушному и, следовательно, безопасному участию в дорожном движении.

По мнению С. В. Максимова, развитие уголовной политики должно быть подчинено целям общесоциального и государственного развития [4, с. 16—22], защиты личности, общества и государства от преступных посягательств, снижения уровня преступности, включая предупредительную деятельность и наказание преступников [5, с. 297—300], так как уголовная политика — чрезвычайно сложная сфера научной и практической деятельности, требующая от ее разработчиков высокой квалификации, профессиональной компетентности, сформированного социально-правового мышления, научной добросовестности и ответственности [6, с. 131—134].

Определение путей совершенствования направлений развития уголовной политики в области безопасности дорожного движения с учетом существующей потребности общества в уменьшении как количества дорожно-транспортных происшествий, так и количества пострадавших, а также погибших в них людей, является генеральной задачей нашего исследования.

Для решения поставленной научной задачи требуется, прежде всего, оценка текущего состояния уголовной политики в общем и уголовной политики в области безопасности дорожного движения в частности.

В последние годы учеными отмечается нестабильность уголовной политики, выражающаяся в частых изменениях законодательства. С. В. Максимов на этот счет справедливо указывает, что нестабильность антикриминального законодательства, к сожалению, стала основной из главных черт новейшей уголовной политики. Необходимо остановить практику частых глубоких изменений уголовного закона, нарушающих его систему, и сосредоточить усилия на «ювелирном шлифовании» терминологии и правоприменительных практик [4, с. 16—22].

Если говорить более конкретно, то гуманизация и нестабильность стали основными тенденциями уголовной политики. Последняя тенденция систематических изменений отчасти присуща уголовной политике в области безопасности дорожного движения. Это происходит потому, что изменения уголовного законодательства, проводимые государством, социально ожидаемы и необходимы, так как вносимые изменения зеркально отражают общественные отношения в области безопасности дорожного движения. Невозможно представить более существенный инструмент повышения безопасности дорожного движения, чем уголовно-правовое противодействие управлению транспортным средством в состоянии опьянения, лицом которое подвергнуто административному наказанию.

Представляется, что современная уголовная политика в области безопасности дорожного движения находит свое отражение в том числе в иных, не уголовно-правовых, нормативных документах, в рамках которых закладывается фундамент реализации уголовной политики в области безопасности дорожного движения. Так, Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы определена цель «повышения безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году» [7].

Под уголовной политикой в области безопасности дорожного движения следует понимать выработку законодательства криминально-правового комплекса, посредством которого государство достигает следующих целей:

— снижает количество дорожно-транспортных происшествий, а также число погибших и раненых в них людей;

— уменьшает тяжесть последствий от дорожно-транспортных происшествий;

— регулирует экономические отношения, так как ежегодные экономические потери страны от дорожно-транспортных происшествий составляют около 2 % валового внутреннего продукта и сопоставимы в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом таких субъектов Российской Федерации, как Краснодарский край или Республика Татарстан [7];

— восстанавливает социальную справедливость;

— повышает доверие общества к государству.

Характерно, что фактически уголовная политика государства как никакая другая разновидность правовой политики зависит от поддержки либо неприятия общественного мнения [8, с. 250—259].

Например, самым злостным нарушением участники опроса называют вождение автомобиля в алкогольном или наркотическом опьянении. 80 % респондентов считают, что за это нужно ужесточать ответственность в первую очередь. 63 % отметили, что строже нужно наказывать за лихачество и агрессивное вождение [9]. Отсюда следует, что общество одобряет усиление ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

За последние два десятилетия уголовная политика в области безопасности дорожного движения состояла из пяти сегментов, характеризующихся созданием соответствующих уголовно-правовых средств противодействия преступности в области дорожного движения.

1. Сегмент «альтернативно-дифференцированный подход» берет начало еще в Уголовном кодексе РСФСР (далее — УК РСФСР) и длится до 11 декабря 2003 года. Суть его в том, что до 11 декабря 2003 года сначала в статье 211 УК РСФСР [10], затем статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) законодатель устанавливал уголовный запрет на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее причинение потерпевшему менее тяжкого телесного повреждения, то есть речь шла о тех дорожно-транспортных происшествиях, где последствия происшествия наступили в виде вреда здоровью средней тяжести. На данном сегменте уголовная политика в области дорожного движения выглядит более репрессивно, так как массив лиц подверженных охвату нормой гипотетически велик.

2. Сегмент «адресное уголовно-правовое воздействие». Начиная с 1 марта 2009 года происходит криминализация нарушений правил дорожного движения, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, совершенных лицом, находящимся в состоянии опьянения [11]. Таким образом, наблюдались две прямо противоположные тенденции. С одной стороны, декриминализованы составы дорожно-транспортных преступлений, повлекшие причинение средней тяжести вреда здоровью человека, что не являлось криминологически обоснованной мерой. С другой стороны, имеет место оправданное повышение уровня ответственности и наказания за совершение преступлений в области безопасности дорожного движения. Последняя тенденция в развитии уголовного законодательства вызвана объективной необходимостью реагировать на постоянное возрастание объема преступных проявлений в

сфере дорожного движения, изменением качественной характеристики дорожно-транспортной преступности в целом в сторону увеличения тяжести ее последствий [12, с. 39—42].

3. Сегмент «административная преюдиция в области дорожного движения» свои истоки берет с 1 июля 2015 года, когда вступил в силу Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения». Так, в УК РФ появилась статья 264<sup>1</sup> «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», предусматривающая введение уголовной ответственности за управление автомобилем лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения [13]. В научных кругах, справедливо замечено, что реинкарнация данного транспортного преступления является положительным моментом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [14, с. 165—168].

4. Сегмент «дифференцированный подход» восходит к 24 апреля 2019 года, когда законодатель криминализовал нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть человека, смерть двух или более лиц, не только на лиц, совершивших указанное нарушение в состоянии алкогольного опьянения, но и лиц, скрывшихся с места его совершения [15]. Ведь действительно, сегодня тревожным явлением становится оставление места дорожно-транспортного происшествия водителями, находящимися в состоянии опьянения и стремящимися избежать процедуры психофизиологического освидетельствования (а равно документирования факта отказа) [16, с. 364—368].

В этом же сегменте находятся сделанные законодателем шаги по усилению ответственности за совершение деяний по статье 264 УК РФ. Так, Федеральным законом от 17 июня 2019 года № 146-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» в УК РФ были внесены изменения в статью 264: а) в абзаце втором части второй слова «принудительными работами на срок до трех лет» заменены словами «принудительными работами на срок до пяти лет», слова «до четырех лет» заменить словами «от трех до семи лет»; б) в абзаце втором части четвертой слова «от двух до семи» заменены словами «от

пяти до двенадцати»; в) в абзаце втором части шестой слова «от четырех до девяти» заменены словами «от восьми до пятнадцати» [17]. Таким образом, происходит существенное усиление уголовной ответственности. Лицо, совершившее деяние, предусмотренное статьей 264 УК РФ может лишиться свободы на 15 лет, преступление переходит в категорию тяжких, что является историческим максимумом для данной категории деяний и логически соответствует тем целям, которые ставятся для достижения нулевой смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2030 году.

5. Сегмент «превентивный подход» является финальным на современном этапе развития отечественной уголовной политики в области безопасности дорожного движения. Федеральным законом от 30 декабря 2021 года № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» введена новая статья 264<sup>2</sup> УК РФ, устанавливающая ответственность за совершение отдельных нарушений правил дорожного движения, выраженных в превышении установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60 км / час либо на величину более 80 км / ч, либо в выезде на полосу встречного движения или на трамвайные пути встречного направления в случаях, когда такое нарушение совершается лицом, подвергнутым административному наказанию и лишением права управления транспортным средством за повторные правонарушения. В качестве максимального наказания устанавливается лишение свободы на срок до двух лет [18].

Исходя из этого, большую роль в формировании уголовной политики в области безопасности дорожного движения играет общественное поведение и отношение каждого участника дорожного движения к правопослушному поведению, так как отклонение от него приводит к дорожно-транспортным происшествиям. Сложившееся положение вещей показывает, что законодатель своевременно реагирует на складывающиеся тенденции в области безопасности дорожного движения, основанные на общественном поведении, и через уголовно-правовое регулирование формирует не только законодательство, но и своего рода идеологическую основу соблюдения в обществе правопослушного поведения в области дорожного движения с целью снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Следовательно, уголовно-правовой регулятор выступает в качестве основателя уголовной политики в области безопасности дорожного

движения, которая формируется в результате анализа и мониторинга общественного поведения участников дорожного движения. Представляется, что дальнейшее совершенствование уголовной политики в области безопасности дорожного движения необходимо проводить в плоскости реализации назначаемых наказаний. Так, лиц, которые два и более раза совершили деяние по статье 264<sup>1</sup> УК РФ, необходимо наказывать в виде реального лишения свободы.

#### Список источников

1. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4 т. Т. 1. А—З. СПб: ТОО «Диамант», 1996. 800 с.
2. Бавсун М. В. Уголовно-правовая идеология как средство предупреждения преступности // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2012. № 2 (31). С. 202—206.
3. Клейменов М. П. О концепции борьбы с преступностью в России // Совершенствование законодательной и правоприменительной деятельности в сфере борьбы с правонарушениями: межвуз. сб. науч. трудов. Омск, 1994.
4. Максимов С. В. Новейшая уголовная политика России: Опыт и уроки непрерывного реформирования // Пробелы в российском законодательстве. 2017. № 4. С. 16—22.
5. Пинкевич Т. В. Особенности российской уголовной политики: структура и состояние // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2016. № 3 (35). С. 297—300.
6. Клейменов М. П. Профанация уголовной политики // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2017. № 3 (52). С. 131—134.
7. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 — 2024 годы : распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 года № 1-р // Собрание законодательства РФ. 2018. № 5, ст. 774.
8. Баранов В. М., Малько А. В., Мазуренко А. П. О сущности и месте уголовной политики в системе правовой политики современной России (общетеоретический и технико-юридический аспекты) // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2016. № 3 (35). С. 250—259.
9. Опрос ОНФ: Усиление ответственности водителей за нарушение ПДД поможет снизить аварийность на дорогах. URL: <https://onf.ru/2019/02/21/opros-onf-usilenie-otvetstvennosti-voditeley-za-narushenie-pdd-pomozhet-snizit-avariynost/> (дата обращения: 10.05.2022).
10. Уголовный кодекс РСФСР от 27 октября 1960 года (ред. от 30 июля 1996 г.) // Ведомости ВС РСФСР. 1960. № 40, ст. 591.
11. О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации: федеральный за-

кон от 13 февраля 2009 года № 20-ФЗ // Российская газета. 2009. 18 февраля.

12. Баранчикова М. В. Состояние и тенденции Российской уголовной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Сборник трудов научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России. 2018. С. 39—42.

13. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ // Российская газета. 2015. 12 января.

14. Ремизов П. В. Усиление ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: критический анализ новых изменений законодательства // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2016. № 1 (33). С. 165—168.

15. О внесении изменений в статьи 264 и 264<sup>1</sup> Уголовного кодекса Российской Федерации: федеральный закон от 23 апреля 2019 года № 65-ФЗ // Российская газета. 2019. 25 апреля.

16. Подчерняев А. Н. Некоторые вопросы развития уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1. С. 364—368.

17. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 17 июня 2019 года № 146-ФЗ // Российская газета. 2019. 19 июня.

18. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации: федеральный закон от 30 декабря 2021 года № 458-ФЗ // Российская газета. 2022. 11 января.

## References

1. Dal V. I. Explanatory dictionary of the living great Russian language: in 4 volumes. Vol. 1. A — Z. St. Petersburg: LLP "Diamant" Publ., 1996. 800 p. (In Russ.)

2. Bavsun M. V. Criminal legal ideology as a means of crime prevention. *Bulletin of the Omsk university. Series "Right"*, 2012, no. 2 (31), pp. 202—206. (In Russ.)

3. Klymenov M. P. On the concept of combating crime in Russia. Improving legislative and law enforcement activities in the sphere of combating offenses: Interuniversity. Collection of scientific works. Omsk, 1994. (In Russ.)

4. Maksimov S. V. The latest criminal policy in Russia: Experience and lessons of continuous reform. *Gaps in Russian legislation*, 2017, no. 4, pp. 16—22. (In Russ.)

5. Pinkevich T. V. Peculiarities of the Russian criminal policy: Structure and State. *Legal Science and Practice: Bulletin of the Nizhny Novgorod academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2016, no. 3 (35), pp. 297—300. (In Russ.)

6. Klymenov M. P. Profanation of criminal policy. *Bulletin of the Omsk university. Series "Right"*, 2017, no. 3 (52), pp. 131—134. (In Russ.)

7. On the approval of the road safety Strategy in Russian Federation for 2018—2024: Government decree RF no. 1-r of August 1, 2018. *Collection of legislative acts of the RF*, 2018, no. 5, art. 774. (In Russ.)

8. Baranov V. M., Malko A. V., Mazurenko A. P. On the essence and place of criminal policy in the legal policy system of modern Russia (general theoretical and technical-legal aspects). *Legal Science and Practice: Bulletin of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2016, no. 3 (35), pp. 250—259. (In Russ.)

9. ONF survey: Strengthening the responsibility of drivers for traffic violations will help reduce accidents on the roads. URL: <https://onf.ru/2019/02/21/opros-onf-usilenie-otvetstvennosti-voditeley-za-narushenie-pdd-pomozhet-snit-avariynost/> (accessed 05.10.2022). (In Russ.)

10. The Criminal Code of the RSFSR of October 27, 1960 (as amended of July 30, 1996). *Bulletin of the RSFSR Supreme Soviet*, 1960, no. 40, art. 591. (In Russ.)

11. On Amending Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation: federal law no. 20-FZ of February 13, 2009. *Rossiyskaya Gazeta*, 2009, February 18. (In Russ.)

12. Baranchikova M. V. The state and trends of the Russian criminal policy in the field of road safety. Proceedings of the scientific and practical conference. Orel: Oryul MIA of Russia, 2018, pp. 39—42. (In Russ.)

13. On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation on the issue of strengthening responsibility for committing offenses in the field of road safety: federal law no. 528-FZ of December 31, 2014. *Rossiyskaya Gazeta*, 2015, January 12. (In Russ.)

14. Remizov P. V. Strengthening responsibility for committing offenses in the field of road safety: a critical analysis of new legislative changes. *Legal Science and Practice: Bulletin of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2016, no. 1 (33), pp. 165—168. (In Russ.)

15. On Amendments to Articles 264 and 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation: federal law no. 65-FZ of April 23, 2019. *Rossiyskaya Gazeta*, 2019, April 25. (In Russ.)

16. Podchernyaev A. N. Some issues of the development of criminal legislation in the field of road safety in the Russian Federation. *Management of activities to ensure road safety: state, problems, ways of improvement*, 2019, no. 1, pp. 364—368. (In Russ.)

17. On Amendments to the Criminal Code of the Russian Federation: federal law no. 146-FZ of June 17, 2019. *Rossiyskaya Gazeta*, 2019, June 19. (In Russ.)

18. On Amendments to the Criminal Code of the Russian Federation and Articles 31 and 150 of the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation: federal law no. 458-FZ of December 30, 2021. *Rossiyskaya Gazeta*, 2022, January 11. (In Russ.)

**Информация об авторе**

**А. С. Лебедев** — кандидат юридических наук.

**Information about the author**

**A. S. Lebedev** — Candidate of Sciences (Law).

Статья поступила в редакцию 25.05.2022; одобрена после рецензирования 20.07.2022; принята к публикации 30.08.2022.

The article was submitted 25.05.2022; approved after reviewing 20.07.2022; accepted for publication 30.08.2022.