

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра уголовного права
Направление подготовки 40.03.01(030900.62) – Юриспруденция
Профиль: уголовно-правовой

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой

_____ Т. Б. Чердакова

« _____ » _____ 2016 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения
и эксплуатации транспортных средств

Исполнитель

студент группы 221 об 4

В.И.Ангелуцэ

Руководитель

В.А.Кулакова

Нормоконтроль

Н.С.Архипова

Благовещенск 2016

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 66 с., 61 источник.

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ГЕНЕЗИС ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ, СТРУКТУРНЫЙ АНАЛИЗ, УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ НОРМЫ, ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ, СУБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ

В работе исследованы преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель работы – проведение комплексного научного анализа нормативно-правовых актов, специальной литературы и материалов судебной практики, посвященных вопросам уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Поставленная цель определила необходимость решения следующих задач:

- проследить генезис отечественного законодательства об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- провести сравнительно-правовой анализ зарубежного законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- провести структурный анализ уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- исследовать особенности объективных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- изучить особенности субъективных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Генезис отечественного законодательства об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	8
2 Особенности и проблемы уголовно-правового регулирования нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	22
2.1 Структурный анализ уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	22
2.2 Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	27
2.3 Субъективные признаки нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	37
3 Проблемы уголовно-правовой ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию	49
Заключение	56
Библиографический список	61

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы выпускной квалификационной работы определяется рядом факторов. Безопасность дорожного движения продолжает оставаться в числе проблем, которые в последнее десятилетие приобрели особую остроту. В первую очередь это обусловлено несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. Во вторую – недостаточно эффективным функционированием самой системы обеспечения безопасности дорожного движения. И в-третью – низкой дисциплиной участников дорожного движения, несмотря на активно предпринимаемые со стороны государства к правонарушителям меры по ужесточению как уголовной, так и административной ответственности. Общественная опасность преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, характеризуется рядом обстоятельств. Так, за последние 8 лет в России произошло более 1 млн. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и получили ранения более 1,5 млн. человек. Ежегодно в стране погибает от 30 до 35 тыс. человек, более 200 тыс. причиняется вред здоровью различной тяжести, из которых более 10 тыс. становятся инвалидами. Аварийность на транспорте наносит экономике России ущерб, который, по оценкам экспертов, составляет 4 - 5% валового национального продукта¹. Поэтому проблеме уголовно-правового обеспечения безопасности функционирования автотранспорта и городского электротранспорта уделяется повышенное внимание со времени их появления.

Объектом выпускной квалификационной работы являются преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Предметом исследования является уголовное законодательство Российской Федерации, а также иные нормативно-правовые документы, регулирующие правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, практика их применения, работы ученых и специалистов.

¹ Грачева Ю.В. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта / Ю.В.Грачева, А.И. Чучаев // Уголовное право. – 2015. - № 3. С. 10

Цель выпускной квалификационной работы состоит в проведении комплексного научного анализа нормативно-правовых актов, специальной литературы и материалов судебной практики, посвященных вопросам уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Поставленная цель может быть достигнута путем решения задач:

- проследить генезис отечественного законодательства об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- провести сравнительно-правовой анализ зарубежного законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- провести структурный анализ уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- исследовать особенности объективных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- изучить особенности субъективных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- выявить проблемы наступления ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

В основу научного исследования, проведенного в рамках настоящей выпускной квалификационной работы, легли как отечественное, так и зарубежное законодательство, а также труды ученых-юристов по широкому спектру проблем в области уголовно-правовой защиты соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В процессе написания бакалаврской работы используются:

- 1) общенаучные методы: исторический, логический, системный;
- 2) специальные методы: метод конкретно-социологических исследований, статистический метод, сравнительно-правовой, формально-юридический, аналогия, группировка, метод экспертных оценок.

1 ГЕНЕЗИС ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Первое упоминания регулирования правил дорожного движения относятся к Древнему Риму, в котором из-за чрезмерного распространения колесниц пришлось вводить одностороннее движение. А вот проблему регулирования перекрестков и определения приоритетов проезда решали следующим образом: привилегированные слои римского общества всегда передвигались с сопровождением своих приспешников, которые, в случаях необходимости, отправлялись вперед и контролировали, чтобы их хозяин беспрепятственно проехал на перекрестке. Проблемы возникали, когда на перекрестках оказывались разные представители знати. Нередко это заканчивалось перепалками, вытекающие в кровопролитие. Первыми регулировщиками дорожного движения по Гай Юлия Цезаря стал специальный отряд из вольноотпущенников. В истории остались упоминания и о первых запретах на улицах Рима, датированными ориентировочно 50 годом до нашей эры. Так, под запретом была эксплуатация частных колесниц в Риме в рабочее время. Кроме этого под запрет попали все транспортные средства иногородним гражданам Рима, которым приходилось оставлять свой транспорт за воротами и пользоваться наемным транспортом или ходить пешком².

Что касается отечественного законодательства, то первые упоминания о регулировании уличного движения относятся к концу XVII – первой половине XVIII вв., когда первые принятые указы легализовали исторически сложившиеся к тому моменту обычаи передвижения. По мнению ряда ученых, первым указом, регламентирующим правила дорожного движения, является Указ Анны Иоанновны принятый в 1730 году и предписывающий «извозчикам и прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей занузанными, со всяким опасением и осторожностью, смирно. А тех, кто не будет соблюдать сих правил, - бить

² Черведа А. Со времен Древнего Рима // Гаражи и паркинги. 2014. № 2

кнутом и ссылать на каторгу».

Следующая русская императрица – Елизавета Петровна – спустя 12 лет продолжила работу по нормативному регулированию правил дорожного движения и не отменяя старые правила дополнила их Указом, который содержал следующую норму: «Если кто на резвых лошадях ездить будет, тех через полицейские команды ловить и лошадей их отсылать в конюшню государыни»³. Следующая русская императрица – Екатерина II – также не осталась в стороне от процесса нормативного регулирования правил дорожного движения и указала, что на улице ямщикам ни в коем разе громко не кричать, не свистеть, не звенеть и не бренчать.

Однако предшествовало всему этому создание в 1718 году органов полиции. Именно тогда на них была возложена обязанность следить за порядками на дорогах и не допускать столкновений и наездов.

С развитием городов развивалось и уличное движение, и как следствие – правила дорожного движения, которые уже к концу XVIII века подверглись серьезной детализации. Так, руководство городских поселений обязывало извозчиков и владельцев частных карет подъезжая к перекрестку снижать скорость и следить за тем, чтобы ни с кем не врезаться. При этом правил приоритетного движения на тот момент еще не существовало и кто кого должен пропустить участники дорожного движения определяли самостоятельно. При этом существовал запрет на обгон карет на мосту, и обязанность снижать на нем скорость, дабы не произошло столкновение и падение⁴.

Новой вехой в истории правового регулирования правил дорожного движения становится создание в России в 1809 году транспортной полиции. Всего же было создано 10 окружных транспортных полицейских команд, которым было предписано обеспечивать безопасность движения на реках и дорогах, сопровождать грузы и предотвращать хищение и разбой на дорогах. Кроме этого указанным подразделениям необходимо было следить за состоянием дорог и

³ Рифицкий Г.П. Безопасность дорожного движения в России. История и современность. М.: Книжный мир, 2005

⁴ Там же

обеспечивать безопасность дорожного движения по ним гужевого и пешего казенного транспорта.

Существенную роль в дальнейшем развитии законодательного регулирования дорожного движения сыграло появление автомобильного транспорта. Первые упоминания о создании самодвижущейся машины относятся к середине XVIII века, когда в 1751 году крестьянин из Нижегородской губернии Леонтием Шамшуренковым построил «самобеглую коляску», приводимую в движение мускульной силой двух человек. Немногим позже знаменитый русский изобретатель И.П. Кулибин предложил различные варианты 3- и 4-колесной «самокатки». По мнению многих исследователей его предложения по внедрению многих сложных технических механизмов намного опередило зарубежных коллег, и нашли свое дальнейшее развитие в современном автомобиле, в частности в создании рычажной коробке передач⁵.

Новый этап в развитии механики и автомобилестроении ознаменовался появлением паровой машины И.И. Ползунова. Многие его современники предпринимали различные попытки адаптировать ее к движению с помощью колес. Одним из таких инженеров был француз Кюньо, который в 1769 - 1770 гг. построил паровую повозку, предназначенную для перевозки пушек и представляющую собой трехколесную телегу с паровым котлом. Особенность данной машины состояла в том, что при окончании пара машина переставала работать и требовала прогревания котла заново. С этой целью водителям приходилось разжигать под ним костры и ждать, когда он прогреется и снова образуется пар. В результате этого водителям первых паровых машин большую часть времени приходилось нагревать котел и кипятили в нем воду. Отсюда и пошло название «шофер», что в переводе с французского означает «кочегар».

Однако настоящим прорывом в сфере разработки самодвижущихся машин стало изобретение двигателя внутреннего сгорания. При этом необходимо отметить, что отечественные изобретатели внесли весомый вклад в данном направлении. Так, известный в России конструктор дирижабля О.С. Костович в

⁵ Архив истории науки и техники. Вып. 7. М., 2015. С. 379 - 395.

середине 80-х гг. XIX века построил легкий бензиновый транспортный двигатель. В эти же годы в Германии Даймлер установил бензиновый двигатель на мотоцикл, а его соотечественник Бенц – на трехколесную повозку.

Вместе с тем технический прорыв в области автомобилестроения, помимо полезных нововведений привнес множество проблем, связанных с правовым регулированием дорожного движения и обеспечением безопасности на транспорте.

Так, отсутствие актуального и систематизированного правового регулирования в указанной сфере на тот момент приводило к крупным авариям, результатами которых были человеческие жертвы и крупный материальный ущерб. Все это требовало серьезной переработки существующей нормативно-правовой базы и определения новых подходов в регулировании данной сферы жизнедеятельности.

Исследователи отмечают, что первый автомобиль отечественного производства появился в Российской империи в 1896 году. Это событие предопределило появление первых официальных правил перевозки тяжестей и пассажиров в самодвижущихся экипажах, а уже четыре года спустя было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по г. Санкт-Петербургу на автомобилях». Эти правила в дальнейшем постоянно совершенствовались.

Указанные технические нововведения существенно повлияли на дальнейшее общественное развитие и, соответственно, развитие законодательной базы. Так, в Уставе о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, нашли свое отражение нормы об ответственности за нарушения в данной сфере, которые при детальном анализе имеют большое сходство с современным правовым регулированием.

Так, ст. 73 указанного документа предусматривала ответственность за «препятствование проходу по мосткам и тротуарам или проезду по дорогам и улицам оставлением на них громоздких предметов или иным образом». За совершение данного проступка виновные подвергались денежному взысканию не

свыше пяти рублей⁶.

При этом, как верно заметил В.В. Климкин указанная выше норма применялась только в том случае, если право пользоваться дорогой принадлежало неопределенному кругу лиц. В случаях, когда у дороги был отдельный владелец, построивший ее для собственных надобностей, указанные правила не действовали. При этом под статью попадали, например, такие действия, препятствующие проезду, как складывание камней, дров на площади или улице.

Так сравнительно-правовой анализ выявил сходство ст. 74 Устава о наказаниях и ст. 264 УК РФ. Единственное отличие, различающее современный кодекс от устава, заключалось в том, что для привлечения ответственности, в соответствии со ст. 74 Устава о наказаниях не требовалось наступления общественно опасных последствий. Так, диспозиция указанной нормы устанавливала ответственность и за «несоблюдение правил, установленных для езды обозами по шоссе и другим дорогам». Данная норма содержала санкцию, выраженную в денежном взыскании, не превышающего размера тридцати копеек за каждую повозку.

При этом законодатель предпринимал попытки совершенствования рассматриваемого устава, выраженные в дифференцировании наказания в зависимости от степени общественной опасности нарушения того или иного правила дорожного движения. Вместе с тем разрабатывались и ведомственные акты регулирующие отдельные вопросы правил дорожного движения.

Новой вехой в истории развития законодательной базы дорожного движения стала Великая Октябрьская социалистическая революция 1917 года, которая по оценкам многих специалистов негативно отразилась на правовую культуру государства и общества, разрушила существующую на тот момент законодательную базу. Доминанта революционного правосознания, как источника права, отрицала все старое, изобретая новое право победившего пролетариата.

При этом, не смотря на попытки руководства государства полностью изменить правовую систему, историческое наследие нашло свое отражение в

⁶ Российское законодательство X - XX вв. Судебная реформа. М., 2014. Т. 8. С. 403 - 406

вновь принимаемых нормативных актах. Так, уже 31 июля 1918 года Моссоветом была утверждена Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по г. Москве и ее окрестностям. Спустя некоторое время был разработан и принят Декрет Совета народных комиссаров РСФСР от 10 июня 1920 года «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)», в котором нашло свое отражение нормы, регламентирующие организационно-правовые аспекты обеспечения безопасности движения, в том числе требования, предъявляемые к автомашинам, их регистрация, пользование ими, номерные знаки. Указанный документ не обошел своим вниманием и водителей, установив для них обязательные требования наличия водительского удостоверения и путевых листов.

Для создания комфортных условий управления транспортными средствами в повседневную жизнь начали внедрять дорожные знаки и светофоры. Сделана попытка возложить контроль на специальную службу, которая в последствии также прошла определенный путь развития. Так, Инструкцией «Об организации Рабоче-крестьянской милиции» в 1918 году было предписано «наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, гатей, улиц, площадей, а также надзор за порядком движения на них». Эти функции в последующем выполнялись отделами регулирования уличного движения (ОРУД) и дорожно-патрульной службой (ДПС).

Что касается уголовной ответственности, то Уголовный кодекс РСФСР 1922 года первоначально предусматривал ответственность виновников ДТП, чьи деяния причинили потерпевшим телесные повреждения или смерть, по соответствующим статьям главы «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности». Однако в уже в 1923 году в Уголовном кодексе РСФСР была сформулирована в новой редакции ст. 218, предусматривавшая ответственность за неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям сообщения. В УК РСФСР 1926 года дальнейшего развития такое понятие, как «безопасность

движения», не получило, а нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, сопряженные с причинением вреда здоровью или смертью, влекли, как и прежде, ответственность по соответствующим статьям о преступлениях против личности.

Таким образом, преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта рассматривались как разновидность преступлений против жизни и здоровья, специфика соответствующих общественных отношений не была выявлена законодателем как по видам транспорта, так и по особенностям субъектного состава, по специфике объективной стороны. Дальнейшая автомобилизация страны, увеличение количества транспортных средств все больше демонстрировали рассогласование между объективной потребностью уголовно-правового регулирования сферы дорожного движения и эксплуатации транспорта, с одной стороны, и средствами правового регулирования – с другой.

Новой вехой в истории правового регулирования уголовного преследования за нарушения правил дорожного движения стало появление 03 июля 1936 году госавтоинспекции, которая была образована на основании Постановления Совета народных комиссаров № 1182, в котором было утверждено первое Положение о Государственной автомобильной инспекции в составе Главного управления Рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР. Данный документ стал организационно-правовой основой для деятельности ГАИ, определив основные функции, права и обязанности новой структуры, а также систему обеспечения безопасности на дорогах страны. Таким образом, был сформирован отдельный орган государственной власти специальной компетенции, ставящий своей целью борьбу с аварийностью на автомобильном транспорте.

Вместе с тем одним из приоритетов работы нового органа стало повышение качества подготовки водительского состава, сопровождение технического состояния автомобилей, в форме проведения ежегодных технических осмотров.

С появлением специализированного органа усилилось внутриведомственное правовое регулирование рассматриваемых общественных отношений. Так в

1938 году была принята Инструкция о работе пикетов автодорожного надзора Госавтоинспекцией УРКМ для работы на важнейших пригородных и международных автомагистралях, на курортных и туристских дорогах, утвержденная Приказом НКВД СССР № 463.

Приказами МВД СССР от 27 ноября 1947 года № 587, от 3 декабря 1948 года № 0742 утверждена Инструкция о надзоре за движением транспорта и пешеходов. Приказом МГБ СССР от 1 апреля 1952 года. № 190 утверждена Инструкция по учету дорожных происшествий. Приказом МГБ СССР от 3 июля 1952 г. № 310 утверждены Правила по учету автомобильного и мотоциклетного парка Союза ССР. Приказом МГБ СССР от 6 ноября 1952 г. № 398 утверждены Наставление по надзору за техническим состоянием и использованием автотранспорта народного хозяйства СССР.

В мае 1956 года были предприняты попытки усилить меры по борьбе с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте. Так ГАИ, в соответствии с Постановлением Совета Министров РСФСР от 24 мая 1956 г. № 382, приобрело право лишать водителей прав на управление автомобильным, мотоциклетным и городским электротранспортом сроком до 1 года за управление транспортом в нетрезвом виде, а также запрещать эксплуатацию автомобилей и мотоциклов личного владения, если владельцы управляют ими без водительских удостоверений.

В 1959 г. Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении 1949 года и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах. Приказом МВД СССР от 11 января 1960 г. № 25 с 01 января 1961 года утверждены первые единые по СССР Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР. В апреле в связи с упразднением МВД СССР Постановлением Совета Министров СССР на МВД РСФСР возложена разработка для министерств внутренних дел союзных республик единых образцов бланков водительских удостоверений, технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта. 30 сентября 1961 г. принят Указ Президиума Верховного Совета РСФСР «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспор-

та за управление транспортом в нетрезвом состоянии». 23 февраля 1962 года принято Постановление Совета Министров РСФСР № 213 «О мерах по усилению борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте». Постановлением Совета Министров РСФСР от 20 декабря 1963 г. № 1420 внесены дополнения и изменения к правилам движения по улицам и дорогам СССР, вытекающие из присоединения СССР к Конвенции о дорожном движении 1949 г. и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах, а также из соответствующих рекомендаций ЕЭК ООН и ее органов. Принято Постановление Совета Министров РСФСР от 20 декабря 1963 г. № 1428 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства охраны общественного порядка РСФСР». 3 июля 1964 года Министерством охраны общественного порядка РСФСР в соответствии с предоставленными полномочиями утверждены Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорог СССР, которыми в полной мере учтены требования международных документов о дорожном движении. 6 июля 1964 года Совет Министров РСФСР во исполнение поручения Союзного Правительства по согласованию с советами министров союзных республик и КГБ при Совете Министров СССР утвердил единые для всей территории СССР:

- правила регистрации и учета автотранспорта;
- правила проведения технических осмотров автомобилей и мотоциклов;
- правила учета дорожно-транспортных происшествий;
- положение о порядке присвоения квалификации водителя автотранспорта и городского электротранспорта.

Вместе с тем о явных изменениях представлений законодателя о целях и способах правового регулирования анализируемой нами сферы общественных отношений, а следовательно, и о становлении юридических конструкций, актуально говорить лишь с момента принятия УК РСФСР 1960 года. Именно тогда транспорт и безопасность его функционирования были выделены в качестве объекта уголовно-правовой охраны, объединившего группу одновидовых норм уголовного закона в рамках главы о преступлениях против общественной без-

опасности, общественного порядка и здоровья населения. Так появился «прообраз» нового института Особенной части УК, поскольку в самостоятельную главу уголовно-правовой институт о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта был помещен лишь при разработке и принятии УК РФ 1996 года⁷.

Первоначально УК РСФСР 1960 года содержал три статьи об ответственности за преступления в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств:

- ст. 211 УК РСФСР, предусматривающая наказание за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта;

- ст. 212 УК РСФСР, предусматривающая наказание за нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта;

- ст. 213 УК РСФСР предусматривающая наказание за нарушение действующих на транспорте правил.

Анализ их юридических конструкций позволяет утверждать, что за основу были взяты конструкции так называемых материальных составов преступлений, а также использованы признаки специального субъекта. Статьи 211 и 212 УК РСФСР имели два уровня дифференциации ответственности в зависимости от тяжести последствий (ч. 1 и 2), в то время как ст. 213 УК РСФСР такой дифференциации не имела и отличалась другими последствиями в объективной стороне.

Различия между составами преступлений в ст. 211 и 212 УК РСФСР состояли:

1 в адресатах запрета (признаках субъекта): в ст. 211 УК РСФСР говорилось о работниках автотранспорта или городского электротранспорта, а в ст. 212 УК РСФСР – о лицах, не являющихся работниками автотранспорта;

⁷ Сирохин А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период // Транспортное право. 2015. № 3. С. 6 - 11.

2 в содержании признака «деяние»: в ст. 211 УК РСФСР ответственность наступала за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а в ст. 212 УК РСФСР – только за нарушение правил безопасности движения.

Начальные редакции ст. 211 и 212 УК РСФСР вызывали целый ряд проблем при их толковании и применении:

- не была указана форма вины (что было характерно и для многих других статей Особенной части УК РСФСР 1960 г.);

- недостаточно ясно обозначен ролевой статус субъекта преступления (фактические признаки), в том числе было не понятно, имелись ли в виду помимо водителя еще и лица, обслуживающие транспортное средство (кто закрепляет груз, отвечает за техническую исправность при выпуске на линию), пассажиры, пешеходы. Из текста уголовного закона на этот вопрос нельзя было получить ответ;

- неясно, как соотносится признак «нарушение правил безопасности движения» из ст. 211 и 212 УК РСФСР с признаком «нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения» из ст. 213 УК РСФСР;

- неясна причина различий между деяниями в ст. 211 и 212 УК РСФСР, а также подход к квалификации случаев нарушения правил эксплуатации транспорта при прочих признаках из ст. 212 УК РСФСР (лицом, не являющимся работником автотранспорта);

- неясен круг транспортных средств, о которых упоминалось в ст. 211 – 213 УК РСФСР (предмет преступления).

Эти и ряд других проблем обусловили потребность в руководящих разъяснениях для формирования однообразной судебной практики, а потому 30 марта 1963 года было издано Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 15 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта», который предложил квалифицировать наруше-

ния правил безопасности движения, повлекшие несчастные случаи с людьми или другие тяжкие последствия, допущенные трактористами, водителями дорожных и других самодвижущихся машин, по ст. 211 УК РСФСР⁸.

При этом, решая указанную проблему, высшая судебная инстанция так и не смогла решить другую, не менее важную проблему, связанную с несоразмерностью санкций соответствующих норм, определяющих наказание за поступления против личности и санкции специальной нормы. В данном случае рассматривается максимальное наказание до трех лет лишения свободы, а для специальных субъектов – работников автотранспорта, максимальное наказание было гораздо суровее – лишение свободы на срок до 10 лет. В данном случае, как усматривают многие специалисты, идет нарушение принципов справедливости и законности. В связи с этим, по истечении двух лет Пленум Верховного Суда РСФСР внес изменения и дополнения в упомянутое Постановление № 15 от 30 марта 1963 года⁹. Изменения, в частности, обобщали судебную практику, полученную за прошедшие два года, а также были направлены на урегулирование вопросов уголовно-правовой оценки угона транспортных средств.

Таким образом, из текста уголовного закона и его легального нормативного судебного толкования можно судить, что в диспозициях ст. 211 и 212 УК РСФСР были использованы идентичные юридические конструкции, а в ст. 213 УК РСФСР – часть такой конструкции без первого уровня дифференциации (т.е. с наиболее тяжкими последствиями), а также несколькими иными формулировками признаков субъекта и общественно опасных последствий.

В 1970-е годы в стране развернулась борьба с пьянством и алкоголизмом, в системе мер которой серьезное место отводилось правовому регулированию. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма» от 19 июня 1972 г. были внесены отдельные изменения в ст. 211.1 УК РСФСР по вопросу уголовной ответственности за

⁸ Сборник постановлений Пленума Президиума и определений Судебной коллегии по 24 уголовным делам Верховного Суда РСФСР 1961 - 1963 гг. М., 1964. С. 55.

⁹ Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 29 от 5 июля 1965 г. «О внесении изменений и дополнений в действующие постановления Пленума Верховного Суда РСФСР» (утратил силу) // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда РФ 1961 - 1993 гг. М.: Юрид. лит-ра, 1994

управление автотранспортными средствами в состоянии опьянения.

Новая редакция ст. 211.1 УК РСФСР уже не содержала требования необходимости применения мер административного взыскания за подобное нарушение в течение года. Уголовная ответственность наступала по ч. 2 ст. 211.1 за повторное управление в нетрезвом состоянии автотранспортом в течение года.

По ч. 1 ст. 211.1 УК РСФСР отвечали водители, управлявшие транспортными средствами, лишённые водительских прав за такое нарушение.

Уголовное же законодательство шло по пути постепенного сокращения применения лишения свободы и расширения иных мер наказания (исправительные работы, штраф, лишение права занимать должности).

Судебная практика в ряде случаев сталкивалась с проблемой квалификации фактов нарушения правил лицом, находящимся в состоянии опьянения. Многие ученые и практики указывали на то, что Пленум Верховного Суда СССР давал противоречивые трактовки правил квалификации данного деяния. В Постановлении «О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда СССР» от 16 января 1986 года это касалось оценки действий виновного-военнослужащего, которые рекомендовано было квалифицировать по совокупности общей и специальной норм. Такая позиция, на наш взгляд, не отвечает правилам квалификации, так как вряд ли целесообразно создание в этом случае совокупности таких преступлений, одно из которых полностью поглощает другое и к тому же имеет гораздо более строгую санкцию, позволяющую в широком диапазоне индивидуализировать ответственность виновных, в том числе и с учетом такого отягчающего обстоятельства, как состояние опьянения¹⁰. Как представляется, не только в этом ошибка, но и в том, что виновный дважды отвечает за одно и то же деяние. Но данная критика не означает, что нельзя устанавливать уголовную ответственность для лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения. Такая ответственность необходима, но в более четких и теоретически обоснованных пределах.

¹⁰ Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел. Хабаровск, 1988. С. 44, 45.

Не было внятного объяснения такого рода изменениям. Аналогичные изменения происходили в УК РФ 1996 г., когда в 1998 году из ст. 264 УК РФ было исключено упоминание о последствиях в виде материального ущерба, а в 2003 году о последствии в виде средней тяжести вреда здоровью. И тоже никаких весомых аргументов по поводу таких изменений не было приведено.

Подводя промежуточные итоги можно сделать следующие вывод:

- объективная необходимость уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств вытекает из истории развития как самого транспорта, так и правовой регламентации его безопасной эксплуатации;

- начиная с момента появления первых транспортных средств началась работа по правовому регулированию указанных правоотношений;

- правила дорожного движения носили исторически изменчивый характер и в целом соответствовали развитию общества и государства, они изменялись в соответствии с развитием техники, транспорта, сети дорог и других коммуникаций;

- уголовное законодательство в сфере охраны безопасности дорожного движения преодолело различные негативные этапы в своем развитии, оформилось в 1960 году и в целом соответствует международным стандартам. Не допускается аналогия, уравниены все субъекты дорожного движения, созданы условия для осуществления более точной дифференциации ответственности на законодательном уровне;

- развитие законодательства в этой части, значимость соответствующих общественных отношений дали право законодателю выделить в УК РФ самостоятельную главу о преступлениях, посягающих на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта.

2 ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1 Структурный анализ уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Особенности уголовно-правового регулирования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств проявляются в ст. 264 УК РФ, диспозиция которой является бланкетной. Так, диспозиция подчеркивает специфику указанной статьи, которая заключается в том, что для ее правильного применения необходимо обратиться к другим нормативным актам, раскрывающим понятие и признаки основных элементов данного уголовно-правового запрета. Речь в первую очередь идет о Федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹¹, Правилах дорожного движения Российской Федерации и Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090¹².

На наш взгляд указанные акты в полной мере характеризуют важнейшие условия ответственности с точки зрения нарушения безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. При этом данные документы играют определяющую роль для проведения автотехнической экспертизы.

При этом особенность диспозиции состоит и в том, что речь идет о характеристике важнейшего признака – виде вреда здоровью человека, признаки которого не раскрываются в указанных документах. В связи с этим существенное значение в понимании диспозиции имеют Правила определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденные Постановлением

¹¹ Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 01.05.2016) "О безопасности дорожного движения" // Собрание законодательства РФ. – 1995. - № 50. - Ст. 4873.

¹² Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. - № 47. - Ст. 4531.

Правительства Российской Федерации от 17 августа 2007 г. № 522¹³, а также Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации (Минздравсоцразвития России) от 24 апреля 2008 г. № 194н «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека», согласно которому:

- медицинские критерии являются медицинской характеристикой квалифицирующих признаков, которые используются для определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, при производстве судебно-медицинской экспертизы в гражданском, административном и уголовном судопроизводстве на основании определения суда, постановления судьи, лица, производящего дознание, следователя;

- медицинские критерии используются для оценки повреждений, обнаруженных при судебно-медицинском обследовании живого лица, исследовании трупа и его частей, а также при производстве судебно-медицинских экспертиз по материалам дела и медицинским документам;

- степень тяжести вреда, причиненного здоровью человека, определяется в медицинских учреждениях государственной системы здравоохранения врачом – судебно-медицинским экспертом, а при его отсутствии – врачом иной специальности;

- под вредом, причиненным здоровью человека, понимается нарушение анатомической целостности и физиологической функции органов и тканей человека в результате воздействия физических, химических, биологических и психогенных факторов внешней среды¹⁴.

Согласно данному документу медицинскими критериями квалифицирующих признаков в отношении тяжкого вреда здоровью являются: вред здоровью, опасный для жизни человека, который по своему характеру непосредственно создает угрозу для жизни, а также вред здоровью, вызвавший развитие

¹³ Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 (ред. от 17.11.2011) «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Рос.газ. – 2007. – 24 августа. – №185

¹⁴ Приказ Минздравсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н (ред. от 18.01.2012) «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека»// Рос.газ. – 2008. – 05 сентября. – № 188.

угрожающего жизни состояния (далее – вред здоровью, опасный для жизни человека).

При этом особенность состоит в том, что степень утраты профессиональной трудоспособности определяется в соответствии с Правилами установления степени утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 16 октября 2000 г. № 789¹⁵.

Таким образом, чтобы определить наличие нарушения применительно к ст. 264 УК РФ, необходимо изучить содержание указанных нормативных актов, не только определяющих характер нарушения, но и медицинских документов, содержащих виды вреда здоровью и их характеристику, позволяющих отграничить преступление от административного правонарушения. Конечно, для этого необходимо заключение судебно-медицинской экспертизы, обязательной по делам такого рода.

Но и эти нормативные документы не охватывают весь круг вопросов, который следует решить в процессе расследования уголовного дела. На наш взгляд, этого не должно быть, так как все вопросы должны решаться в рамках перечисленных документов. Но, возможно, наша законодательная практика не в полной мере соответствует духу времени, есть желание у многих чиновников усложнить процесс, поднять значимость вопросов, относящихся к их компетенции. Можно назвать следующие нормативные документы:

- Постановление Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации»¹⁶;

- Приказ МВД России № 496, Минпромэнерго России № 192, Минэкономразвития России № 134 от 23.06.2005 (ред. от 11.11.2015) «Об утверждении

¹⁵ Постановление Правительства РФ от 16.10.2000 № 789 (ред. от 25.03.2013) «Об утверждении Правил установления степени утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» // Рос. газ. – 2000. – 31 октября. – № 210.

¹⁶ Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 № 938 (ред. от 06.02.2016) «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 1994. - № 17. - Ст. 1999.

Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств»¹⁷;

- Указ Президента РФ от 19.05.2012 № 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства»¹⁸;

- Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий»¹⁹ и др.

Вряд ли целесообразно иметь такое количество нормативных документов, которые усложняют бланкетную диспозицию, придают ей характер расширительного толкования, затрудняют поиск соответствующих правовых актов. В связи с вышеизложенным трудно не согласиться с позицией Л.Д. Гаухмана, полагающего, что «наличие в УК РФ бланкетных норм при отсутствии в нем указанной общей нормы – это не узаконенное делегирование законодателем самому себе при принятии других, помимо уголовного, законов и другим субъектам нормотворчества при принятии ими иных нормативных правовых актов правомочий определять вне УК РФ сферу уголовной ответственности»²⁰. Вместе с тем, в современных условиях в изложении ст. 264 УК РФ без бланкетной диспозиции не обойтись, тем более что в настоящее время различные справочные системы в Интернете позволяют узнавать об изменении законодательства.

В других частях ст. 264 УК РФ законодатель использует общепринятый термин «деяние, предусмотренное частью первой», что не меняет диспозиции, которая продолжает оставаться бланкетной. По поводу количества частей в данной статье мнение не однозначное. С точки зрения логики законодателя по-

¹⁷ Приказ МВД России № 496, Минпромэнерго России № 192, Минэкономразвития России № 134 от 23.06.2005 (ред. от 11.11.2015) «Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств» // Рос. газ. – 2005. – 23 августа. – № 185.

¹⁸ Указ Президента РФ от 19.05.2012 № 635 (ред. от 14.03.2016) «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства» // Собрание законодательства РФ. – 2012. - № 21. - Ст. 2632

¹⁹ Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Рос. газ. – 1995. – 13 июля. – № 134.

²⁰ Гаухман Л.Д. Бланкетные нормы УК РФ: проблемы правотворчества и правоприменения // Современное уголовное законодательство России и вопросы борьбы с преступностью. Сборник научных статей по итогам научно-практического семинара в Московском университете МВД России, посвященного 10-летию принятия УК РФ. Московский университет МВД России. М., 2006. С. 10 - 23.

дробно показана опасность деяний в зависимости от тяжести наступивших последствий. Но с точки зрения законодательной техники и экономии текстового материала можно было бы объединить ч. 3 и 5, а также ч. 4 и 6, а тяжесть последствий учитывать при назначении наказания. Анализ субъективных признаков будет дан ниже, но следует сказать о том, что статья приобрела весьма громоздкий вид.

Санкция в ч. 1 ст. 264 УК РФ является альтернативной и относительно определенной, что следует признать правильным для осуществления принципа дифференциации ответственности и индивидуализации наказания. Разграничение ответственности на законодательном уровне происходит с учетом категоризации преступлений в зависимости от их тяжести, а также путем использования квалифицирующих признаков. Деяние, ответственность за которое предусмотрено ч. 1 ст. 264 УК РФ, отнесено к преступлениям небольшой тяжести, что, на наш взгляд, не в полной мере отражает опасность данного деяния. В ходе опроса большинство респондентов высказались за перевод этого деяния в категорию преступлений средней тяжести, сохранив альтернативу, но установив санкцию до 3 лет лишения свободы. Это необходимо еще и потому, что почти в 76% изученных делах реальное наказание в виде лишения свободы не назначалось²¹. Суды, несмотря на причинение тяжкого вреда здоровью и даже смерти потерпевшему, назначают наказание условно, нивелируя тем самым опасность данного деяния и особенно наступивших последствий. Необходимо менять в этом вопросе судебную практику, особенно в случае совершения виновным нарушения, повлекшего смерть человека.

Анализ состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, требует учета новелл, которые внесли уточнения в ряд субъективных признаков. Однако разъяснения Пленума Верховного Суда РФ в силу объективных причин (Постановление вышло раньше) не коснулись появившихся новелл. В связи с этим дальнейший анализ состава преступления будет сделан с учетом данной ситуа-

²¹ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011. С. 81

ции.

Состав данного преступления, по сути, не претерпел значительных изменений, хотя и имеет свою специфику. Анализ состава преступления представляет собой исследование всех элементов и признаков с точки зрения доктрины уголовного права, практики его применения и с позиций судебного толкования.

2.2 Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В науке уголовного права объекту преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ уделяется особое внимание в силу его уникальности. При этом существуют различные подходы к его пониманию. Так одна группа ученых придерживается мнения, по которому под рассматриваемым объектом необходимо понимать нормальную и правильную работу транспорта или нормальное функционирование транспорта²². Другая группа ученых придерживается иного мнения, в соответствии с которым под объектом указанных преступлений необходимо понимать безопасность движения, а также жизнь, здоровье граждан, собственность²³. Особый интерес вызывает мнение В.И. Жулева, в соответствии с которым объектом рассматриваемых преступлений являются общественные отношения, призванные обеспечить безопасность дорожного движения, и защитить жизнь и здоровье людей²⁴. Иного мнения придерживается С.А. Домахина считающий объектом рассматриваемых преступлений безопасную работу транспорта в сфере его движения²⁵. В свою очередь по мнению В.В. Лукьянова объектом указанных преступлений является безопасность дорожного движения²⁶.

После вступления в силу УК РФ в научной литературе и публикациях стали появляются другие научные позиции и высказывания. Вместе с тем мы

²² Корчева З.Г. Некоторые вопросы квалификации транспортных преступлений. Правоведение. № 3. Ленинград, 1965. С. 155 - 157

²³ Владимиров В.А. Организация и производство осмотра места дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом транспортного средства на пешехода. Самара, 2006. С. 181 - 184

²⁴ Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001. С. 79

²⁵ Домахин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. Вопросы квалификации нарушений правил движения работниками автотранспорта. М., 1956. С. 51.

²⁶ Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М., 2003. С. 44.

разделяем мнение В.В. Климкина о том, что в основу уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, нашедшей свое отражение в статье 264 УК РФ, и норм Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» легла необходимость борьбы с постоянно нарастающей транспортной аварийностью в Российской Федерации, вызванной ростом частных зарегистрированных транспортных средств, что, в конечном итоге и определяет единство задач и целей указанных нормативных актов. Исходя из вышеизложенного можно сделать закономерный вывод о том, что понятие безопасности движения, нашедшее свое отражение в указанном Законе и объект преступления, предусмотренный статьей 264 УК РФ в своем содержании должны совпадать. Указанное умозаключение исходит из сравнительного-правового анализа указанных норм и основывается исключительно на формально-юридическом методе исследования, что дает основания полагать о невозможности разночтений в определении объекта указанного преступления в специальных источниках. Вместе с тем, как выяснилось данное положение далеко от истины. Исследование специальной научно-исследовательской литературы и публикаций, посвященных уголовно-правовой ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, говорят об отсутствии единообразного подхода в определении объекта нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Так, одни авторы исходят из того, что под объектом рассматриваемого преступления необходимо понимать общественные отношения по поводу обеспечения безопасности движения и эксплуатации средств автомобильного транспорта²⁷. При этом несогласные с указанной позицией делают акцент на то, что непосредственный основной и дополнительные объекты не выделялись. В науке уголовного права встречается и другая позиция, в соответствии с которой безопасность движения и эксплуатации транспортных средств является непо-

²⁷ Иванов В.Д. Уголовное законодательство Российской Федерации: часть особенная. Т. 3. Ростов-на-Дону: Булат, 1997. С. 94.

средственным объектом, а жизнь, здоровье либо собственность – дополнительным²⁸. В качестве объекта называют и безопасные условия дорожного движения и эксплуатации автомобильного и коммунального транспорта²⁹, безопасность дорожного движения и эксплуатации автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин как часть общественной безопасности и общественного порядка³⁰, безопасное использование транспортных средств³¹.

Вместе с этим мы придерживаемся позиции тех авторов, которые считают, что в указанных ситуациях обозначается нормативный характер объекта нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а что до определения понятия безопасности дорожного движения, то оно дается в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения».

Отдельный интерес вызывает мнение еще одного автора, который под объектом преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, предлагает понимать безопасность использования дорожных транспортных средств, выражающуюся в предупреждении вреда жизни и здоровью людей, материального, экологического и иного ущерба³². Как нам видется данная позиция наиболее точно подчеркивает специфику изучаемого состава преступления, а именно охрану жизни и здоровья человека в рамках безопасности дорожного движения. Вместе с тем в основе Федерального закона «О безопасности дорожного движения» лежат такие же принципы. Данное положение подтверждается при исследовании задач, нашедших свое отражение в ч. 2 ст. 1 указанного закона, которыми являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Анализ ст. 2 указанного закона позволяет сделать вывод о

²⁸ Здравомыслов Б.В. Уголовное право России: особенная часть: учебник. М.: Юристъ, 1996. С. 335.

²⁹ Козаченко И.Я. Уголовное право: особенная часть: учебник для вузов. М.: ИНФРА-М-НОРМА, 1997. С. 537.

³⁰ Комментарии к Уголовному кодексу Российской Федерации. М.: Проспект, 1997. С. 575.

³¹ Марогулова И.Л. Уголовный кодекс РФ (тексты, комментарий). М., 1996. С. 140.

³² Радченко В.И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М.: Вердикт, 1996. С. 478.

том, что дорожное движение – это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Мы придерживаемся позиции, в соответствии с которой в основу указанного закона легло понятие безопасности дорожного движения, обозначенного как состояние защищенности участников дорожного движения. Данная позиция находит свое подтверждение при детальном исследовании основных принципов, заложенных в ст. 3 указанного закона, среди которых:

1 приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

2 приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

3 соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

4 программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

На основе представленных принципов можно сделать вывод о том, что в основе рассматриваемых общественных отношений лежит охрана жизни и здоровья граждан. Вместе с тем данной аргументации недостаточно для того, чтобы сделать вывод о необходимости переноса данной статьи УК РФ в гл. 16 УК РФ, так как правила классификации разделов и глав Особенной части УК РФ предполагают выделение различных объектов уголовно-правовой охраны не только для отражения конституционных приоритетов, но и с точки зрения законодательной техники. В связи с этим нет необходимости обозначать в понятии объекта рассматриваемого состава преступления иные аспекты, не характеризующие процесс движения. Данное положение находило свое отражение в правоприменительной и обобщающей практике суда высшей инстанции, выра-

ботавшего позицию, в соответствии с которой нарушения, не связанные с дорожным движением или эксплуатацией транспортных средств, но в результате свершения повлекшие предусмотренные ст. 264 УК РФ последствия, не могут квалифицироваться как нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Вместе с тем абсолютно излишне перечисление характеристик транспортных средств при определении объекта преступления. В этом вопросе достаточно обговорить принадлежность транспортного средства к механическому для того, чтобы все встало на свои места.

При этом на наш взгляд не верным является подход Н.В. Осадчего, который под основным непосредственным объектом рассматриваемого преступления предлагает безопасность дорожного движения, а под дополнительным непосредственным объектом – жизнь и здоровье человека³³. Указанное предположение не встраивается в логику построения объектов преступления, так как наука уголовного права не признает структуру одного объекта.

Не следует соглашаться с позицией, в соответствии с которой под непосредственным объектом рассматриваемого состава преступления понимается безопасность функционирования всех видов механических транспортных средств, о которых говорится в примечании к ст. 264 УК РФ. Закон говорит о безопасности участников дорожного движения, т.е. в большей степени касается водителей, пешеходов и т.п., но не механических транспортных средств.

Важно еще уточнить: какой непосредственный объект является основным, а какой – дополнительным. Специфика данного состава преступления отражается и во мнениях ученых по этому поводу. Одни ученые полагают, что объект один, но является сложным, комплексным. Другие указывают на то, что основных объектов может быть два и более.

Мы придерживаемся позиции тех ученых, которые выделяют непосредственный основной и дополнительный объекты. Как нам кажется, в данном

³³ Осадчий Н.В. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики. автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 10.

случае основным непосредственным объектом следует признать отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. При этом дополнительным объектом рассматриваемого преступления является жизнь и здоровье человека. Исходя из этого прорисовывается уникальность рассматриваемого состава, выраженную в охране жизни и здоровья человека, участвующего в рамках дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Вместе с тем в рамках исследуемого вопроса особый интерес вызывает уголовно-правовое значение механического транспортного средства, участвующего в рассматриваемых правоотношениях. Так, одна группа авторов придерживается мнения, что его следует признавать предметом преступления³⁴, так как по поводу использования транспортного средства совершается нарушение. Другая группа ученых рассматривают механическое транспортное средство как орудие совершения преступления.

Мы же в свою очередь придерживаемся позиции, в соответствии с которой транспортное средство можно было бы признать орудием преступления, но только в том случае, если бы преступление было бы направлено на умышленное причинение вреда. Наша позиция встретило подтверждение в Постановлении Пленум Верховного Суда, в котором четко и недвусмысленно было определено, что принадлежащее обвиняемому транспортное средство в соответствии со статьей 81 УПК РФ подлежит конфискации только в случаях, когда оно использовалось в качестве орудия умышленного преступления. При совершении преступления лицом, признанным виновным в содеянном по статье 264 УК РФ, транспортное средство не может быть признано орудием преступления³⁵.

Как представляется, механическое транспортное средство не является ни

³⁴ Колчин М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 11.

³⁵ Постановление Пленума ВС РФ от 9 декабря 2008 г. «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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2009. - № 3.

предметом, ни орудием преступления, а представляет собой особый источник повышенной опасности, проявляющий свои возможности в рамках дорожного движения и требующий соблюдения установленных правил. Эта позиция еще раз четко была озвучена в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ. Так, в соответствии с п. 4 действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ. При совершении преступления лицом, признанным виновным в содеянном по ст. 264 УК РФ, транспортное средство не может быть признано орудием преступления. Также Пленум разъяснил, что по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, должны привлекаться владельцы транспортных средств, на которых в соответствии с п. 1 ст. 1079 ГК РФ возлагается обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности.

Понятие механического транспортного средства, данное в примечании к ст. 264 УК РФ, дублирует в определенной степени соответствующие понятия Правил дорожного движения и других нормативных актов. Выход из этой ситуации предложен Н.П. Осадчим, который считает, что в примечании следует указать: «Под механическим транспортным средством в настоящей статье понимается транспортное средство, приводимое в движение двигателем, порядок дорожного движения которого регламентирован правилами дорожного движения и иными правилами эксплуатации механических транспортных средств». Однако, по нашему мнению, такое определение также выглядит довольно спорно. По справедливому замечанию ученых, это делает сферу применения ст. 264

УК РФ весьма сложной, поскольку не определен сам перечень подобных транспортных средств. В связи с этим предлагается в самой статье 264 не указывать различные виды транспортных средств, а ограничиться понятием «механическое транспортное средство». В то же время, на наш взгляд, не следует давать определение механического транспортного средства в примечании к ст. 264 УК РФ, а сформулировать примечание следующим образом: «Понятие механического транспортного средства определяется Правительством РФ в правилах дорожного движения».

Доктрина уголовного права выделяет различные виды составов преступлений в зависимости от конструкции объективной стороны. Это необходимо для правильного определения момента окончания преступного деяния, что может повлиять на квалификацию преступления и назначение наказания. По данному основанию составы преступлений подразделяются на материальные, формальные и усеченные³⁶. Материальными признаются составы, в объективную сторону которых включены в качестве обязательных признаков не только деяние, но и его общественно опасные последствия. Такие преступления признаются оконченными в момент наступления последствий. Если же деяние не привело к его наступлению, то имеет место покушение на соответствующее преступление. К преступлениям с материальным составом относятся, например, убийство, причинение вреда здоровью, кража и др.

Формальные составы – это составы, объективная сторона которых в законе характеризуется только указанием на один признак – деяние (действие или бездействие). Такие преступления признаются оконченными с момента совершения деяния, указанного в законе, независимо от наступления тех или иных последствий. Такие составы имеют, например, истязание, оставление в опасности, незаконное лишение свободы, клевета и др.

Усеченными являются составы преступлений, для признания которых оконченными не требуется не только наступления преступного результата, но и

³⁶ Уголовное право: учебник для юридических вузов / под ред. Н.И. Ветрова и Ю.И. Ляпунова. 3-е изд., испр. и доп. М.: Юриспруденция, 2008.

доведение до конца действий, способных вызвать данные последствия. Усеченные составы преступлений признаются оконченными на более ранней стадии преступных действий (разбой, бандитизм, организация преступного сообщества и др.)³⁷.

На первый взгляд, исследуемый состав преступления можно отнести к преступлениям с материальным составом. Но и здесь можно выделить специфические черты. Во-первых, ответственность наступает только при наступлении указанных в законе последствий. Никаких стадий данное преступление не содержит. Во-вторых, совершение самого действия без наступления последствий не образует покушения, даже и в случае умышленного поведения виновного. Этот состав некоторые ученые называют составом с реальным причинением вреда. Особенность заключается в том, что само действие не признается преступлением. Оно определяется как административное правонарушение в области дорожного движения. Основным криминализирующим фактором признаются наступившие последствия, четко обозначенные в диспозиции ст. 264 УК РФ. Тем не менее обязательными признаками объективной стороны, и это вытекает из закона, признаются: нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, последствия в виде тяжкого вреда здоровью человека или причинение смерти и причинно-следственная связь между ними. В связи с этим нельзя согласиться с точкой зрения тех авторов, которые полагают, что законодатель при конструировании нормы об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств учитывает и использует в качестве обязательных признаков объективной стороны только их последствия в виде вреда жизни и здоровью (ст. 264 УК РФ). Последствия сами по себе не наступят, необходимо совершить определенные действия и доказать между ними причинно-следственную связь. Большинство авторов согласны с данной позицией, указывая на наличие в составе объективной стороны действия, последствий и причинной связи.

³⁷ Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. Ю.И. Ляпунова и Н.И. Ветрова. М.: Юриспруденция, 2008.

Таким образом, можно подвести промежуточные итоги и сделать выводы о том, что диспозиция статьи 264 УК РФ является бланкетной и подчеркивает ее специфику, которая заключается в том, что для правильного применения статьи необходимо обратиться к другим нормативным актам, раскрывающим понятие и признаки основных элементов данного уголовно-правового запрета.

Санкция в ч. 1 ст. 264 УК РФ является альтернативной и относительно определенной, что следует признать правильным для осуществления принципа дифференциации ответственности и индивидуализации наказания. Разграничение ответственности на законодательном уровне происходит с учетом категоризации преступлений в зависимости от их тяжести, а также путем использования квалифицирующих признаков. Деяние, ответственность за которое предусмотрена ч. 1 ст. 264 УК РФ, отнесено к преступлениям небольшой тяжести, что, на наш взгляд, не в полной мере отражает опасность данного деяния.

По нашему мнению, основным непосредственным объектом следует признать отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным же объектом признается жизнь и здоровье человека. Таким образом, мы подчеркиваем специфику данного состава преступления, состоящую в охране жизни и здоровья человека, участвующего в рамках дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Как нам представляется, механическое транспортное средство не является ни предметом, ни орудием преступления, а представляет собой особый источник повышенной опасности, проявляющий свои возможности в рамках дорожного движения и требующий соблюдения установленных правил.

Если же действия лица, управляющего механическим транспортным средством, по своему характеру являются осознанными, волевыми, но предприняты не для нарушения безопасности движения, а исключительно для причинения вреда жизни или здоровью человека, то налицо преступление против личности, где источник повышенной опасности используется как орудие преступления. В данном случае ответственность наступает в рамках гл. 16 УК РФ и

не требуется квалификация по совокупности со ст. 264 УК РФ.

Этот состав некоторые ученые называют составом с реальным причинением вреда. Объективная сторона данного преступления имеет следующие обязательные признаки: деяние в форме нарушения правил, последствия в виде тяжкого вреда здоровью либо смерть потерпевшего и причинно-следственную связь между ними.

2.3 Субъективные признаки нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Только человек может совершать преступные деяния в объективном мире, но при этом должно быть единство его сознания и воли. Если нет этого единства, то либо это психически нездоровый человек, либо в его действиях нет вины. Таким образом, внутренняя деятельность, проявляющаяся в психике человека во время совершения им преступления, которая так и называется психической, является, на наш взгляд, важнейшим признаком в совокупности таковых при совершении человеком различных поступков, в том числе и преступления. Это осознанная деятельность субъекта относится к так называемой субъективной стороне состава преступления.

Многие авторы занимались изучением данного элемента состава преступления, но нам ближе позиция тех авторов, которые определяли субъективную сторону преступления как элемент состава преступления, который характеризует внутреннее содержание преступления, т.е. процессы отражения деяния в психике лица, его совершающего. При расследовании преступления необходимо в поведении человека, в его отношении к совершенному посягательству установить наличие обязательных и факультативных признаков субъективной стороны преступления и только тогда сделать вывод о виновном совершении преступления. Хотя вывод может быть и прямо противоположным. Возможно, поэтому очень часто понятие субъективной стороны уравнивают с понятием вины. Нельзя путать элемент состава преступления как законодательной модели и признак, раскрывающий содержание данного элемента. Субъективная сторона означает, что установлено осознанное и волевое поведение человека в

процессе совершения деяния, запрещенного уголовным законом, а понятие вины позволяет определить степень криминализации такого поведения.

В теории уголовного права было много различных взглядов на содержание и формы вины. В российском уголовном праве общепринятым понятием вины является психическое отношение субъекта к совершаемому им преступлению в целом – к общественно опасному деянию (действию или бездействию) и его последствиям (если такие предусмотрены в составе конкретного преступления)³⁸. Это современное понимание вины российскими учеными сложилось в уголовном праве в основном после 50-х гг. XX в., когда в отечественной науке развернулась дискуссия по этому поводу.

Специфика исследуемого состава преступления состоит в том, что содержание противоправности предполагает отношение лица, управлявшего механическим транспортным средством, к наступившим опасным последствиям в форме неосторожности. Это следует из смысла ст. 26 УК РФ (лицо легкомысленно или небрежно относится к опасным последствиям). Таким образом, правоохранительным органам фактически не требуется для установления виновности в исследуемом преступлении доказывать психическое отношение лица к нарушению ПДД, достаточно лишь факта самого нарушения. Но отношение к последствиям требуется устанавливать с особой тщательностью, необходимы исчерпывающие доказательства того, что именно водитель допустил по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку.

Содержание вины образуют психические процессы, связанные с сознанием (интеллектом) и волей физического лица. Поскольку содержание вины обусловлено течением интеллектуальных и волевых моментов психики лица, совершающего преступление, то ими же определяется та или иная форма вины³⁹. При этом форма вины зависит от различного сочетания (соотношения) интеллектуальных и волевых элементов, образующих содержание вины.

Таким образом, нас интересуют интеллектуальные и волевые моменты

³⁸ Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1. Учение о преступлении: учебник для вузов / под ред. Н.Ф. Кузнецовой и М. Тяжковой. М.: Зерцало, 1999.

³⁹ Якушин В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти, 1998. С. 138.

легкомыслия и небрежности как видов неосторожности, поскольку преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может быть совершено только по неосторожности.

Особенность волевого процесса при совершении неосторожных преступлений заключается в том, что лицо не напрягает своих психологических усилий, чтобы избежать причинения общественно опасных последствий, хотя имеет возможность сделать это, а в определенных случаях – и обязано их приложить.

Опираясь на положения ст. 26 УК РФ, а также учитывая иные нормативные документы, можно сформулировать основное содержание легкомыслия по исследуемому составу преступления. Так, интеллектуальный момент легкомыслия означает предвидение лицом возможности наступления опасных последствий от нарушения им Правил дорожного движения. Волевой момент предполагает стремление предотвратить наступление нежелательных последствий, но в силу самонадеянности лица его расчет оказывается недостаточным, а порой и ошибочным. Как отмечают специалисты, предвидение наступления известных последствий характеризуется тем, что лицо не сознает действительного развития причинной связи между нарушением Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями, хотя при надлежащем напряжении психических сил могло осознать это. Таким образом, виновный, не используя полностью свои интеллектуальные возможности, переоценивает значение тех обстоятельств, которые, по его мнению, должны были без достаточных к тому оснований предотвратить наступление тяжкого вреда здоровью или смерти.

Своевременным является разъяснение по данному поводу Пленума Верховного Суда РФ, который указал: «Решая вопрос о виновности либо невиновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия вследствие превышения скорости движения транспортного средства, следует исходить из требований п. 10.1 Правил, в соответствии с которыми водитель должен вести его со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учиты-

вая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения». Тем самым подчеркивается неординарность ситуации с управлением транспортным средством и возникающей опасностью на дороге, что дополнительно подчеркнуто в разъяснениях Пленума. Следует повторить, что все эти выводы применимы к последствиям нарушения, наступившим при неосторожном отношении к ним со стороны виновного. Само же нарушение может быть как умышленным, так и неосторожным. В связи с этим возникает вопрос о квалификации действий виновного, который допускал безразличие по отношению к последствиям своих противоправных действий, выразившихся в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (сажаясь в автомобиль в сильной степени алкогольного опьянения, ему фактически наплевать на возможные последствия). Такое психическое отношение с точки зрения волевого момента уже нельзя оценивать по правилам неосторожности. Безразличие – признак косвенного умысла, что подтверждено законодателем в ст. 25 УК РФ. Можно ли говорить в этом случае о неопределенном умысле на причинение вреда здоровью гражданам либо на причинение им смерти? По мнению некоторых ученых и практиков, в этом случае есть признаки умышленного преступления против личности. При этом было предложено называть такое преступление транспортным убийством (в случае причинения смерти). Полагаем, что для такой оценки существуют предпосылки, но необходимы дополнительные социологические исследования. В настоящее время, на наш взгляд, нет достаточных аргументов в подтверждение этой позиции. Любой водитель скажет, что не предвидел и не допускал причинения смерти, а безразличие нужно также тщательно доказывать.

Легкомыслие более опасно, чем небрежность, и это позволяет суду индивидуализировать и в соответствии со ст. 60 УК РФ назначить наказание, которое отвечало бы степени общественной опасности рассматриваемого преступления. Но в специальной литературе есть предложения о дополнительной законодательной дифференциации ответственности по видам неосторожности в

рамках ст. 264 УК РФ, что заставило бы суды, на наш взгляд, более точно определять тяжесть преступления и индивидуализировать наказание.

Некоторые ученые и практики пытаются обосновать позицию совершения транспортных преступлений с двойной формой вины. Речь, по их мнению, идет о том, что действия совершаются умышленно (нарушение правил), а последствия наступают по неосторожности⁴⁰. Данная конструкция соответствует признакам двойной формы вины, содержание которой раскрывается в ст. 27 УК РФ. Однако эти авторы заблуждаются относительно оценки нарушения, которое может быть совершено умышленно, как преступления. Само нарушение является административным правонарушением и не может быть оценено по правилам о двойной форме вины. Если принять позицию этих авторов, то можно говорить о покушении на преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, что является глубочайшим заблуждением, если не ошибкой.

Если же будет доказан умысел на причинение общественно опасных последствий в виде вреда здоровью либо смерти, то деяние надлежит квалифицировать по статьям УК РФ об ответственности за умышленные преступления против жизни и здоровья. Этот вывод четко обозначен в Постановлении Пленума по транспортным преступлениям. Необходимо поддержать позицию тех авторов, которые полагают, что преднамеренное использование транспортного средства в процессе противоправного посягательства на личность при наличии к тому оснований может быть оценено как общеопасный способ совершения такого преступления.

Например, по одному из уголовных дел было установлено, что П., подозревая свою жену в измене, увидел ее в ночное время идущей по обочине дороги с К. Развив скорость, виновный решил убить обоих путем наезда с использованием машины, которой он управлял. Однако жена П. была лишь тяжело ранена и опознала своего мужа как человека, совершившего наезд. В данном случае содеянное было направлено на убийство двух лиц с прямым умыслом и совокупности преступлений с нарушением специальных правил не образует.

⁴⁰ Якушин В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти, 1998. С. 149, 152, 154.

Как правильно указывают специалисты, существует проблема разграничения транспортных преступлений, совершенных по легкомыслию, и преступлений против жизни и здоровья с косвенным умыслом. Вот несколько примеров. Б., находясь в состоянии опьянения, из хулиганских побуждений инициировал драку с В. и другими гражданами. После этого пытался скрыться на управляемом им автомобиле. В., управляя автомобилем, стал преследовать Б. Через некоторое время Б. развернулся на дороге и направил свой автомобиль на В. с целью напугать последнего и прекратить преследование с его стороны. Однако он не справился с управлением и допустил столкновение со смертельным исходом. Приговором Челябинского областного суда Б. осужден за убийство при отягчающих обстоятельствах, совершенное с косвенным умыслом. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР, исходя из положений, что все сомнения должны толковаться в пользу подсудимого, квалифицировала данное деяние как транспортное преступление, совершенное по легкомыслию⁴¹. По нашему мнению, в действиях виновного имеются признаки преступления, посягающего на личность. Разве он не осознавал, что, направляя автомобиль на другое механическое транспортное средство, возможно причинить вред здоровью или смерти человеку. Все его поведение и использование источника повышенной опасности свидетельствовали о том, что он его использует в целях причинения вреда лицам, пытающимся его правомерно задержать.

Традиционно анализ состава преступления завершается характеристикой субъекта. Согласно УК РФ ответственности подлежит вменяемое физическое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности (ст. 19, 20 УК РФ).

Наряду с общим субъектом преступления уголовное законодательство предусматривает ответственность для специальных субъектов, т.е. лиц, наделенных законодателем какими-либо дополнительными признаками. Доктрина уголовного права предлагает выделять данные признаки по следующим критериям: по полу, возрасту, родственным отношениям, профессии, должности,

⁴¹ Сборник судебно-следственной практики по уголовным делам об автотранспортных преступлениях. Горький, 1986. С. 101, 102.

объему и виду выполняемой работы.

Применительно к исследуемому составу преступления на наш взгляд не следует соглашаться с позицией тех авторов, которые полагают, что в данном случае субъект преступления общий – вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет. Эти ученые забывают об особой, специфической деятельности, в связи с которой следует отождествлять субъекта преступления. Речь идет только лишь о лице, управляющем механическим транспортным средством. При этом не имеет значения то обстоятельство – законно или нет лицо управляет транспортным средством, имеет ли оно документы на право управления или не имеет, умеет ли оно управлять транспортным средством или не умеет. Существенным представляется в этом смысле разъяснение Пленума Верховного Суда РФ, согласно которому субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (п. 1.2 Правил дорожного движения РФ). Им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением. В качестве примера можно привести дело по обвинению Б. Его действия были переквалифицированы с ч. 2 ст. 264 УК РФ на ч. 1 ст. 109 УК РФ в связи со следующими обстоятельствами. Установлено, что было холодно. Б., находясь рядом с местом водителя, по его просьбе повернул ключ зажигания с целью прогреть машину. Находится ли рычаг переключения скоростей в нейтральном положении или автомобиль стоит на ручном тормозе, он не проверил. При повороте ключа зажигания машина резко дернулась и поехала

назад, прижав задней частью к стене В. и А. Из совокупности собранных доказательств по делу следует, что Б. автомобилем не управлял. Осуществляя поворот ключа в замке зажигания, не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был предвидеть эти последствия, т.е. проявил небрежность, что повлекло причинение смерти Б. и легких телесных повреждений А.

С одной стороны, на наш взгляд, разъяснение позволяет более точно определять признаки специального субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, но с другой стороны остаются некоторые нерешенные вопросы, затрудняющие в отдельных случаях установление признаков субъекта. Тем более, что не учтены новеллы законодательства в части ст. 264 УК РФ, по которой в настоящее время установлены квалифицированные и особо квалифицированные виды преступления, связанные с особым состоянием субъекта. Например, Пленум разъяснил, что при назначении наказания лицу, совершившему предусмотренное ст. 264 УК РФ преступление в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, в силу ч. 3 ст. 60 УК РФ следует учитывать указанное обстоятельство как отрицательно характеризующее личность этого лица, умышленно допустившего нарушение п. 2.7 Правил, повышающее степень общественной опасности им содеянного. Другими словами, в данном случае состояние опьянения еще не является признаком субъекта, а только характеризует личность преступника.

Кроме того, нельзя забывать о таком специальном субъекте преступления, как военнослужащий. Если нарушены отношения, обеспечивающие нормальное осуществление военной службы, действуют иные правила оценки соответствующего деяния (ст. 350 УК РФ «Нарушение правил вождения или эксплуатации машин»).

Во-первых, речь идет о правилах вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины. К боевым машинам относятся танки, бронетранспортеры, самоходные артиллерийские и ракетные установки, маши-

ны с передвижными командными пунктами и др. Специальные машины представляют собой самоходные технические средства, предназначенные для выполнения специальных функций: строительных, пожарных, медицинских, ремонтных и т.п. Транспортные машины (легковые и грузовые) предназначены для перевозки личного состава, вооружения, боеприпасов, имущества и других грузов.

Во-вторых, ответственности в этом случае подлежат военнослужащие, проходящие военную службу по призыву либо по контракту, а также граждане, пребывающие в запасе, во время прохождения ими военных сборов. Однако следует согласиться с мнением тех авторов, которые указывают, что субъектом нарушения правил вождения может быть любой военнослужащий, управляющий транспортом данного вида, а правил эксплуатации машин – только военнослужащий, на которого возложена обязанность по эксплуатации боевых, специальных и транспортных машин. Под боевой, специальной или транспортной машиной понимается состоящее на вооружении войск самодвижущееся сухопутное техническое средство. Это танки, ракетные и артиллерийские установки, боевые машины пехоты, автомобили, бронетранспортеры, мотоциклы и другие машины, служащие средством передвижения или несущие на себе вооружение, специальные устройства и приспособления (радиостанции, инженерные машины и т.д.), а также рельсовый транспорт (тепловозы, электровозы, дрезины и т.п.), принадлежащий военному ведомству.

Нарушением правил вождения признается нарушение правил управления движущимся транспортным средством: превышение скорости движения, нарушение правил обгона, непереключение дальнего света на ближний и т.д.

Нарушение правил эксплуатации означает нарушение правил использования машины в соответствии с ее назначением и техническими возможностями, а также технического обслуживания: выпуск в рейс технически неисправной машины, допуск к управлению лиц, не имеющих на то право, непременное совершение неправильных действий водителя (например, лицом, исполняющим обязанности старшего машины) и т.д.

В связи с вышеизложенным можно сделать ряд промежуточных выводов.

Во-первых, субъективная сторона в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, содержит важнейший обязательный признак – неосторожную форму вины. В большинстве случаев данное преступление совершается по легкомыслию, интеллектуальный момент которого означает предвидение лицом возможности наступления опасных последствий от нарушения им правил дорожного движения. Волевой момент предполагает стремление предотвратить наступление нежелательных последствий, но в силу самонадеянности лица его расчет оказывается недостаточным, а порой и ошибочным. В силу же небрежности водитель не рассчитывает на возможность предотвращения нежелательных последствий, так как не допускает их и не предвидит (например, движется с превышением скорости, что затрудняет контроль над дорогой), но управляя источником повышенной опасности, водитель в соответствии с Правилами дорожного движения мог и должен был предвидеть наступившие последствия.

Во-вторых, данное преступление не может быть расценено как деяние с двойной формой вины, так как само нарушение не является преступлением. Если будет доказан умысел на причинение общественно опасных последствий в виде вреда здоровью либо смерти, то деяние надлежит квалифицировать по статьям УК об ответственности за умышленные преступления против жизни и здоровья.

В-третьих, транспортные преступления граничат с казусом (невиновным причинением вреда). В ст. 28 УК РФ определены критерии казуса: лицо не осознавало и не могло осознавать общественной опасности своих действий либо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий и по обстоятельствам дела не должно было и не могло их предвидеть. Таким образом, при отсутствии интеллектуального момента отсутствует и вина в совершении преступления. В преступлениях исследуемого вида речь идет о том, что на водителе лежит обязанность соблюдения правил, поэтому он обязан в определенных случаях предвидеть опасность и последствия.

В-четвертых, применительно к исследуемому составу преступления неверной следует признать позицию тех авторов, которые полагают, что в данном случае субъект преступления общий – вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет. Эти ученые забывают об особой, специфической деятельности, в связи с которой следует отождествлять субъекта преступления. Речь идет лишь о специальном субъекте, т.е. лице, управляющем механическим транспортным средством.

3 ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ в Уголовный кодекс РФ введена ст. 264.1, предусматривающая ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Уже первые сведения правоохранительных органов по всей стране о числе задержанных водителей, повторно управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, позволяют сделать вывод о масштабах такого криминального поведения. Так, только за второе полугодие 2015 года после введения в действие уголовной ответственности по ст.264.1 УК РФ, на территории Амурской области совершено 547 преступлений, предусмотренных указанной статьей Уголовного кодекса РФ, из них:

- 236 преступлений совершено в областном центре;
- 68 - на территории г. Свободного и Свободненского района;
- 48 – в Белогорске и Белогорском районе;
- 22 – в г.Тынде и Тындинском районе;
- 19 – в г.Райчихинске;
- 18 – в Зейском районе⁴².

Это свидетельствует о распространенности такого поведения среди водителей, обусловленного в определенной степени несовершенством правового механизма борьбы с ним и реализации базового принципа неотвратимости наказания, а как следствие – общим правовым нигилизмом населения. В некоторых случаях это приводит к совершению дорожно-транспортных происшествий, в том числе повлекших наступление тяжких последствий.

Данные о ежедневно выявляемых фактах правового нигилизма водителей свидетельствуют о том, что преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК, уже скоро займет одно из лидирующих мест в уголовно-правовой статистике. Су-

⁴² Правовое просвещение. Официальный сайт Прокуратуры Амурской области // [Электронный ресурс]. URL: http://www.prokamur.ru/education_cont.php?idle=1089. (дата обращения 24.04.2016).

дебная практика о таких преступлениях находится только в стадии формирования, поэтому вопросы правоприменения как никогда актуальны для органов дознания, прокуроров и судов. Особенности рассматриваемого состава преступления являются административная преюдиция и бланкетный характер уголовно-правовой нормы, в связи с чем определяющий характер приобретают вопросы административного законодательства, законодательства в сфере безопасности дорожного движения, о наркотических средствах и психотропных веществах.

Еще до начала действия ст. 264.1 УК возникло множество дискуссий специалистов по вопросам ее применения. Особое внимание при этом обращалось на признаки субъекта этого преступления, возможность привлечения которого к уголовной ответственности ставится в зависимость от наличия у него административного наказания или судимости.

Исходя из примечания 2 к ст. 264 УК, которое распространяет свое действие и на ст. 264.1, субъект преступления является специальным, обладающим как общими, так и специальными признаками.

Согласно требованиям ст. 19 УК общими условиями уголовной ответственности за указанное преступление являются вменяемость физического лица и достижение им шестнадцатилетнего возраста. Водителем по этой категории дел признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением⁴³.

К специальным признакам субъекта относятся:

⁴³ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «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» // Рос. газ. – 2008.- 26 декабря. – № 265.

Во-первых, нахождение водителя в состоянии опьянения, при этом не обязательно алкогольного;

Во-вторых, наличие действующего административного наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо наличие судимости за совершение преступления, предусмотренного ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК. Соответственно, совокупность указанных общих и специальных признаков определяет возможность привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК.

Необходимо обратить внимание на некоторые моменты, характеризующие специальные признаки субъекта этого преступления.

Первый момент касается уголовно-правовой характеристики состояния опьянения. Согласно п. 2.7 Правил дорожного движения водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения. Другими словами, опьянение водителя может быть следствием приема алкогольных напитков и (или) наркотических средств, психотропных веществ, их прекурсоров и аналогов.

В настоящее время на территории РФ действует закон, позволяющий водителю иметь минимально разрешенную концентрацию этилового спирта в крови. Это отражено в примечании к ст. 12.8 КоАП РФ, в соответствии с которым административная ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека. Иными словами, 0,16 мг чистого спирта в 1 л воздуха, выдыхаемого человеком, - это именно

те самые 0,16 промилле. К слову, по медицинским данным, этот показатель будет почти вдвое выше, если взять у водителя клинический анализ крови (он может достигать 0,3 промилле).

Минимальное значение промилле установлено в целях предотвращения погрешности алкотестера, а также из-за показателей, которые могут дать обычные напитки (кефир, квас) или определенное заболевание (например, сахарный диабет). Поэтому законодатель, установив в административном законодательстве минимальное содержание алкоголя в крови в конкретном цифровом выражении, предусмотрел аналогичную ситуацию и в случае уголовного преследования за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения (примечание 2 к ст. 264 УК). Таким образом, эту минимальную суммарную погрешность измерений следует учитывать при квалификации по ст. 264.1 УК. По поводу иных видов опьянения позиция законодателя однозначна - уже сам факт наличия в организме водителя наркотических или психотропных веществ влечет за собой административную или уголовную ответственность.

Второй момент связан с тем, что законодатель не видит разницы в характере и степени общественной опасности между фактами нахождения водителя в состоянии опьянения и его отказом от медицинского освидетельствования на состояние опьянения, в связи с чем уравнивает их статус (примечание 2 к ст. 264 УК). Такое решение, полагаем, обусловлено тонкой гранью между необходимостью соблюдения правоохранительными органами конституционного права граждан на неприкосновенность личности и практическими сложностями принудительной процедуры получения анализов. Практика показывает, что на предложение задержанному трезвому водителю добровольно пройти процедуру медицинского освидетельствования на состояние опьянения фактически всегда следует положительный ответ, в то время как на аналогичное предложение пьяному водителю в большинстве случаев – отрицательный. Поэтому в целях исключения правовых споров о законности принудительного медицинского освидетельствования на состояние опьянения законодатель обоснованно приравнял статус лица, отказавшегося от освидетельствования, к статусу лица,

находящегося в состоянии опьянения.

Третий момент определяет юридический статус лица, привлекаемого к уголовной ответственности, в виде наличия действующего административного взыскания за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судимости по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК.

Правовой статус субъекта рассматриваемого состава преступления определяется ст. 4.6 КоАП, согласно которой лицо считается подвергнутым этому наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения постановления. Следовательно, условиями уголовной ответственности являются вступление постановления о назначении административного наказания в законную силу и годичный срок давности с момента его исполнения. При этом водитель должен быть привлечен не просто к административной ответственности, а к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Альтернативный вариант действующего административного наказания – это наличие у задержанного водителя судимости по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК. Указанные нормы уголовного закона представляют собой квалифицированные составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершенных в состоянии опьянения, что является логичным основанием для констатации факта повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения. В целом осужденным за совершение преступления считается лицо со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу до момента погашения или снятия судимости. Конкретные условия, порядок погашения и снятия судимости регламентированы ст. 86 УК. Таким образом, главным условием уголовной ответственности по ст. 264.1 УК

также остается наличие у водителя на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения действующей судимости по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК.

Следующий момент тесно связан с неоднозначным толкованием положений ст. 10 УК, регламентирующей обратную силу уголовного закона. Так, по мнению некоторых практикующих юристов, действие ст. 264.1 УК должно распространяться исключительно на лиц, подвергнутых административному наказанию по ст. ст. 12.8 и 12.26 КоАП либо осужденных по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК после вступления статьи в законную силу, т.е. после 1 июля 2015 года⁴⁴. В обоснование такой позиции они приводят ссылки на ст. 54 Конституции РФ и ст. 10 УК, в которых указано, что уголовный закон, устанавливающий преступность деяния или иным образом ухудшающий положение лица, обратной силы не имеет⁴⁵.

В целях формирования единообразной судебной практики Президиум ВС РФ дал разъяснение судам о том, что административное наказание, назначенное лицу до 01.07.2015 г., учитывается при привлечении к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК, если на момент совершения нового правонарушения не истек срок, установленный ст. 4.6 КоАП, поскольку лицо, подвергнутое административному наказанию за указанное правонарушение до 01.07.2015 г., совершая аналогичное правонарушение после 30.06.2015 г., осознает, что совершает тем самым уголовно наказуемое деяние, запрещенное ст. 264.1 УК.

Полностью поддерживая изложенную позицию Президиума Верховного Суда РФ, считаем, что правоприменители должны руководствоваться общим правилом действия уголовного закона во времени (ст. 9 УК). Так, криминализации подвергается деяние – управление транспортным средством в состоянии опьянения, но только при определенном условии – при наличии специального субъекта состава преступления, каковым является лицо, уже подвергнутое на

⁴⁴ Звездные адвокаты оправдывают повторно севших за руль в нетрезвом виде. Российское информационное агентство. Официальный сайт // [Электронный ресурс]. URL: <http://ura.ru/news/1052214711>. (дата обращения 12.03.2016).

⁴⁵ Исаев С., Колоколов Д. Почему не стоит пить за рулем. Портал г. Пушкино «Пушкино сегодня» // [Электронный ресурс]. URL: <http://pushkino.tv/news/drugie-novosti-goroda-i-rayona/81681> (дата обращения 12.03.2016).

момент совершения общественно опасного деяния административному наказанию за аналогичное нарушение закона. Акцент в таком случае должен смещаться на субъективную сторону преступления, когда лицо, подвергнутое административному наказанию за вождение в нетрезвом виде, повторно управляет транспортным средством, тем самым осознавая общественную опасность своих действий и желая их совершения.

Таким образом, преступное деяние имеет место после 30 июня 2015 года при наличии на момент его совершения у лица специального признака субъекта – это лицо подвергнуто административному наказанию. Следовательно, применяется общее правило действия уголовного закона во времени, при котором преступность и наказуемость деяния определяются уголовным законом, действовавшим во время совершения этого деяния. Об обратной силе закона, устанавливающего ответственность или ухудшающего положение лица, речи не идет. Несмотря на то что разъяснения Верховного Суда РФ относятся к ситуации, когда признаком специального субъекта является наложенное на него административное наказание, аналогичным образом должны рассматриваться случаи, когда лицо управляет транспортным средством в состоянии опьянения, будучи осужденным по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК до 01.07.2015 г.

Формальный состав ст. 264.1 УК не предполагает наступление общественно опасных последствий в виде причиненного вреда здоровью либо смерти окружающих, в связи с чем преступление признается оконченным с момента совершения деяния, независимо от фактически наступивших последствий. Поэтому установление общих и специальных признаков субъекта приобретает приоритетный характер для уголовно-правовой оценки деяния.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования мы пришли к следующим выводам.

Объективная необходимость уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств вытекает из истории развития как самого транспорта, так и правовой регламентации его безопасной эксплуатации. Начиная с момента появления первых транспортных средств началась работа по правовому регулированию указанных правоотношений. Правила дорожного движения носили исторически изменчивый характер и в целом соответствовали развитию общества и государства, они изменялись в соответствии с развитием техники, транспорта, сети дорог и других коммуникаций. Уголовное законодательство в сфере охраны безопасности дорожного движения преодолело различные негативные этапы в своем развитии, оформилось в 1960 году и в целом соответствует международным стандартам. Не допускается аналогия, уравниены все субъекты дорожного движения, созданы условия для осуществления более точной дифференциации ответственности на законодательном уровне. Развитие законодательства в этой части, значимость соответствующих общественных отношений дали право законодателю выделить в УК РФ самостоятельную главу о преступлениях, посягающих на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Во все времена сравнительно-правовой анализ зарубежного законодательства позволял повышать уровень эффективности национального правового регулирования общественных отношений путем выявления и внедрения передовых правовых технологий и конструкций. При этом особое значение имеет международное сотрудничество по основным проблемам безопасности, в том числе и по безопасности дорожного движения, так как увеличивается поток автотуристов, происходит взаимный обмен услугами, товарами, где важную роль играет автомобильное движение. Сегодня можно уверенно констатировать тот факт, что сотрудничество в рассматриваемой сфере постоянно расширяется.

Особенности уголовно-правового регулирования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств проявляются в ст. 264 УК РФ, диспозиция которой является бланкетной. Так, диспозиция подчеркивает специфику указанной статьи, которая заключается в том, что для ее правильного применения необходимо обратиться к другим нормативным актам, раскрывающим понятие и признаки основных элементов данного уголовно-правового запрета. Таким образом, чтобы определить наличие нарушения применительно к ст. 264 УК РФ, необходимо изучить содержание указанных нормативных актов, не только определяющих характер нарушения, но и медицинских документов, содержащих виды вреда здоровью и их характеристику, позволяющих отграничить преступление от административного правонарушения. Конечно, для этого необходимо заключение судебно-медицинской экспертизы, обязательной по делам такого рода.

Санкция в ч. 1 ст. 264 УК РФ является альтернативной и относительно определенной, что следует признать правильным для осуществления принципа дифференциации ответственности и индивидуализации наказания. Разграничение ответственности на законодательном уровне происходит с учетом категоризации преступлений в зависимости от их тяжести, а также путем использования квалифицирующих признаков. Деяние, ответственность за которое предусмотрена ч. 1 ст. 264 УК РФ, отнесено к преступлениям небольшой тяжести, что, на наш взгляд, не в полной мере отражает опасность данного деяния.

По нашему мнению, основным непосредственным объектом следует признать отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным же объектом признается жизнь и здоровье человека. Таким образом, мы подчеркиваем специфику данного состава преступления, состоящую в охране жизни и здоровья человека, участвующего в рамках дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Как нам представляется, механическое транспортное средство не является ни предметом, ни орудием преступления, а представляет собой особый источ-

ник повышенной опасности, проявляющий свои возможности в рамках дорожного движения и требующий соблюдения установленных правил.

Если же действия лица, управляющего механическим транспортным средством, по своему характеру являются осознанными, волевыми, но предприняты не для нарушения безопасности движения, а исключительно для причинения вреда жизни или здоровью человека, то налицо преступление против личности, где источник повышенной опасности используется как орудие преступления. В данном случае ответственность наступает в рамках гл. 16 УК РФ и не требуется квалификация по совокупности со ст. 264 УК РФ.

Этот состав некоторые ученые называют составом с реальным причинением вреда. Объективная сторона данного преступления имеет следующие обязательные признаки: деяние в форме нарушения правил, последствия в виде тяжкого вреда здоровью либо смерть потерпевшего и причинно-следственную связь между ними.

Субъективная сторона в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, содержит важнейший обязательный признак – неосторожную форму вины. В большинстве случаев данное преступление совершается по легкомыслию, интеллектуальный момент которого означает предвидение лицом возможности наступления опасных последствий от нарушения им правил дорожного движения. Волевой момент предполагает стремление предотвратить наступление нежелательных последствий, но в силу самонадеянности лица его расчет оказывается недостаточным, а порой и ошибочным. В силу же небрежности водитель не рассчитывает на возможность предотвращения нежелательных последствий, так как не допускает их и не предвидит (например, движется с превышением скорости, что затрудняет контроль над дорогой), но управляя источником повышенной опасности, водитель в соответствии с Правилами дорожного движения мог и должен был предвидеть наступившие последствия.

Рассматриваемое преступление не может быть расценено как деяние с двойной формой вины, так как само нарушение не является преступлением. Если будет доказан умысел на причинение общественно опасных последствий в

виде вреда здоровью либо смерти, то деяние надлежит квалифицировать по статьям УК об ответственности за умышленные преступления против жизни и здоровья.

Транспортные преступления граничат с казусом (невиновным причинением вреда). В ст. 28 УК РФ определены критерии казуса: лицо не осознавало и не могло осознавать общественной опасности своих действий либо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий и по обстоятельствам дела не должно было и не могло их предвидеть. Таким образом, при отсутствии интеллектуального момента отсутствует и вина в совершении преступления. В преступлениях исследуемого вида речь идет о том, что на водителе лежит обязанность соблюдения правил, поэтому он обязан в определенных случаях предвидеть опасность и последствия.

Применительно к исследуемому составу преступления неверной следует признать позицию тех авторов, которые полагают, что в данном случае субъект преступления общий – вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет. Эти ученые забывают об особой, специфической деятельности, в связи с которой следует отождествлять субъекта преступления. Речь идет лишь о специальном субъекте, т.е. лице, управляющем механическим транспортным средством.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ в Уголовный кодекс РФ введена ст. 264.1, предусматривающая ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Уже первые сведения правоохранительных органов по всей стране о числе задержанных водителей, повторно управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, позволяют сделать вывод о масштабах такого криминального поведения. Так, только за второе полугодие 2015 года после введения в действие уголовной ответственности по ст.264.1 УК РФ, на территории Амурской области совершено 547 преступлений, предусмотренных указанной статьей Уголовного кодекса РФ, из них:

- 236 преступлений совершено в областном центре;

- 68 - на территории г. Свободного и Свободненского района;
- 48 – в Белогорске и Белогорском районе;
- 22 – в г.Тынде и Тындинском районе;
- 19 – в г.Райчихинске;
- 18 – в Зейском районе⁴⁶.

Это свидетельствует о распространенности такого поведения среди водителей, обусловленного в определенной степени несовершенством правового механизма борьбы с ним и реализации базового принципа неотвратимости наказания, а как следствие – общим правовым нигилизмом населения. В некоторых случаях это приводит к совершению дорожно-транспортных происшествий, в том числе повлекших наступление тяжких последствий.

⁴⁶ Правовое просвещение. Официальный сайт Прокуратуры Амурской области // [Электронный ресурс]. URL: http://www.prokamur.ru/education_cont.php?idle=1089. (дата обращения 18.03.2016).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации принята всенародным голосованием 12.12.1993 (ред. от 21.07.2014) // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.

2 Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 01.05.2016) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

3 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 01.05.2016) // Российская газета. – 2001. – 31 декабря. – № 256.

4 Конвенция о дорожном движении (с изм. от 28.09.2004) // Бюллетень международных договоров. – № 10. – 2007.

5 Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 (ред. от 17.11.2011) «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета. – 2007. – 24 августа. – 2007.

6 Постановление Правительства РФ от 16.10.2000 № 789 (ред. от 25.03.2013) «Об утверждении Правил установления степени утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» // Российская газета. – 2000. – 31 октября. – № 210.

7 Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Российская газета. – 1995. – 13 июля. – № 134.

8 Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 № 938 (ред. от 06.02.2016) «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 17. – Ст. 1999.

9 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

10 Приказ Минздравсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н (ред. от 18.01.2012) «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета. – 2008. – 5 сентября. – № 188.

11 Приказ МВД России № 496, Минпромэнерго России № 192, Минэкономразвития России № 134 от 23.06.2005 (ред. от 11.11.2015) «Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств» // Российская газета. – 2005. – 23 августа. – № 185.

II Специальная литература

12 Аксель, М. Методологические проблемы сравнительного права. / М. Аксель // В сб.: Очерки сравнительного права. – М.. 1981.

13 Архив истории науки и техники. Вып. 7. – М.. – 2015.

14 Вилкова, А.В., Спасенников Б.А. О судебной оценке состояния опьянения. / А.В. Вилкова, Б.А. Спасенников // Российский судья. – 2015. – № 1. – С. 27 - 30.

15 Владимиров, В.А. Организация и производство осмотра места дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом транспортного средства на пешехода. / В.А. Владимиров. – Самара. – 2006.

16 Волков, К.А. Состояние опьянения как отягчающее наказание обстоятельство. / К.А. Волков. // Российский судья. – 2014. – № 12. – С. 25 - 27.

17 Воскресов, Б.Н. Лишение права управлять транспортным средством как разновидность уголовного наказания. / Б.Н. Воскресов. // Российский следователь. – 2015. – № 18. – С. 15 - 19.

18 Гаухман, Л.Д. Бланкетные нормы УК РФ: проблемы правотворчества и правоприменения. / Л.Д. Гаухман // Современное уголовное законодательство России и вопросы борьбы с преступностью. Сборник научных статей по итогам научно-практического семинара в Московском университете МВД России, по-

священного 10-летию принятия УК РФ. Московский университет МВД России. – М.. – 2006.

19 Гарбатович, Д.А. Квалификация преступных нарушений правил безопасности: установление причинной связи. / Д.А. Гарбатович. // Уголовное право. – 2015. – № 2. – С. 10 - 15.

20 Грачева, Ю.В., Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортно-го преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // Lex russica. – 2015. – № 4. – С. 71 - 80.

21 Грачева, Ю.В., Чучаев, А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта / Ю.В. Грачева, А.И. Чучаев // Уголовное право. – 2015. – № 3. – С. 10 - 15.

22 Домахин, С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. Вопросы квалификации нарушений правил движения работниками автотранспорта. / С.А. Домахин. – М.. – 1956.

23 Жулев, В.И. Транспортные преступления. / В.И. Жулев. – М.: Спарк. – 2001.

24 Звездные адвокаты оправдывают повторно севших за руль в нетрезвом виде. Российское информационное агентство. Официальный сайт // [Электронный ресурс]. URL: <http://ura.ru/news/1052214711>.

25 Здравомыслов, Б.В. Уголовное право России: Особенная часть: учебник. / Б.В. Здравомыслов. – М.: Юристъ. – 1996.

26 Земцова, А. Перспективы либерализации уголовного закона... посредством административной преюдиции / А. Земцова // ЭЖ-Юрист. – 2016. – № 10. – С. 4 - 5.

27 Иванов, В.Д. Уголовное законодательство Российской Федерации: часть особенная. / В.Д. Иванов. – Ростов-на-Дону: Булат. – 1997.

28 Исаев С., Колоколов Д. Почему не стоит пить за рулем. Портал г. Пушкино «Пушкино сегодня» // [Электронный ресурс]. URL: <http://pushkino.tv/news/drugie-novosti-goroda-i-rayona/81681>

- 29 Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / Н.И. Исаев. – М.: Юриспруденция. – 2011. – 192 с.
- 30 Какая ответственность применяется к виновнику ДТП? // Азбука права. – 2016.
- 31 Климкин В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и их квалификация: дис. ... канд. юрид. наук. / В.В. Климкин – М.. – 2004.
- 32 Козаченко, И.Я. Уголовное право: Особенная часть: учебник для вузов. / И.Я. Козаченко – М.: ИНФРА-М-НОРМА. – 1997.
- 33 Колчин, М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. / М.М. Колчин. – М.. – 2009.
- 34 Комментарии к Уголовному кодексу Российской Федерации. – М.: Проспект. – 1997.
- 35 Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный) / А.В. Бриллиантов, Г.Д. Долженкова, Э.Н. Жевлаков; под ред. А.В. Бриллиантова. 2-е изд. – М.: Проспект. – 2015.
- 36 Коробеев, А.И. Транспортные преступления. / А.И. Коробеев. – СПб.: Юридический центр «Преся». – 2003.
- 37 Коробеев, А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел. / А.И. Коробеев. – Хабаровск. – 1988.
- 38 Корчева, З.Г. Некоторые вопросы квалификации транспортных преступлений. / З.Г. Корчева // Правоведение. – № 3. – Ленинград. – 1965.
- 39 Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1. Учение о преступлении: учебник для вузов / под ред. Н.Ф. Кузнецовой и М. Тяжковой. – М.: Зерцало. – 1999.
- 40 Лукьянов, В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. / В.В. Лукьянов – М.. – 2003.

- 41 Международные правовые акты государств – участников СНГ в области борьбы с преступностью. Сб. документов. – М.. – 1999.
- 42 Марогулова, И.Л. Уголовный кодекс РФ (тексты, комментарий). / И.Л. Марогулова. – М.. – 1996.
- 43 Мондохонов, А.Н., Вторушина Ю.С. Специальный субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ / А.Н. Мондохонов, Ю.С. Вторушина // Законность. – 2015. – № 12. – С. 48 - 51.
- 44 Моховая, Т.А. Преступления против безопасности дорожного движения как объект криминалистического исследования / Т.А. Моховая // Российская юстиция. – 2016. – № 2. – С. 46 - 48.
- 45 Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. – 2006. – № 15(303).
- 46 Осадчий, Н.В. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. / Н.В. Осадчий. – М.. – 2008.
- 47 Правовое просвещение. Официальный сайт Прокуратуры Амурской области // [Электронный ресурс]. URL: http://www.prokamur.ru/education_cont.php?idle=1089.
- 48 Радченко, В.И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. / В.И. Радченко. – М.: Вердикт. – 1996.
- 49 Рифицкий, Г.П. Безопасность дорожного движения в России. История и современность. / Г.П. Рифицкий. – М.: Книжный мир. – 2005.
- 50 Российское законодательство X - XX вв. Судебная реформа. – М.. – 2014.
- 51 Сборник судебно-следственной практики по уголовным делам об автотранспортных преступлениях. – Горький. – 1986.
- 52 Сирохин, А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период. / А.И. Сирохин. // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 6 - 11.

53 Уголовное право. Общая и Особенная части. / под ред. Ю.И. Ляпунова и Н.И. Ветрова. – М.: Юриспруденция. – 2008.

54 Уголовное право: учебник для юридических вузов. / под ред. Н.И. Ветрова и Ю.И. Ляпунова. 3-е изд., испр. и доп. – М.: Юриспруденция. – 2008.

55 Уголовный кодекс Швейцарии. / пер. с нем. – М.: Зерцало. – 2000.

56 Уголовный кодекс Республики Казахстан (в ред. от 17 июля 2009 г.). – Алматы: Юрист. – 2009.

57 Черведа, А. Со времен Древнего Рима. / А. Черведа. // Гаражи и паркинги. – 2014. – № 2.

58 Якушин, В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. / В.А. Якушин. – Тольятти. – 1998.

III. Материалы правоприменительной практики

59 Постановление Пленума ВС РФ от 9 декабря 2008 г. «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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – № 3.

60 Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 29 от 5 июля 1965 г. «О внесении изменений и дополнений в действующие постановления Пленума Верховного Суда РСФСР» (утратил силу) // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда РФ 1961 - 1993 гг. – М.: Юрид. лит-ра. – 1994.

61 Сборник постановлений Пленума Президиума и определений Судебной коллегии по 24 уголовным делам Верховного Суда РСФСР 1961 - 1963 гг. – М.. – 1964.