

На правах рукописи

Зокина Анна Михайловна

**Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным
с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации
транспортных средств: зарубежный опыт; вопросы
совершенствования российского законодательства**

Специальность 12.00.08 — Уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва — 2019

Работа выполнена на кафедре уголовного права, уголовного процесса и криминалистики федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов».

Научный руководитель: **Букалерева Людмила Александровна,**
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Коробеев Александр Иванович,**
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный деятель науки РФ, заведующий
кафедрой уголовного права и криминологии
Юридической школы федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Дальневосточный федеральный университет»

Кузнецов Александр Павлович,
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный деятель науки РФ, заслуженный
юрист РФ, профессор кафедры социально-
правовых дисциплин федерального государственного бюджетного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Приволжский институт повышения квалификации Федеральной налоговой службы», г. Нижний Новгород


Ведущая организация: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет»

Защита состоится «13» июня 2019 г. в 12:00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.203.24 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. № 347, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке и на официальном сайте федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов» по адресу: <http://dissovet.rudn.ru>.

Автореферат разослан « ____ » _____ 2019 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент

 О. А. Кузнецова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Высокий уровень травматизма на российских дорогах и стабильно высокие показатели транспортной преступности остаются на современном этапе серьезной не только правовой, но и социальной проблемой, вызывающей озабоченность властей и граждан России. По информации ГИБДД МВД России, в последние годы отмечается снижение числа посягательств на безопасность дорожного движения. Однако «в 2016 году на дорогах страны погибло 20 308 человек (из них 16 933 человека стали жертвами нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств), в 2017 г. — 19 088 человек (15 697 — по вине водителей), в 2018 г. — 18 214 человек (15 297 — по вине водителей)»¹.

Учитывая высокую степень общественной опасности данных деяний, противодействие им следует признать одним из важнейших направлений деятельности законодателя и правоохранительных органов. Поскольку такое противодействие осуществляется в том числе и на основе уголовного закона, устанавливающего ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, его применение имеет важное социальное и предупредительное значение.

Однако нельзя не отметить непоследовательность российского законодателя, проявившуюся за последние годы в многочисленных корректировках уголовного закона. В частности: была неоднократно и разнонаправленно изменена ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ); произошла декриминализация такого преступления, как оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ); введена ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ) и др.

Одной из наиболее серьезных проблем в деле обеспечения эффективного уголовно-правового противодействия дорожно-транспортной преступности² является недостаточно продуманная и весьма либеральная система наказаний, предусмотренных и применяемых за транспортные преступления, в том числе и в ситуациях, когда жертвами становятся несколько человек. Признаваемая многими специалистами мягкость уголовного закона в обозначенной сфере влечет деформацию правосознания значительного числа граждан, поскольку факт совершения преступления не получает негативной оценки, адекватной его опасности, и подталкивает к совершению новых преступлений как тех, кто уже совершал правонарушения, так и тех, кто еще закон не нарушал.

Вполне очевидно, что помимо декларативной процедуры принятия закона, столь же важными становятся обеспечение высокого уровня законодатель-

¹ Официальный сайт Госавтоинспекции России. Раздел «Показатели состояния безопасности дорожного движения». Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru>.

² Под дорожно-транспортной преступностью в данном случае понимается совокупность дорожно-транспортных преступлений, выделяемых по признаку образования дорожно-транспортного происшествия в связи с эксплуатацией механических транспортных средств. См об этом: Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. М., 1990. 471 с.; Жулев В. И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 29–180; и др.

ной техники нормативных актов, а также своевременная реакция законодателя на новые вызовы, что далеко не всегда имеет место в российской действительности.

В складывающихся условиях особую актуальность приобретает изучение законотворческого опыта и практического осуществления государственной политики противодействия транспортным преступлениям за рубежом. В этом аспекте интерес представляет законодательство об ответственности за криминальные нарушения правил дорожного движения стран общего права и континентальной Европы, показавшее свою высокую эффективность. Столь широкий охват стран позволяет оценить положительный опыт и уголовно-правовые возможности снижения дорожной смертности и травматизма.

С учетом изложенного, **актуальность** диссертационного исследования определяется:

- сложной криминогенной ситуацией, сложившейся в сфере безопасности дорожного движения в России, появлением новых для нашего государства видов нарушений безопасности дорожного движения, не урегулированных в достаточной мере правовыми нормами;

- отсутствием в отечественной науке уголовного права монографических исследований ответственности за транспортные преступления в зарубежном праве;

- прикладными проблемами при осуществлении сотрудничества зарубежных и российских правоприменителей, связанными с отсутствием у российской стороны достаточной информации об основаниях привлечения к уголовной ответственности за совершение транспортных преступлений и о системе таких преступлений в целом в зарубежном уголовном праве.

Степень научной разработанности темы. По вопросам противодействия преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, было выполнено не так много научных исследований. Особо следует выделить докторскую диссертацию А. А. Шелудякова (М., 2002), а также ряд кандидатских: И. В. Божко (Краснодар, 2011), С. А. Комариковой (Омск, 2018), А. Ш. Габдрахманова (Казань, 2007), Н. Ю. Исаева (М., 2009) и др.

Однако исследования, посвященного решению актуальных и сложных проблем применения уголовно-правовых норм об ответственности за преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, основанного на изучении зарубежного опыта, к настоящему моменту не проводилось. Можно констатировать, что в науке недостаточно проанализированы источники уголовного права в странах общего права и не выявлены особенности установления и реализации уголовной ответственности за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств; не охарактеризованы дорожно-транспортные преступления, совершаемые в состоянии алкогольного опьянения или выраженные в оставлении места ДТП, по уголовному праву семьи общего права; не исследованы уголовное законодательство об ответственности за преступления в сфере движения и экс-

плуатации транспортных средств и практика его применения в странах континентальной системы права.

Объектом исследования являются урегулированные нормами отечественного и зарубежного права общественные отношения в сфере транспортной безопасности.

Предметом исследования выступают: нынешние и ранее действовавшие нормы российского и зарубежного уголовного законодательства, предусматривающие ответственность за транспортные преступления и правонарушения, связанные с опасным вождением и эксплуатацией транспортных средств; доктринальные правовые источники стран общего и континентального права по исследуемой проблеме, а также по смежным вопросам уголовно-правового, административного и социологического характера; судебные прецеденты отдельных стран Британского Содружества как источник права; практическая деятельность правоохранительных органов в сфере уголовно-правового предупреждения нарушений транспортного законодательства.

Цели и задачи диссертационного исследования. Цели настоящего исследования состоят в комплексном и всестороннем анализе опыта регулирования уголовно-правовых отношений, возникающих в связи с нарушением правил дорожного движения, в странах общего права и континентального права, и разработке на основе зарубежного законодательного и правоприменительного опыта предложений по совершенствованию норм уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в Российской Федерации.

Для достижения обозначенных целей были поставлены следующие **задачи**:

- проанализировать источники уголовного права в указанных странах общего права и показать особенности установления и реализации уголовной ответственности за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств;

- охарактеризовать дорожно-транспортные преступления, совершаемые в состоянии алкогольного опьянения или выраженные в оставлении места дорожно-транспортного происшествия, по уголовному праву семьи общего права;

- исследовать уголовное законодательство об ответственности за преступления в сфере движения и эксплуатации транспортных средств и практику его применения стран континентальной системы права;

- проследить исторические пути становления и развития отечественного законодательства об ответственности за дорожно-транспортные преступления;

- с учетом отечественных традиций установления и дифференциации ответственности за деяния в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и положительного зарубежного опыта представить научно обоснованные предложения и рекомендации по совершенствованию российского законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Методология и методы исследования. При подготовке настоящего исследования автор использовал комплекс философских, общенаучных и частнонаучных средств (методов) познания.

В целях формирования искомой теоретической концепции из общенаучных методов применялись такие, как системный, структурно-функциональный, дедукции, индукции, анализа, синтеза, сравнения, моделирования, описания, наблюдения, классификации и др.

Применение эмпирических методов (наблюдение, описание, моделирование и др.) было продиктовано, в частности, потребностями изучения материалов судебной практики в целях выявления проблем достижения баланса интересов государства, общества, личности в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обуславливающих необходимость совершенствования уголовно-правовых мер обеспечения такого баланса, а также в целях поиска и осмысления правовых материалов, необходимых для разработки комплекса предложений по решению указанных проблем.

Основными используемыми частнонаучными методами познания стали формально-догматический (формально-юридический), который применялся при изучении содержания различных форм (источников) права, в том числе нормативных правовых актов и международных договоров, судебных прецедентов (и применительно к зарубежному праву); сравнительного правоведения; историко-правовой; сравнительно-исторический; юридической герменевтики.

Сравнительно-правовой метод использовался с целью изучения генезиса правовых средств обеспечения безопасности в сфере движения и эксплуатации транспортных средств и практики его применения в странах континентальной системы права, становления уголовно-правовых норм и институтов зарубежного уголовного права.

Философские, общенаучные и частнонаучные методы применялись в определенной совокупности и сочетаниях для получения наиболее объективного результата и научной обоснованности искомой концепции.

Теоретической основой исследования послужили труды известных российских и зарубежных ученых-правоведов: П. И. Гришаева, В. И. Жулева, И. Д. Козочкина, А. И. Коробеева, В. Е. Квашиса, Н. Е. Крыловой, В. Н. Кудрявцева, Б. А. Куринова, В. В. Лукьянова, Н. В. Лясс, А. В. Наумова, А. С. Никифорова, Б. С. Никифорова, Н. И. Пикурова, Ф. М. Решетникова, А. И. Рарога, Н. Г. Угрехелидзе, И. М. Тяжковой, А. И. Чучаева, Ф. Антолисеи, А. Горгани, Т. Кребса, Х. Рота, Т. В. Смита, Д. Ф. Стифена, А. В. Серебрянниковой, Г. Л. Уильямса, Б. А. Хаппла, Г. Л. Харта, Р. Ван Хаттена и др.

Нормативную базу исследования составляют: международные правовые акты; Конституция РФ, административное и уголовное законодательство Российской Федерации; законодательные акты Великобритании, Канады, нормативные акты Министерства транспорта Канады, уголовное законодательство ФРГ, Нидерландов, Италии, Литвы, Болгарии и Польши.

Эмпирическая база исследования включает: данные статистической отчетности Судебного департамента при Верховном Суде РФ, Главного инфор-

мационно-аналитического центра МВД России; материалы опубликованной судебной практики Канады, Англии и Британского Содружества Наций; статистические данные Министерства внутренних дел о транспортных преступлениях и правонарушениях в Канаде; результаты анкетирования 112 сотрудников ГИБДД ряда городов России (Москва, Киров, Рязань, Липецк, Казань), проведенного автором в период с 2012 по 2019 гг.

Научная новизна диссертации заключается в том, что впервые на монографическом уровне представлены результаты исследования зарубежного опыта уголовно-правовой борьбы с преступлениями в сфере безопасности дорожного движения. В работе показаны основные мировые и региональные тенденции и модели криминализации и пенализации деяний, посягающих на общественные отношения в области безопасности дорожного движения.

Новация работы состоит также и в том, что в ней получили отражение особенности применения уголовно-правовых норм в сфере безопасности движения в странах общего и континентального права; дана юридическая характеристика преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения в целом и их отдельных видов в частности.

С учетом историко-правового и сравнительно-правового подходов выявлены тенденции и показаны основные пути повышения уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности на основе опыта стран континентальной системы.

Положения, выносимые на защиту:

1. На основе анализа законодательства стран семьи общего права дана характеристика признаков транспортных преступлений в общем праве: они являются статутными гибридными преступлениями или преступлениями, по которым уголовное преследование осуществляется по обвинительному акту, нарушают установленный порядок движения на дорогах, совершаются с грубой неосторожностью или безрассудством, относятся к преступлениям строгой или абсолютной ответственности, влекут ответственность как для физических, так и для юридических лиц.

2. Установлено, что в общем праве опасное вождение относится к числу наиболее опасных преступлений в сфере дорожного движения, что выражается в особенностях судопроизводства и строгости наказания. Обязательными признаками указанного преступления, подлежащими установлению, в законах названы: особенности деяния, проявляющиеся в нарушении установленных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, место совершения преступления — дорога и другое общественное место, предмет преступления — механическое транспортное средство, субъект преступления — лицо, управляющее транспортным средством.

3. В государствах общего права применяются более строгие уголовно-правовые меры в отношении большего количества преступлений, чем в России, совершаемых в состоянии алкогольного опьянения. Такие преступления обладают повышенной степенью общественной опасности, а за их совершение установлены строгие наказания (репрессивный подход). Кроме того, в странах

семьи общего права в значительной степени расширены пределы уголовной ответственности за деяния, совершенные в состоянии алкогольного опьянения, и оставление места ДТП за счет отнесения к преступным деяниям оставления места ДТП, отказа подчиниться требованиям правоохранительных органов об остановке.

4. Выявлено, что в законодательстве стран континентального права по вопросу ответственности за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств, сложилось два основных подхода.

а) репрессивный — уголовная ответственность устанавливается не только за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств, в том случае, если в результате их совершения были причинены различного рода последствия, такие как смерть потерпевшего или существенный вред его здоровью, но и непосредственно за отдельные виды нарушений правил дорожного движения, если они создали опасность причинения вреда (подобных последствий). Такой подход характерен, в частности, для ФРГ;

б) умеренно (ограниченно) репрессивный — характерен для большинства государств континентального права (в частности, Италия, Болгария, Литва, Польша, Нидерланды). Особенности данного подхода заключаются в том, что в случае отсутствия серьезных последствий, таких как причинение смерти потерпевшему или существенного вреда его здоровью, устанавливается административная ответственность; при наступлении указанных последствий устанавливается уголовная ответственность.

5. В странах семьи континентального права за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств, как правило, имеет место симбиоз уголовной и административной ответственности. В зависимости от выбранного подхода отдается предпочтение одному из видов юридической ответственности. При этом за наиболее общественно опасные случаи нарушений правил дорожного движения, которые повлекли смерть одного или нескольких потерпевших либо серьезное причинение вреда здоровью, всегда устанавливается уголовная ответственность.

6. По вопросу установления уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в законодательстве государств континентального права можно выделить два основных подхода:

а) репрессивный — уголовная ответственность устанавливается за сам факт управления транспортным средством в состоянии опьянения; наступления общественно опасных последствий для привлечения к уголовной ответственности не требуется.

б) умеренно-репрессивный — предполагается наступление уголовной ответственности при управлении транспортным средством в состоянии опьянения либо в случае причинения общественно опасных последствий, либо в исключительных случаях; в остальных случаях наступает административная ответственность.

7. Выявлены основные современные тенденции установления уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия.

Уголовная ответственность за оставление места ДТП устанавливается: а) вне зависимости от наступления последствий и иных факторов; б) в том случае, если создана опасность для жизни и здоровья людей; в) если наступили общественно-опасные последствия (например, причинение тяжкого вреда здоровью); г) уголовная ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия не предусмотрена.

8. Установлено, что наиболее характерным для российской юридической практики борьбы с транспортными нарушениями является умеренно-репрессивный подход. Это связано с тем, что в историческом ракурсе достаточно сложно выделить единообразную линию в части криминализации деяний в области дорожно-транспортной безопасности в России. Традиционно транспорт рассматривается как источник повышенной опасности. Вместе с тем в законодательных актах это обстоятельство находит различное отображение. Меры правового воздействия на лиц, допускающих опасные нарушения на транспорте, включая управление транспортными средствами в состоянии опьянения, применялись дифференцированно. Частота использования уголовно-правового инструментария и строгость уголовного наказания не всегда коррелировали с распространенностью нарушений на практике.

9. Опираясь на зарубежный законодательский опыт, позволяющий в значительной мере сохранить жизнь жертвам дорожных аварий, обоснованы предложения по совершенствованию норм об ответственности за деяния в сфере безопасности дорожного движения, предусмотренные КоАП РФ и УК РФ. В частности:

9.1 Ввести в КоАП РФ понятие уличных гонок, дополнив Кодекс новой нормой — ст. 12.9.1, предусматривающей ответственность за уличные гонки:

«Статья 12.9.1. Участие в уличных гонках»

1. Управление транспортным средством в гонке с другим автомобилем или иным транспортным средством –

влечет штраф в размере десяти тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами сроком на двенадцать месяцев.

2. Управление транспортным средством в гонке с другим автомобилем или иным транспортным средством, совершенное повторно в течение года, –

влечет штраф в размере двадцати пяти тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами сроком на два года.

Примечание. Под уличными гонками следует понимать конкурентные гонки двух или более транспортных средств на улицах, дорогах или иных общественных местах при отсутствии разрешения уполномоченных организаций».

9.2 Дополнить КоАП РФ нормой об ответственности за опасное вождение — ст. 12.38 следующего содержания:

«Статья 12.38. Опасное вождение»

Опасное вождение, то есть грубое нарушение Правил дорожного движения, если это создает угрозу гибели или причинения вреда здоровью человека –

влечет наложение административного штрафа в размере от пяти до пятнадцати тысяч рублей и лишение права управлять транспортным средством на срок от четырех до шести месяцев».

9.3 Дополнить УК РФ новой нормой — ст. 265.1, включив ее в гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» в следующей редакции:

«Статья 265.1. Оставление места дорожно-транспортного происшествия

1. Оставление места дорожно-транспортного происшествия участвующими в нем водителями, сопряженное с причинением вреда здоровью, — наказывается...

2. Оставление места дорожно-транспортного происшествия участвующими в нем водителями, если это повлекло наступление смерти потерпевшего в результате несвоевременного оказания помощи, — наказывается...».

9.4 С учетом повышенной общественной опасности уличных гонок дополнить части 2, 4, 6 ст. 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» УК РФ новым квалифицирующим признаком и изложить их в следующей редакции:

«2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное в процессе участия лица, управляющего транспортным средством, в уличных гонках, или лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, — наказывается...».

«4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное в процессе участия лица, управляющего транспортным средством, в уличных гонках, или лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается...».

«6. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное в процессе участия лица, управляющего транспортным средством в уличных гонках, или лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается...».

9.5 Изложить ст. 264.1 УК РФ в новой редакции:

«Статья 264.1. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию

1 Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо за опасное вождение, — наказывается...

2. Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей, –
наказывается...».

Теоретическая и практическая значимость исследования состоит в том, что в представленной к защите диссертации на монографическом уровне осуществлено одно из первых сравнительно-правовых исследований проблем уголовно-правовой ответственности за транспортные преступления по законодательству Российской Федерации и отдельных стран общего и континентального права. Выводы и предложения, сформулированные в настоящем исследовании, могут быть использованы в законотворческом процессе для совершенствования норм российского уголовного и административного законодательства, а также в практической деятельности правоохранительных органов при решении вопросов об оказании правовой помощи.

Кроме того, материалы диссертации могут быть использованы в научных работах и в учебном процессе юридических вузов России при преподавании курсов «Уголовное право (Особенная часть)» и «Криминология», соответствующих спецкурсов, а также в системе повышения квалификации работников правоохранительных органов.

Степень достоверности и апробация результатов исследования Достоверность обусловлена четкой постановкой целей и задач, подбором наиболее эффективных методов исследования, а также использованием значительного числа научных работ в области российского и зарубежного уголовного права, изучением большого объема действующего законодательства России и практики его применения, памятников истории уголовного права, статистических данных, законодательства зарубежных государств, обобщением российской и зарубежной судебной-следственной практики, анкетированием значительного числа практикующих юристов.

Результаты диссертационного исследования неоднократно обсуждались на заседаниях кафедры уголовного права, уголовного процесса и криминалистики ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов». Основные его положения нашли отражение в семи опубликованных автором научных статьях (всего 3,85 п. л.), четыре из которых — в ведущих рецензируемых научных журналах, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук, включенных в перечень ВАК при Минобрнауки России.

Кроме того, основные положения диссертации были представлены автором на различных теоретических, научно-практических конференциях и семинарах, в том числе: Международной научной конференции «Соотношение международного и национального законодательства в романо-германской правовой системе (уголовно-правовые и процессуальные вопросы)» (г. Москва, 15–16 октября 2016 г.), Международной научно-практической конференции «Противодействие незаконной миграции в России и за рубежом: проблемы, опыт, пер-

спективы» (г. Москва, 18–19 октября 2017 г.), Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы противодействия коррупционным преступлениям и преступлениям в сфере экономики» (г. Нижний Новгород, 31 октября 2017 г.) и др.

Структура диссертации соответствует требованиям ГОСТ Р 7.0.11–2011. Работа состоит из введения, трех глав, содержащих шесть параграфов, заключения, списка использованных источников.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, показывается степень научной разработанности темы, определяются объект и предмет исследования, конкретизируются его цели и задачи, обосновывается научная новизна исследования, формулируются основные положения, выносимые на защиту, раскрываются методологическая и теоретическая основы, нормативная и эмпирическая базы исследования, аргументируется теоретическая и практическая значимость работы, приводятся сведения об апробации и внедрении полученных результатов, а также структуре диссертации.

Первая глава «Уголовная ответственность за автотранспортные преступления в странах семьи общего права» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «Уголовная ответственность за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств в государствах общего права», рассматривая законодательство Англии и Канады об уголовной ответственности за опасное вождение, автор отмечает, что английское законодательство, в силу отсутствия кодифицированного уголовного закона, представляет собой комплекс законодательных актов, содержащих положения о конкретных преступлениях и правонарушениях, наказаниях за их совершение, условиях привлечения к уголовной ответственности и процедуре судопроизводства.

Основные особенности заключаются в том, что перечень правонарушений сосредоточен в одних законах, а вид и размер наказания за эти деяния определен положениями другого нормативного акта. В структуру многих норм об ответственности за преступления и правонарушения входит описание не только преступного поведения, но и защиты — обстоятельств, предусмотренных непосредственно в законе, при наличии которых поведение не содержит признаков преступления. Обычно бремя доказывания данных обстоятельств возлагается на обвиняемого.

Транспортное законодательство Канады имеет достаточно сложную структуру, объединяя федеральные и провинциальные законы. Положения, предусматривающие уголовную ответственность за нарушения в сфере дорожного движения, включены как в уголовный закон, так и в иные законодательные ак-

ты. Законодательство провинций, регулирующее дорожное движение, является основой для применения положений федерального уголовного закона о нарушениях в данной сфере, поскольку в компетенцию провинций входит формирование правил дорожного движения на конкретной территории. Многие принципиальные положения канадского законодательства базируются на традициях английского права.

Автором установлено, что транспортные преступления в общем праве характеризуются следующими признаками: 1) содержатся как в федеральном уголовном законе (если уголовное законодательство кодифицировано), так и в отдельных актах, регулирующих отношения в сфере дорожного движения; 2) относятся к поведенческим преступлениям, в которых последствия, указанные в законе, образуют квалифицированные составы этих деяний; 3) совершаются с грубой неосторожностью или безрассудно в процессе управления транспортным средством; 4) относятся к преступлениям строгой или абсолютной ответственности; 5) относятся к гибридным преступлениям или преступлениям, в которых уголовное преследование осуществляется по обвинительному акту.

В законодательстве стран общего права (Канада и Англия) предусмотрена уголовная ответственность за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств, при этом наибольшую общественную опасность представляют опасное вождение, ответственность за которое предусмотрена в ст. 2 Закона о дорожном движении 1988 г. и в ст. 249 (1) УК Канады, и участие в уличных гонках.

В английском и канадском праве опасное вождение как преступление имеет место в случае, когда уровень вождения человека значительно ниже стандарта, соответствия которому можно было бы ожидать от компетентного и осторожного водителя, при этом любому такому водителю очевидно, что подобная манера вождения опасна. Понятие «вождение значительно ниже стандарта» относится к оценочным категориям, поскольку отсутствует его легальное определение. В судебной практике его характеризуют как демонстративное пренебрежение правилами дорожного движения, существенное отклонение от разумного, общепринятого стиля вождения в конкретной ситуации с учетом погодных условий, времени, состояния дороги и автомобиля, особенностей места и напряженности движения.

К содержанию опасности относят наличие реальной возможности причинения вреда здоровью любому лицу — как пешеходам, так и участникам дорожного движения, или серьезного ущерба имуществу.

К числу запрещенных относятся действия, которые несут потенциальный вред, например: значительное превышение скорости; игнорирование светофоров и других дорожных знаков; трюкачество на дороге; использование ручного мобильного телефона или другого ручного электронного оборудования; вождение транспортного средства, имеющего опасный дефект; управление автомобилем без прав или лицом, чьи права были аннулированы или приостановлены; агрессивная манера вождения и др.

Вина водителя в таких преступлениях презюмируется. Поэтому не требуется вне всяких разумных сомнений устанавливать вину лица в совершенном преступлении. Достаточно того обстоятельства, что субъект значительно отошел от минимальных стандартов управления транспортным средством, следование которым можно было ожидать от внимательного и осторожного водителя.

Обязательными признаками указанного преступления, подлежащими установлению, в законах названы: особенности деяния, проявляющиеся в нарушении установленных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; место совершения преступления — дорога и другое общественное место; предмет преступления — механическое транспортное средство; субъект преступления — лицо, управляющее транспортным средством. Перечисленные признаки опасного вождения во многом совпадают с признаками преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Однако английский и канадский законодатель с целью предупреждения тяжких последствий в виде человеческих жертв и тяжелых увечий криминализировали сам факт грубого нарушения правил дорожного движения. Последствия являются квалифицирующим признаком опасного вождения.

Отдельное внимание автор уделяет уличным гонкам как самостоятельному преступлению. Так, они запрещены ст. 249.4 (1) УК Канады, представляют собой не получившие разрешения управомоченных организаций конкурентные гонки двух или более транспортных средств на улицах, дорогах или иных общественных местах и характеризуются в судебной практике такими признаками, как: а) наличие двух и более транспортных средств; б) скорость движения, значительно превышающая установленную для данной трассы; в) высокий уровень опасности осуществляемых маневров; г) резкие и рискованные изменения положения автомобилей; д) блокировка автомобиля конкурента; е) передвижение автомобилей в непосредственной опасной близости друг от друга; ж) борьба за определенную позицию на трассе; з) агрессивная манера вождения автомобиля в тандеме или с большим числом участников.

Запрет уличных гонок отразил их негативную оценку со стороны общества. Для их предупреждения используется целый комплекс мер, связанных как с уголовным наказанием, так и с иными мерами правового воздействия на нарушителей. Это позволяет успешно предупреждать транспортные преступления в целом и одновременно дифференцированно реализовывать меры индивидуально-правового воздействия.

Во втором параграфе «Уголовная ответственность за деяния, совершенные в состоянии алкогольного опьянения, и оставление места ДТП в странах семьи общего права» отмечается, что вождение транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения рассматривается во всех законодательствах стран общего права как одна из основных причин совершения дорожно-транспортных преступлений с тяжкими последствиями. Так, в английском и канадском законодательстве указано, что совершает преступление тот, кто управляет транспортным средством или контролирует транспортное средство, независимо от того, находится оно в движении или нет, если его способность управлять

транспортным средством нарушена алкоголем или наркотическими веществами, или концентрация алкоголя превышает допустимую законом дозу.

К обязательным признакам преступления относятся: механическое транспортное средство; наличие данных, свидетельствующих о присутствии в организме лица алкоголя; место совершения преступления — общественная дорога или иное общественное место; управление или осуществление контроля лицом транспортного средства. Для применения указанных норм не имеет значения, находилось ли транспортное средство в движении или было припарковано на дороге или в общественном месте, был ли в последнем случае двигатель работающим или выключенным.

Лицо, находящееся в состоянии опьянения, обычно признается субъектом данного преступления по признакам управления движущимся транспортным средством (водителем), осуществления контроля над транспортным средством, поскольку сохраняет реальную возможность управлять автомобилем. В общем праве для признания лица виновным в совершении указанного деяния место нахождения водителя в автомобиле не имеет значения. Судебная практика исходит из того, что лицо, независимо от того, находится ли оно на месте водителя или на месте пассажира, сохраняет контроль за транспортным средством.

Согласно закону во всех случаях, когда лицо управляет транспортным средством с превышением допустимой концентрации алкоголя в крови, оно совершает преступление. В то же время существует общий запрет на употребление спиртных напитков лицами, не достигшими 21 года, в силу чего положение о предельном уровне алкоголя в крови не распространяется на тех, кто не достиг 21 года. Наличие у них при управлении транспортным средством алкоголя в крови, независимо от его уровня — нарушение закона.

Если в результате данного преступления были причинены телесные повреждения или смерть, требуется установить, что: в аварии участвовало именно механическое транспортное средство; автомобиль приводился в движение на дороге или в ином общественном месте; причиной гибели или телесных повреждений стало именно вождение автомобиля; водитель не был способен управлять автомобилем надлежащим образом в силу воздействия на него алкоголя или наркотиков.

Криминализация оставления места ДТП объясняется следующими причинами: 1) потерпевший может нуждаться в помощи от другого водителя, причем в данном случае не имеет значение, кто является виновником аварии; 2) оставление места ДТП его участником не позволит правоохранным органам установить объективную картину случившегося, определить виновного, собрать соответствующие доказательства.

Автором выявлены следующие особенности применения положений закона:

- законодательство и судебная практика относят к потерпевшим пешеходов, а также лиц, находящихся в другом транспортном средстве, и пассажиров автомобиля виновника аварии;

- понятие «оставление места дорожно-транспортного происшествия» образуют фактическое оставление лицом места аварии, когда виновный скрывается,

а также ситуации, когда лицо вводит в заблуждение сотрудников дорожной полиции, утверждая, что не участвовал в ДТП, а, например, нашел раненого на обочине дороги;

- виновным в данном преступлении может быть признано как лицо, чьи виновные действия спровоцировали аварию, так и тот, чьи действия не являлись причиной происшествия, поскольку запрет на оставление места ДТП распространяется на всех его участников;

- перечень объектов, указанных в ст. 252 (1) УК Канады, которые участвуют в аварии, является исчерпывающим. Норма не применяется, если, например, имело место столкновение с деревом, зданием, пожарным гидрантом и т. п.;

- наличие или отсутствие ущерба при аварии, в которой участвовали два и более автомобиля, не влияет на ответственность лица, покинувшего место ДТП;

- в отличие от законодательства Англии, где данное правонарушение распространяется исключительно на автомобили (ст. 52 Акта о дорожном движении 1988 г.), ст. 252 (1) УК Канады не конкретизирует участвующее в аварии транспортное средство. С учетом значительной роли прецедента в канадском праве им может быть любой автотранспорт, признаваемый предметом транспортных преступлений и правонарушений как провинциальным или федеральным законодательством о дорожном движении, так и судами.

Резюмируя, автор подчеркивает, что в законодательствах стран семьи общего права в значительной степени расширены пределы уголовной ответственности за деяния, совершенные в состоянии алкогольного опьянения, и оставление места ДТП, что является нетипичным подходом к криминализации деяний в других странах.

Вторая глава «Уголовная ответственность за транспортные преступления в уголовном праве стран континентального права» включает два параграфа.

В первом параграфе «Уголовная ответственность за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств, в законодательстве государств континентального права» при исследовании вопросов ответственности за опасное вождение в Германии, Италии, Литве, Болгарии, Польше, Нидерландах автор приходит к следующим выводам.

В законодательстве государств континентального права не сложилось единого подхода к пониманию ответственности за опасное вождение, выделяя следующие основные законодательные решения:

- а) установлен специальный запрет на опасное вождение и (или) уличные гонки. При этом ответственность наступает в соответствии с нормами уголовного права (Нидерланды, ФРГ);

- б) установлен специальный запрет на опасное вождение и (или) уличные гонки. При этом ответственность наступает в соответствии с нормами административного права (Италия);

- в) нет специального указания на опасное вождение и (или) уличные гонки. Однако запрет существует в рамках общих норм о нарушении правил дорожного движения. При этом ответственность за подобные нарушения наступает в соответствии с нормами уголовного права (Польша, Болгария);

г) нет специального указания на опасное вождение и (или) уличные гонки. Однако запрет существует в рамках общих норм о нарушении правил дорожного движения. При этом ответственность наступает в соответствии с нормами административного права (Литва).

В уголовном законодательстве государств континентального права нет единого подхода к ответственности в случае нарушения правил дорожного движения по небрежности. В законодательстве ФРГ уголовная ответственность в таком случае наступает, расширяя тем самым пределы уголовной ответственности за счет включения в них неосторожных деяний. В целом такой подход является исключением из общего правила, он не характерен для большинства государств континентального права и демонстрирует наиболее жесткий из возможных подходов к вопросам ответственности за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств.

Во втором параграфе «Уголовная ответственность за деяния, совершенные в состоянии опьянения, и за оставление места ДТП в государствах континентального права» автор выявляет, что применительно к оставлению места дорожно-транспортного происшествия в законодательстве государств континентального права также не сложилось единого понимания. В некоторых случаях законодатель признает преступным сам факт оставления места ДТП (Нидерланды). В других ситуациях для привлечения к уголовной ответственности требуется наступление общественно опасных последствий (Италия).

В целом, в вопросе установления ответственности за оставление места дорожно-транспортного можно выделить следующие основные подходы:

а) установлена уголовная ответственность за факт оставления места ДТП вне зависимости от наступления последствий и иных факторов (Польша, Болгария);

б) установлена уголовная ответственность за факт оставления места ДТП в том случае, если создана опасность для жизни и здоровья людей (Нидерланды);

в) установлена уголовная ответственность за факт оставления места ДТП в том случае, если наступили общественно опасные последствия (Италия);

г) субъектом оставления места ДТП в указанных государствах признается лишь лицо, виновное в дорожно-транспортном происшествии;

д) специальный уголовно-правовой запрет оставления места ДТП не предусмотрен (Литва).

В законодательстве изученных стран ответственность устанавливается не только в случае наступления преступных последствий в результате управления транспортным средством в состоянии опьянения, но и за сам факт управления таким транспортным средством под воздействием алкоголя или иных психоактивных веществ, как это существует, например, в ФРГ, Нидерландах, Болгарии, Польше. При этом для привлечения лица к уголовной ответственности наступления общественно опасных последствий не требуется. В случае их наступления степень общественной опасности деяния может возрастать и, следовательно, строгость наказания усиливаться.

Наступление уголовной ответственности при управлении транспортным средством в состоянии опьянения в случае причинения общественно опасных

последствий (смерть потерпевшего, причинение серьезного физического ущерба), либо в исключительных случаях, когда состояние алкогольного опьянения ставит в опасность жизнь и здоровье большого числа людей (профессиональное управление транспортным средством, осуществление грузоперевозок, перевозка людей), предусмотрено в законодательстве Италии и Литвы. В остальных случаях наступает административная ответственность.

В законодательстве государств континентального права нет единого понимания субъекта ответственности за деяния, совершенные в состоянии опьянения. Разумеется, классическим является подход, согласно которому ответственности подлежит лицо, непосредственно управляющее транспортным средством.

В то же время определенное значение, как и в странах общего права, имеет возраст виновного. Согласно положениям законодательства Италии степень общественной опасности управления автомобилем в нетрезвом виде дифференцируется в зависимости от возраста водителя. Лицам до 21 года нельзя управлять автомобилем в состоянии алкогольного опьянения независимо от степени концентрации алкоголя в крови и от осуществления профессиональной деятельности (перевозка пассажиров либо грузов). Аналогичные положения содержатся и в законодательстве других стран.

Однако в законодательстве ряда государств перечень субъектов рассматриваемых преступлений расширен. Так, согласно УК Польши ответственности подлежит не только лицо, которое управляет транспортным средством, находясь в состоянии опьянения или под воздействием одурманивающего средства, но и лицо, которое допускает к управлению механическим либо иным средством лицо, находящееся в состоянии опьянения.

Такое расширение перечня субъектов преступления не является характерным для большинства государств континентального права, поэтому его следует рассматривать как исключение из общего правила. Вместе с тем стоит положительно оценить превентивное значение такой уголовно-правовой регламентации.

Третья глава «Генезис и основные направления совершенствования российского законодательства об ответственности за автотранспортные преступления» содержит два параграфа.

В первом параграфе «Генезис российского законодательства, регулирующего отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» отмечается, что правовое регулирование уличного движения в России имеет богатый исторический опыт и естественным образом сопровождает этапы развития транспорта. К числу преступных деяний в законодательстве России традиционно относились такие факты управления транспортными средствами, которые были сопряжены с причинением вреда личности и имуществу или создавали угрозу его причинения.

Начальные упоминания о правовых актах, определяющих поведение на дорогах, относятся примерно к концу XVI – началу XVIII вв. С современных позиций эти документы выглядят весьма казуистично и примитивно, но именно их положения легли в основу современных российских представлений о нормативном регулировании в сфере дорожного движения. Изданные в то время ука-

зы формализовали исторически сложившиеся обычаи передвижения и распространялись сначала на Москву, а затем и на другие части страны.

Исторически одним из первых нарушений в сфере транспортной безопасности являлось опасное вождение. Умышленно совершенные действия лица, управлявшего лошадьми (а в последующем транспортными средствами), приводящие к тяжким последствиям (увечьям, смерти), традиционно рассматриваются в исторических документах и в судебной практике как умышленные преступления против личности.

С появлением автомобилей в сфере правового регулирования безопасности дорожного движения произошли существенные изменения. При организации движения транспорта Российская империя в начале XX в. руководствовалась международными нормами, изложенными в Конвенции «Общие правила езды по дорогам на автомобилях», подписанной представителями России в октябре 1909 г., ратифицированной Императором 12 февраля 1910 г. Документ содержал положения о форме международного водительского удостоверения и международного номерного знака; технических характеристиках автомобилей, правилах их использования; дорожных знаках, обязательных для всех участников конвенции; перечень основных требований, предъявляемых к лицам, допускаемым к управлению транспортными средствами. С учетом этих положений в столицах были приняты правила дорожного движения (обязательные постановления о порядке движения автоматических экипажей): в 1910 г. — в Санкт Петербурге, в 1912 г. — в Москве. Они устанавливали правостороннюю ориентацию на дороге, допустимую скорость движения, регламентировали пассажирские перевозки и др. Следует отметить, что в начале прошлого века, как и в наши дни, основным нарушением на дорогах было превышение скорости, которое наказывалось штрафами и двухнедельным арестом. В то же время в провинции принимались свои правила.

В советский период истории государства в связи с количественным ростом транспорта, повышением плотности движения транспортных потоков стала очевидна тенденция роста транспортных преступлений. Практические органы испытывали трудности при квалификации этих преступлений, в законодательстве имелись пробелы по ряду вопросов, что требовало внесения существенных изменений и дополнений в нормы об автотранспортных преступлениях. Уголовный кодекс был дополнен статьями об ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, угон автотранспортных средств. Изложенное свидетельствует об очевидной тенденции к детализации составов транспортных преступлений. Но сходные по своей направленности составы посягательств оказались без достаточных на то оснований размещены в разных главах. Многие теоретики того времени предлагали объединить статьи о транспортных преступлениях в самостоятельный раздел Особенной части уголовного закона.

В действующем законодательстве этот недостаток был устранен. Вместе с тем уголовно-политические тенденции последних лет в части регламентации ответственности за нарушения в области транспортной безопасности свиде-

тельствуют о том, что поиск оптимальной модели уголовно-правового предупреждения преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта не завершен. А одним из приоритетных направлений сегодня является расширение уголовно-правового инструментария. Реанимация и доработка существовавших в советское время юридических практик также является одним из резервов уголовно-правового реформирования в сфере транспортной безопасности.

Во втором параграфе «Основные направления совершенствования уголовно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта» автор обосновывает идею реформирования действующего законодательства одновременно в двух направлениях. С одной стороны, как следует из опыта зарубежных стран, можно повышать эффективность УК за счет расширения границ уголовной ответственности и усиления наказания. А с другой — принимая во внимание российскую специфику, нет оснований рассматривать расширение границ и интенсивности административной ответственности за так называемые транспортные правонарушения как еще один путь к повышению эффективности уголовно-правовых норм.

По мнению автора, при определении путей решения снижения травматизма и смертности на российских дорогах было бы целесообразно обратить внимание на следующие моменты. Во-первых, многие преступления, повлекшие гибель нескольких человек, как показывают самые резонансные дела последних лет, совершаются со значительным превышением скорости; во-вторых, виновные в ряде случаев либо вовсе не имели водительских прав, либо были лишены их; в-третьих, большинство виновных многократно привлекалось к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения; в-четвертых, транспортные средства чаще всего находились в неисправном состоянии.

Повышению безопасности дорожного движения может способствовать использование оправдавшего себя зарубежного опыта. В связи с чем видится целесообразным:

1) ввести уголовную ответственность за деликты умышленного создания опасности в сфере управления и эксплуатации транспортных средств;

2) установить ответственность за опасное вождение в административном законодательстве, определив опасное вождение как умышленное грубое нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством на дороге или в ином общественном месте, создающее непосредственную угрозу безопасности пешеходов и иных участников дорожного движения;

3) установить уголовную ответственность за опасное вождение при нарушении лицом Правил дорожного движения, если нарушитель ранее подвергался административному наказанию за указанное нарушение;

4) увеличить размеры и сроки наказания за деяния, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ;

5) ввести в уголовное законодательство норму об ответственности за оставление места ДТП;

б) ввести административную ответственность за участие в уличных гонках, то есть за конкурентные гонки двух или более транспортных средств на улицах, дорогах или иных общественных местах при отсутствии разрешения уполномоченных организаций;

7) определить причинение вреда здоровью и жизни в результате участия в уличных гонках в качестве квалифицирующего признака в частях 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ;

8) предусмотреть в санкции ст. 264 УК РФ в качестве безальтернативного дополнительного наказания лишение права заниматься определенной деятельностью (управление транспортным средством) с более длительными сроками.

Заключение содержит наиболее важные результаты диссертационного исследования, включающие основные теоретические выводы и практические рекомендации по исследуемой проблеме.

По теме диссертации автором опубликованы следующие работы:

Статьи в ведущих рецензируемых научных изданиях, указанных в перечне ВАК при Минобрнауки России

1. К вопросу об уголовной ответственности за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств в государствах континентального права / А. М. Зокина // Вестник всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. — 2017. — № 4 (44). — С. 66–72 (0,5 п. л.).

2. Об уголовной ответственности в Канаде за деяния, связанные с опасной эксплуатацией транспортных средств / А. М. Зокина // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. — 2017. — № 4. — С. 138–143 (0,4 п. л.).

3. Уголовная ответственность в государствах континентального права за транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения / А. М. Зокина // Евразийский юридический журнал. — 2017. — № 11 (114). — С. 69–72 (0,3 п. л.).

4. Необходимо совершенствование уголовно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта в России / А. М. Зокина, Л.А. Букалерева // Полицейская и следственная деятельность. — 2019. — № 2. — С. 1–12. (0,75 п. л.).

публикации в иных научных изданиях

5. К вопросу об уголовно-правовой охране безопасности дорожного движения в мусульманских странах / А. М. Зокина // Соотношение международного и национального законодательства в романо-германской правовой системе (уголовно-правовые и процессуальные вопросы) : материалы Международной научной конференции (Москва, 15–16 октября 2016 г.) / под ред. Л. А. Букалеровой, И. И. Белозеровой. — М. : РУДН, 2017. — С. 154–165 (0,75 п. л.).

6. Уголовная ответственность за оставление места ДТП в государствах континентального права / А. М. Зокина // Противодействие незаконной миграции в России и за рубежом: проблемы, опыт, перспективы : сборник материалов Международной научно-практической конференции (Москва, 18–19 октября 2017 г.) / под ред. Л. А. Букаловой, А. В. Должиковой. — М. : РУДН, 2017. — С. 286–291 (0,4 п. л.).

7. К вопросу о необходимости совершенствования уголовно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта в России / А. М. Зокина // Актуальные проблемы противодействия коррупционным преступлениям и преступлениям в сфере экономики : материалы Международной научно-практической конференции (Нижний Новгород, 31 октября 2017 г.) / под ред. к. ю. н., доцента М. В. Степанова. — Н. Новгород : Нижегородская академия МВД России, 2018. — С. 391–402 (0,75 п. л.).

Зокина Анна Михайловна

Уголовно-правовое противодействие преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: зарубежный опыт; вопросы совершенствования российского законодательства

Диссертация посвящена комплексному монографическому исследованию вопросов уголовно-правового противодействия преступлениям, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В работе исследовано уголовное законодательство об ответственности за преступления в сфере движения и эксплуатации транспортных средств, изучен зарубежный опыт, а также представлены рекомендации по разрешению ряда имеющихся на практике правоприменительных проблем.

Выводы и материалы проведенного исследования имеют теоретическое и практическое значение и могут быть использованы в нормотворческой и правоприменительной деятельности, а также в учебном процессе образовательных учреждений юридического профиля.

Zokina Anna Mikhailovna

Criminal and legal counteraction to crimes related to violation of safety rules and vehicle operation: foreign experience; questions of improvement of russian legislation

The thesis is devoted to a comprehensive monographic study of the issues of criminal law countering crimes related to the violation of traffic safety rules and the operation of vehicles. The paper examines criminal legislation on liability for crimes in the field of movement and operation of vehicles, studies foreign experience, and provides recommendations for resolving a number of law-enforcement problems that exist in practice.

The findings and materials of the study have a theoretical and practical value and can be used in the rulemaking and law enforcement, as well as in the educational process of educational institutions of legal profile.