

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Юридический институт
Кафедра «Уголовное и уголовно-исполнительное право, криминология»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
заведующий кафедрой,
к.ю.н., доцент

_____ И.М. Беляева
_____ 2017 г.

Ответственность за автотранспортные преступления

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.03.01.2017.129 ВКР

Руководитель работы,
к.ю.н., доцент кафедры
_____ А.В.Кудряшов
_____ 2017 г.

Автор работы,
Студент группы Ю - 458
_____ А.А. Савельев
_____ 2017 г.

Нормоконтролер, преподаватель
_____ Д.В. Бирюкова
_____ 2017 г.

Челябинск 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	8
1.1 Исторический анализ ответственности за автотранспортные преступления	14
1.2 Понятие и особенности автотранспортных преступлений.....	26
2 УГЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	
2.1 Объективные признаки автотранспортных преступлений	38
2.2 Субъективные признаки автотранспортных преступлений.....	46
2.3 Проблемы квалификации автотранспортных преступлений.....	56
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	67
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	70

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» подчеркивается, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте в настоящее время наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

По данным МВД России¹, за 2012 год было совершено 37553 преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспортных средств, за 2013 год – 36128, за 2014 год – 34626, в 2015 году – 33043, в 2016 – 32078. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях, вызванных преступным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, Россия теряет несколько тысяч человек.

Во всем мире, по словам представителя Всемирной организации здравоохранения в РФ Луиджи Миглиорини, в результате ДТП ежегодно погибает 1,3 миллиона человек и еще от 20 до 50 миллионов получают травмы. Большинство из них – молодые люди в возрасте от 15 до 30 лет².

Среди правовых вопросов обеспечения автотранспортной безопасности особое место занимает уголовно-правовая характеристика автотранспортных преступлений, ведь от правильного выявления их признаков зависит их правильная квалификация, обуславливающая назначение справедливого наказания, и, как следствие – успешность борьбы и предотвращения

¹Статистические данные «Состояние преступности – январь-июнь 2016 г.» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://мвд.рф> (дата обращения 21.02.2017).

²Количество погибших на дорогах снова будут сокращать в полтора раза всеми средствами // Российская газета. – 2011. – 12 мая.

указанных преступлений. Это и определило научную актуальность проведенного исследования.

Степень научной разработанности темы. Исследованию проблемы уголовной ответственности за преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств посвящено достаточно большое количество научных работ, в том числе исследований В.И. Жулева, С.А. Зворыгиной, В.Г. Ившина, Н.И. Исаева, И.Я. Козаченко, А.И. Коробеева, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, Ю.И. Ляпунова, В.Б. Малинин, Н.И. Пикурова, С.В. Проценко, Л.Ф. Рогатых, А. Чучаева, В.В. Шимановского, и другими учеными. Они изучали как в целом преступность против безопасности движения и эксплуатации транспорта, так и анализировали отдельные составы «транспортных» преступлений.

Однако следует отметить, что самостоятельного исследования, посвященного уголовно-правовой характеристике автотранспортных преступлений, в свете недавних изменений уголовного законодательства пока не проводилось. Между тем, последние законодательные поправки норм главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК) существенным образом изменили их содержание. В частности, Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ глава 27 УК была дополнена новой статьей 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» которая вступила в силу с 1 июля 2015 г. Указанная норма также пока не была подвергнута комплексному научному анализу. Это и определило научную актуальность проведенного исследования.

Объект исследования составили общественные отношения, возникающие при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и вопросы их квалификации.

Предметом исследования являются уголовно-правовые нормы, посвященные характеристике автотранспортных преступлений, а также практика их применения.

Цель работы заключается в исследовании уголовной ответственности за автотранспортные преступления.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие исследовательские задачи:

- провести исторический анализ ответственности за автотранспортные преступления;

- рассмотреть понятие и особенности преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- проанализировать объективные и субъективные признаки уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- исследовать теоретические проблемы квалификации автотранспортных преступлений;

- разработать предложения по совершенствованию действующего уголовного законодательства за преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Научная новизна исследования заключается в том, что основе анализа правовых норм выявлены некоторые несоответствия в уголовном законодательстве, связанные с ответственностью за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и сформулированы конкретные предложения по его совершенствованию.

Структура работы обусловлена ее целями и задачами, кругом рассматриваемых вопросов. Работа состоит из введения, двух глав, объединяющих пять параграфов, заключения, библиографии.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

1.1 Исторический анализ ответственности за автотранспортные преступления

Учитывая специфику преступлений против безопасности дорожного движения, некоторые ученые считают, что история развития законодательства в сфере транспортных преступлений не является длительной и начинается лишь в XX в.

Изучение специальных исторических документов, указанных ниже показало, что одним из первых актов в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств было распоряжение Петербургской управы 1895 г. «О регистрации бензиновых механических самокатов». Буквально на следующий год приняты первые правила движения – Постановление о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров на шоссе в самодвижущихся экипажах, замененное впоследствии Техническими правилами о движении автомобилей по дорогам общего пользования, принятыми в 1910 г. И вот с этого момента можно начать отчет истории правового регулирования правил движения механических транспортных средств.

31 июля 1918 г. Моссоветом была утверждена Инструкция «О пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по г. Москве и ее окрестностям». Декретом Совета народных комиссаров РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об авто движении по г. Москве и ее окрестностям (правила)», который был специально посвящен безопасности автодорожного движения, были уже регламентированы многие аспекты обеспечения безопасности движения. Сюда вошли требования, предъявляемые к автомашинам, их регистрация, пользование ими, номерные знаки. Требования к водителям: наличие у них водительского удостоверения и

путевых листов. Для облегчения движения стали применяться дорожные знаки, светофоры. Был определен круг лиц, которые несли ответственность за нарушение правил авто движения. Сделана попытка возложить контроль на специальную службу (автоинспекция транспортного отдела Моссовета).

В дальнейшем нормативная база в области регулирования безопасности дорожного движения постоянно обновлялась и совершенствовалась, как и органы ГАИ – ГИБДД.

Если говорить об истории развития уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, то не все ученые придерживаются точки зрения относительно того, что за нарушение правил дорожного движения предусматривалась уголовная ответственность вплоть до Уголовного уложения 1903 г.

В России до 1917 г. практически не осуществлялась уголовно-правовая охрана безопасности дорожного движения, хотя были нормы об ответственности за причинение телесных повреждений. В отличие от рассмотренного Устава о наказаниях 1864 г. в Уголовном уложении 1903 г. нередко встречаются квалифицированные составы преступлений, предусматривающих ответственность не просто за нарушения правил безопасности движения, но и содержащих в качестве обязательного признака общественно опасные последствия (к примеру, в виде «крушения железнодорожного транспорта, парохода или морского судна» – ст. 558 Уголовного уложения) либо угрозу для жизни людей (ч. 2 ст. 557 Уложения).

Отдельные вопросы охраны безопасности движения затрагивались в УК РСФСР 1922 г. и 1926 г. В первом случае ст. 218 предусматривала ответственность за неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения. Наказание за такое преступление предусматривалось в виде принудительных работ или штрафа до 300 рублей золотом. Во втором – в ст. 75 – речь шла об ответственности за нарушение правил безопасности на железнодорожном

транспорте. Эти нормы можно было применять по аналогии, которая в то время разрешалась. Но самостоятельных норм регулирующих именно автотранспортные преступления на тот момент не существовало.

Более конкретная ответственность за нарушение правил дорожного движения появилась в УК РСФСР только в 1931 г., когда в содержание Кодекса была включена ст. 59.3 в. Она предусматривала ответственность исключительно за нарушение правил движения, если это нарушение допущено работником транспорта и повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми или угрозу безопасности движения.

Эта норма была сформулирована как формально-материальный состав преступления, то есть по данной статье уголовная ответственность могла наступить даже без последствий, а лишь с созданием их угрозы. Это в определенной степени противоречит доктрине современного уголовного права, согласно которой данный состав преступления признается составом с реальным причинением вреда (статья 264 УК РФ). Наряду с этим состав этого преступления имел еще одну специфику, а именно специального субъекта преступления. Последнее обстоятельство позволяло говорить о невозможности привлечь простого водителя, не являющегося работником транспортной организации, к ответственности. Данный пробел не позволял в полной мере соблюдать принцип законности и виновности, что опять вынуждало судебные органы прибегать к аналогии и привлекать виновных – частных водителей к ответственности за преступления против личности.

Данная коллизия долгое время не позволяла эффективно бороться с транспортными преступлениями и предупреждать их. Потребовалось толкование на уровне Пленума Верховного Суда СССР, которое было реализовано в Постановлении «О квалификации преступлений, связанных с нарушением Правил движения на автотранспорте», принятом 15 сентября

1950 г. Пленум указал на то, что если виновный предвидел возможность наступления указанных в законе последствий и сознательно допускал их, то его действия следует квалифицировать как умышленное убийство или умышленное телесное повреждение. Если нарушение допущено по неосторожности и повлекло причинение потерпевшему по неосторожности смерти или телесных повреждений, то его действия образуют убийство или причинение телесных повреждений по неосторожности. Но эти правила распространялись по решению Пленума только на водителей, не являющихся работниками автотранспорта. Были трудности в установлении состава преступления в части транспортного средства, так как не все таковые были упомянуты в уголовном законе. По данному поводу весьма своевременным следует признать Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 30 марта 1963 г. « О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта», который предложил квалифицировать нарушения правил безопасности движения, повлекшие несчастные случаи с людьми или другие тяжкие последствия, допущенные трактористами, водителями дорожных и других самодвижущихся машин, по ст. 211 УК РСФСР.

Вместе с тем, устраняя одну проблему, Пленум не смог устранить противоречия в судебной практике, которые были вызваны несоразмерностью санкций соответствующих норм, предусматривающих ответственность за преступления против личности и санкции специальной нормы (в первом случае речь шла о максимальной санкции до трех лет лишения свободы; а для специальных субъектов, работников автотранспорта, максимум был гораздо суровее – лишение свободы на срок до 10 лет). Нарушались принципы справедливости, законности выражающиеся в нарушении дифференциации ответственности на законодательном уровне. Однако, данные нормы со всеми их недостатками начали формирование

уголовного законодательства о преступлениях, регулирующих безопасность дорожного движения.

Уголовный кодекс РСФСР 1960 г., был более точным в нормативном содержании законодательным актом, более четко определял границы и механизм уголовно-правового регулирования. Кодекс содержал несколько статей за преступления в данной сфере. В определенной степени законодатель соблюдал принцип дифференциации ответственности на законодательном уровне в зависимости от различных критериев. В основу разграничения преступлений были положены характер и степень общественной опасности последствий, особенно касающиеся жизни и здоровья человека, а также положение субъектов нарушения прав, которые разграничивались на работников транспорта и иных лиц, участвующих в дорожном движении. Вряд ли обоснованно разграничение ответственности в зависимости от субъекта преступления. В этом смысле налицо нарушение принципа равенства перед законом и справедливости, хотя в то время интересы государства и общества превалировали над личностью и посягательства на эти объекты считались более опасными.

19 июня 1968 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР были внесены существенные изменения в УК РСФСР 1960 г. относительно уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Так, статья 212 УК РСФСР утратила силу, а диспозиция статьи 211 УК РСФСР была существенно изменена и предусматривала ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим автотранспортным или городским электротранспортным средством, трактором или иной самоходной машиной, независимо от того, является ли водитель работником автотранспорта или частным владельцем. Было усилено наказание, особенно за нарушения, повлекшие гибель людей. Так, дополненная ч. 3 ст. 211 УК РСФСР предусматривала для виновных уголовное наказание уже в виде лишения свободы на срок от трех до

пятнадцати лет с лишением права управлять транспортными средствами, на срок до пяти лет или без такового. Кроме того, в Уголовный кодекс были введены две новые статьи 211.1 и 211.2. Статья 211.1 впервые предусматривала уголовную ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Однако ответственность по этой статье наступала только при наличии административной преюдиции. По мнению А.В. Рублева, эта мера оказалась неэффективной. Ее неэффективность была связана тем, что автотранспортные происшествия, совершенные по вине нетрезвых водителей, характеризовались наиболее высокой тяжестью последствий.¹

Можно также сказать и о некоторых неуверенных шагах законодателя с точки зрения установления уголовной ответственности за причинение вреда здоровью различной тяжести и за причинение вследствие нарушения материального ущерба. Так, в 1993 г. было декриминализировано нарушение правил дорожного движения, повлекшее причинение потерпевшему легкого телесного повреждения, а также материального ущерба (это было исключено из ч. 1 ст. 211 УК РСФСР, в которой уголовная ответственность наступала в том случае, если при ДТП потерпевшему причинялось менее тяжкое телесное повреждение).

В 1996 году законодатель преступным нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств выделяет целую главу (Глава 27 УК РФ Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта). Но изменения норм происходили и в новом уголовном кодексе. В 1998 г. из ст. 264 УК РФ было исключено упоминание о последствиях в виде материального ущерба, а в 2003 г. о последствии в

¹Рублев А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Тюмень, 2006. – С. 25 .

виде средней тяжести вреда здоровью. Никаких конкретных аргументов по поводу таких изменений не было приведено.

Данная непоследовательность законодателя нашла свое отражение и в 2011 году, Федеральным законом № 304-ФЗ признак крупного ущерба был возвращен в статью 263 Уголовного кодекса РФ, однако в статью 264 данный признак включен не был.

Таким образом, история развития законодательства в сфере транспортных преступлений не является длительной и начинается лишь в XX. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения появилась в УК РСФСР только в 1931 г., когда в содержание Кодекса была включена ст. 59.3. В уголовном законодательстве советского и постсоветского периода также уделялось внимание транспортным преступлениям. Стоит отметить определенную преемственность положений уголовного законодательства, обусловившую появление соответствующих норм в действующем УК РФ.

1.2 Понятие и особенности автотранспортных преступлений

При рассмотрении понятия автотранспортных преступлений необходимо, в числе первоочередных задач, дать определение дорожному движению.

Согласно Правилам дорожного движения, дорожное движение представляет собой совокупность общественных отношений, которые возникают в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог; это сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, пассажиров и различные транспортные средства. Дорожное движение подчиняется определённым принципам, нарушение которых влияет на квалификацию данных преступлений:

- приоритета жизни и здоровья участников дорожного движения;

- приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участвующих в нём граждан;
- соблюдения интересов граждан при обеспечении дорожного движения.

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств законодатель объединяет в отдельную главу 27 УК РФ, которые в теории уголовного права могут именоваться по-разному: «транспортные преступления», «преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта», «автотранспортные преступления», «дорожно-транспортные преступления» и т. д.

С.А. Зворыгина определяет транспортное преступление как предусмотренное уголовным законом общественно опасное деяние против безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершенное путем нарушения специальных правил безопасного функционирования транспорта лицом, обязанным соблюдать данные правила¹. А.И. Чучаев под таковым понимает виновное противоправное деяние, посягающее на безопасность движения и(или) эксплуатации транспорта и повлекшее предусмотренные уголовно-правовыми нормами общественно опасные последствия².

А.Ш. Габдрахманов характеризует преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортные преступления) как предусмотренные в главе 27 УК РФ общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатацию любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека,

¹Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. – Екатеринбург, 2013. – С. 11.

² Чучаев А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: научно-практический комментарий. – Ульяновск, 1977. – С. 16.

причинение вреда здоровью людей, либо ущерба имущественного характера¹.

Признаки, характеризующие эту группу преступлений, позволяют отграничить их от других преступных посягательств, сопряженных с причинением вреда здоровью, смерти потерпевшим или преступного ущерба при использовании транспорта.

Рассматриваемые преступления отличаются своей спецификой. В первую очередь, их диспозиции отличает бланкетность норм, которая предусматривает необходимость обращаться к другим федеральным законам, иным нормативным правовым актам и даже ведомственным инструкциям, положениям, уставам и т.п. для установления преступности и наказуемости таких деяний.

Автотранспортные преступления – более узкое понятие, чем транспортные преступления, поскольку предполагает преступные деяния против безопасности движения и эксплуатации лишь автомобильного транспорта, и не распространяется на водный, железнодорожный, воздушный и иные виды транспорта.

Законодательство не содержит понятия «транспортное преступление», «автотранспортное преступление», как не определяет и дефиницию «преступление против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств». Лишь в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дано понятие дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) как события, возникшего в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

¹Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. – Казань, 2007. – С. 19.

В криминологии автотранспортные преступления – собирательное криминологическое понятие, которое охватывает несколько составов преступлений: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации автомобилей, мотоциклов, тракторов и тому подобных транспортных средств; недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств; нарушение «извне» (пешеходом, велосипедистом, погонщиком, ремонтником и т. д.) правил, обеспечивающих безопасную работу автотранспорта¹.

В узком смысле автотранспортные преступления – преступления с использованием автомобильного транспорта, связанные с нарушением правил дорожного движения. Именно в этом смысле будут рассматриваться автотранспортные преступления в настоящем исследовании, к числу которых можно отнести ст.ст. 264, 264.1.

В свою очередь, преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – транспортное преступление, предусмотренное ст. 264 УК и представляющее собой нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека или причинение крупного ущерба².

Преступное нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию – транспортное преступление, предусмотренное ст. 264.1. УК и представляющее собой управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в

¹ Гридасова Л.В. Особенности декриминализации дорожно-транспортных преступлений // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. – 2005. – № 8. – С. 25.

² Лесниевски-Костарева Т. А. Словарь-справочник уголовного права. – М., 2000. – С. 125.

состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 либо 264.1 УК.

При этом представляется вполне обоснованным внимание законодателя к проблеме управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения (ст. 264.1 УК), поскольку число дорожно-транспортных происшествий (в частности, дорожно-транспортных преступлений) по вине «пьяных» водителей за последнее время резко возросло. Так в 2014 году количество дорожно-транспортных преступлений с участием нетрезвых водителей составляло-13900, то в 2015- 14200.¹ Поэтому ст. 264.1 УК РФ отвечает задачам обеспечения общественного порядка и общественной безопасности и способна оказать профилактическое воздействие на снижение показателей дорожно-транспортной аварийности на дорогах России.

При анализе понятия «безопасность движения и эксплуатации автотранспорта» в части соотношения терминов «движение» и «эксплуатация», становится ясно, что второе из них имеет более широкое содержание, и включает в себя не только движение автотранспортных средств, но и деятельность по обеспечению их исправности и нормальному использованию устройств (дорожных знаков, сигнализации и т.д.), которые обеспечиваюцит безопасное (безаварийное) движение автотранспорта.

Поэтому, по мнению ряда ученых, составы автотранспортных преступлений могли бы характеризоваться с применением только термина «эксплуатация». Использование же наряду с ним термина «движение» отражает усилия законодателя более детально описать преступные деяния. Действительно, автотранспортная сеть страны оправдывает свое социальное

¹ Статистические данные. Госавтоинспекция МВД России. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/>. (дата обращения: 28.04.2017).

значение, только если обеспечивается ее эксплуатация путем движения автотранспортных средств и надежно защищена безопасность людей и имущества при осуществлении указанного процесса¹.

Нарушение правил эксплуатации автотранспортных средств заключается в необеспечении надлежащего технического состояния, технической исправности транспортного средства, нарушении правил перевозки пассажиров или груза. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатировать транспортные средства, находится в приложении к правилам дорожного движения².

В силу п. 1.2 Правил дорожного движения РФ к механическим транспортным средствам не относятся мопеды и другие транспортные средства, приводимые в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 кубических сантиметров и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 километров в час, а также велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. Поэтому лица, которые при управлении указанными транспортными средствами допустили нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии достаточных оснований несут ответственность соответственно по ч.ч. 1, 2 или 3 ст. 268 УК РФ.

Таким образом автотранспортные преступления – преступления с использованием автомобильного транспорта, связанные с нарушением правил дорожного движения. Правила дорожного движения, в свою очередь утверждены постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 года.³

¹ Уголовное право России. Особенная часть: учебник. 2-е изд., испр и доп. / под ред. В.П. Ревина. – М.: Юстицинформ, 2010. – С. 257.

² Божко И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. канд. юрид. наук. – Краснодар, 2011. – С. 10.

³ Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 №1090 (ред. от 24.03.2017)//Доступ из СПС Консультант плюс (дата обращения 05.03.2017).

Итак, специфика автотранспортных преступлений заключается в том, что они совершаются при непосредственном использовании или соприкосновении с источниками повышенной опасности, при обращении с которыми требуется точное и неуклонное соблюдение всех правил, обеспечивающих безопасность их функционирования.

2 УГЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

2.1 Объективные признаки автотранспортных преступлений

Согласно статьи 8 УК РФ единственным основанием уголовной ответственности является деяние, содержащее все признаки состава преступления. В свою очередь, состав преступления – это совокупность объективных и субъективных признаков, характеризующих то или иное деяние в качестве преступного. Следовательно, установить деяние в качестве преступления невозможно, без знаний объективных и субъективных признаков его состава.

Объективные признаки преступного нарушения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта включают в себя объект и объективную сторону правонарушения.

Объектом любого правонарушения в науке уголовного права признаются оберегаемые уголовным законом общественные отношения, блага (интересы), которым в результате совершения правонарушения причиняется ущерб.

В теории уголовного права объекты преступлений классифицируют по «вертикали» и «горизонтали».

Методологической основой деления объектов преступлений по «вертикали» являются категории материалистической диалектики: общее, особенное и единичное. На этом основании одни авторы различают общий, родовой и непосредственный объекты¹, другие – общий, типовой, родовой и непосредственный², третьи – общий, родовой, видовой и непосредственный³.

¹ Уголовное право России. Общая часть : учеб. / отв. ред. Б. В. Здравомыслов. М.: Эксмо, 1996. –С. 156.

² Уголовное право. Общая часть : учеб. / под ред. Л. Д. Гаухмана, С. В. Максимова. М.: Экзамен, 2004. –С. 122.

³ Галиакбаров Р. Р. Уголовное право. Общая часть : учеб. Краснодар, Лань, 1999. – С. 99; Уголовное право России. Общая часть : учеб. для вузов / под ред. Ф. Р. Сундурова. Казань, Юрист, 2003. С. 159–161.

Родовым объектом правонарушения сознается совокупность однородных публичных взаимоотношений, находящихся под уголовно-правовой охраной. Родовые объекты преступлений определены, как правило, в наименованиях разделов VII-XII Особенной части УК и названы законодателем в ч. 1 ст. 2 УК РФ: права и свободы человека и гражданина, собственность, публичный распорядок и социальную сохранность, окружающую среду, конституционный строй РФ, мир и сохранность всего человечества.

Таким образом, родовой объект любого транспортного правонарушения, названный в Разделе IX УК, включает в себя общественную сохранность и всеобщий порядок. Поскольку, как справедливо замечает С.В. Проценко, «только общественные отношения как целостная система, а не какие-либо составные его части ...могут быть признаны объектом преступления»¹, определяемый объект содержит в себе всю совокупность общественных отношений, которые обеспечивают охрану жизни человека, материальных ценностей, окружающей природной среды, интересов безаварийной работы транспорта в целом².

Видовой предмет транспортных преступлений еще более узкий и объединяет относительно небольшую группу общественных отношений, интересов и ценностей одного вида. Исходя из видовых объектов преступных посягательств, сформированы названия глав в рамках соответствующих разделов Особенной части УК. Глава 27, включающая ст.ст. 264 и 264.1 УК, называет в качестве видového объекта автотранспортных преступлений безопасность движения и эксплуатации транспорта.

И, наконец, непосредственный объект - это то оберегаемое уголовным законом конкретное общественное отношение, которому в результате совершения определенного преступления причиняется ущерб. В непосредственных объектах посягательства отражена специфика отдельных

¹ Таций В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. – Харьков, 1988. – С. 21.

² Проценко С.В. Транспортные преступления: проблемы понятийного аппарата // Российская юстиция. – 2009. – № 11. – С. 37.

преступлений, которые направлены против одного и того же родового и видового объекта.

И если по поводу определения родового и видового объектов принципиальных споров среди ученых не возникает, то непосредственный объект преступного нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта вызывает немало противоречивых мнений. Основным непосредственным объектом данных преступлений в теории уголовного права зачастую признается совокупность общественных отношений, регулирующих безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств¹, однако относительно ст. 264 УК высказывались и другие точки зрения. В отношении ст. 264.1 УК споров в науке пока не было ввиду ее новизны.

Так, основной непосредственный объект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, определяют как систему отношений, складывающихся в сфере транспортной безопасности и обеспечивающих повышенную охрану жизни и здоровья людей в процессе эксплуатации и перемещения механическими транспортными средствами пассажиров и грузов (автотранспортная безопасность)², дополнительный же – общественные отношения, охраняющие здоровье человека, а по ч.ч. 3 – 6 ст. 264 УК РФ – также и его жизнь, поскольку нарушение правил дорожного движения, не повлекшее за собой причинение вреда здоровью или жизни человека, являются административным правонарушением³.

¹ Чепурных О.В. О некоторых изменениях в уголовном законодательстве Российской Федерации о безопасности дорожного движения // Вопросы современной юриспруденции : материалы XLVIII Международной научно-практической конференции. – Новосибирск, 2015. – С. 46.

² Неверов В.И. О некоторых вопросах квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Проблема правосубъектности: современные интерпретации. Материалы научно-практической конференции. – Самара: Изд-во Самар. гуманит. акад., 2007. – Вып. 5. – С. 265.

³ Саядова А.С. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2011. – № 12. – С. 108.

Как совершенно справедливо отмечает В.В. Климкин¹, существование норм об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), и норм Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обусловлено высоким уровнем транспортной аварийности в России. Указанное обстоятельство определяет единство задач и целей норм уголовного и административного законов. Из этого следует, что введенное указанным Законом понятие безопасности движения, а также объект нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в своем содержании должны совпадать.

С учетом вышесказанного, основной непосредственный объект преступного нарушения правил дорожного движения включает в себе безопасность дорожного движения, отражающую степень защищенности его участников от ДТП и их последствий, а также безопасность функционирования механических видов транспортных средств.

Термин «защищенность от последствий ДТП» представляет собой защищенность не только от наступления указанных последствий, но и от отягощения последствий, уже наступивших в результате ДТП. Указанными общественными отношениями определяется специфика ДТП, позволяющая отграничить их от преступлений иной направленности, которые внешне похожи на дорожно-транспортные, и даже формально содержат нарушения правил дорожного движения.

С других позиций объект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, представляет собой безопасность использования транспортных средств, которая выражается в предупреждении вреда жизни и здоровью людей, материального, экологического и иного ущерба². Как представляется, в

¹Климкин В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2004. – С. 56.

²Радченко В.И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – М.: Вердикт, 1996. – С. 478.

данном определении более четко обозначена специфика исследуемого состава преступления, а именно охрана жизни и здоровья человека в рамках безопасности дорожного движения. Эти же принципы отражены и в ч. 2 ст. 1 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», где в качестве основных задач выступают: охрана жизни, здоровья и имущества личности, защита прав и законных интересов человека, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Поддерживая указанную точку зрения, современные исследователи заявляют, что ядром всего закона составляет понятие безопасности дорожного движения, представляющее собой состояние защищенности участников складывающихся общественных отношений в процессе движения транспортных средств. Приоритет в охране принадлежит жизни и здоровью граждан¹. Однако это не означает, что анализируемая статья УК РФ должна быть перенесена в гл. 16 УК РФ, поскольку логика классификации разделов и глав Особенной части УК РФ предполагает выделение различных объектов уголовно-правовой охраны не только для отражения конституционных приоритетов, но и с точки зрения законодательной техники. Поэтому не целесообразно упоминать в понятии объекта исследуемого состава преступления иные аспекты, не характеризующие процесс дорожного движения.

Исходя из вышеизложенного, основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, 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.

¹ 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.

Основной непосредственный объект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, представляют отношения, которые обеспечивают безопасность дорожного движения. Дополнительный объект в данной статье не выделяется.

Таким образом, специфика составов рассматриваемых автотранспортных преступлений состоит в охране жизни и здоровья человека, участвующего в дорожном движении или эксплуатации транспортных средств, а также охране безопасности дорожного движения.

Уголовно-правовое значение механического транспортного средства, движение с использованием которого присутствует в составах автотранспортных преступлений, обладает определенной спецификой. Ряд ученых определяют его в качестве предмета преступления¹, поскольку по поводу его использования и совершается правонарушение. В поддержку указанной точки зрения, В.И. Неверов предлагает закрепить понятие механического транспортного средства в УК РФ для целей статьи 264 (и, соответственно – ст. 264.1 УК), поместив его в примечании, и определить, что под таковым нужно понимать такое транспортное средство, которое приводится в движение двигателем с рабочим объемом более 50 см³ и (или) имеет конструктивную скорость более 50 км/ч, а также движение и эксплуатация которого регулируются нормативными предписаниями об обеспечении автотранспортной безопасности². Однако эта точка зрения разбивается о критику Н.Н. Белокобыльского, обоснованно утверждающего, что в целях квалификации автотранспортных преступлений нужно определить, кто именно нарушил соответствующие правила движения, а не на каком транспортном средстве и с каким объемом двигателя³.

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб., 2003. – С. 120, 121; Колчин М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2009. – С. 11.

² Неверов В.И. Преступное нарушение правил эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации // Российская юстиция. – 2006. – № 8. – С. 64.

³ Белокобыльский Н.Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ // Вестник Московского ун-та. – Серия 11. Право. – 2012. – № 4. – С. 111.

Во многом схожее мнение встречается в трудах других ученых, которые под предметом нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу автотранспорта, понимают любой вид транспорта, в том числе мопеды, велосипеды, гужевой транспорт и т.п., которые оказались причастны к транспортному преступлению¹.

Другие же транспортные средства считают орудиями совершения преступления². Вместе с тем в Постановлении от 9 декабря 2008 г. Пленум Верховного Суда очень четко определил, что транспортное средство, принадлежащее обвиняемому, согласно ст. 81 УПК РФ, подлежит конфискации только в случаях, когда оно использовалось в качестве орудия умышленного преступления. При совершении же преступления лицом, признанным виновным в содеянном по ст. 264 УК РФ, транспортное средство не может быть признано орудием преступления.

В свою очередь Н.Ю. Исаев считает, что механическое транспортное средство, не являясь ни предметом, ни орудием преступления, представляет собой особый источник повышенной опасности, который проявляет свои возможности в рамках дорожного движения и требующий соблюдения установленных правил³.

Резюмируя указанные выше авторские предположения, необходимо согласиться с преобладающим в науке мнением о том, что все преступления, посягающие на безопасность движения или эксплуатации транспорта, являются предметными. Безопасность функционирования транспорта не может существовать вне связи с вещами материального мира (в данном

¹ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – С. 178; Уголовный закон в практике районного суда: науч.-практ. пособие / под ред. А.В. Галаховой. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма: Инфра-М, 2010. – С. 773; Уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. Л.Д. Гаухмана, С.В. Максимова. – М.: ЭКСМО, 2005. – С. 526.

² Шимановский В. В. Признание индивидуальных транспортных средств в качестве вещественных доказательств (орудий преступлений) // Правоведение. – 1982. – № 6. – С. 104.

³ Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2009. – С. 11.

случае – транспортными средствами), поэтому преступное деяние, выраженное в нарушении тех или иных норм и правил безопасности, но совершенное вне связи с транспортным средством, не может, соответственно, посягать на безопасность его работы.

Поэтому для достижения цели правильной квалификации преступного нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу автотранспорта, важно не столько приблизиться к чьей то авторской точке зрения по поводу предмета автотранспортных преступлений, сколько четко определить содержание анализируемого понятия, которое может быть неверно истолковано работниками подразделений по расследованию транспортных преступлений¹.

Понятие механического транспортного средства, данное в примечании к ст. 264 УК РФ, распространяется и на ст. 264.1 УК, и определяется как автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство (трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право), дублирует в определенной степени соответствующие понятия Правил дорожного движения и других нормативных актов.

Спорным в науке уголовного права является и определение объективной стороны автотранспортных преступлений.

Обязательным признаком объективной стороны преступления признается общественно опасное деяние, причинно-следственная связь, последствия совершения преступления. Факультативными признаками соответственно являются: время, место, обстановка, оружие и средства совершения

¹Семенов В.Р. Предмет нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, как дискуссионный вопрос состава преступления // Совершенствование деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений: материалы всероссийской научно-практической конференции в режиме видеоконференцсвязи. – Тюмень, 2012. – С. 30.

преступления.

Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, сформулирован как материальный.¹ Это означает, что ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств возможна лишь при наступлении определенных последствий. Характер последствий используется законодателем в качестве критерия для выделения квалифицированных видов преступления, причем состав сформулирован таким образом, что исключает уголовную ответственность за причинение вреда виновником аварии самому себе или принадлежащему ему транспортному средству. Так, например Л., управляя по доверенности автомашиной ВАЗ-21011 гражданина Т., при совершении обгона двигавшегося в попутном направлении грузового автомобиля под управлением гражданина Б. нарушил требования Правил дорожного движения РФ, вследствие чего совершил столкновение с деревом на обочине, причинив себе тяжкий вред здоровью. В возбуждении уголовного дела было отказано, т.к. виновник причинил вред себе сам.²

Специфическими чертами преступления, предусмотренного ст. 264 УК, являются следующие. Во-первых, ответственность наступает только при наступлении указанных в законе последствий. Анализируемое преступление не содержит никаких стадий. Во-вторых, совершение одного лишь действия без наступления последствий не образует покушения, даже в случае умышленного поведения виновного. Этот состав некоторые ученые называют составом с реальным причинением вреда³. Особенность его заключается в том, что само действие не признается преступлением, а определяется как административное правонарушение в области дорожного

¹ Уголовное право России. Общая часть. (под ред. доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации В.П. Ревина) – 2-е изд., испр. и доп. – М., 2009. – С.123.

² Отказной материал № 432 от 02.02.2015г. Архив ОД УГИДД ГУ МВД по Челябинской области отказной материал.[Электронный ресурс] – Режим доступа: [http:// http://sudact.ru/](http://sudact.ru/) (дата обращения 17.03.2017).

³ Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. – С. 12.

движения; основным же 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 (деяние), 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)¹. Последствия сами по себе не наступят, необходимо совершить определенные действия и доказать взаимосвязь между ними. Поэтому в составе объективной стороны автотранспортных преступлений присутствуют действия, последствия и причинная связь между ними.

Преступные последствия в составе объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, наступают в виде наступления тяжкого вреда здоровью человека или причинение смерти одному либо двум и более лицам. Как видно, редакция данной статьи построена по принципу дифференциации в зависимости от тяжести последствий.

К первому виду последствий относится причинение тяжкого вреда здоровью человека. Причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью человека по неосторожности в результате нарушения водителем Правил дорожного движения не является уголовно-наказуемым деянием и относится к административным правонарушениям². В данном случае законодатель не называет в качестве квалифицирующего признака число пострадавших, а только указывает степень тяжести вреда, причиненного

¹ Климкин В.В. Указ. соч. – С. 87.

² Уголовное право Российской Федерации / под ред. В.С. Комисарова. – М., 2008. –С. 243.

здоровью. Так 27.07.2015г. гражданин М. управляющий автомобилем ВАЗ 2115 на трассе Москва – Челябинск совершил наезд на пешехода С., в результате потерпевшему был причинен вред здоровью средней тяжести. В возбуждении уголовного дела было отказано так как в деянии не усматривалось состава преступления.¹ И здесь правоприменителю вновь придется обратиться к нормам иных отраслей законодательства для определения степени тяжести вреда здоровью.

Определение степени тяжести ущерба, причиненного здоровью человека происходит в согласовании с Правилами, подтвержденными Постановлением Правительства РФ от 17 августа 2007 г. № 522, а также Приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ (Минздравсоцразвития России) от 24 апреля 2008 г. № 194н «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести ущерба, причиненного здоровью человека».

К тяжкому вреду отнесена полная потеря профессиональной дееспособности, которая связана с возможностью выполнения определенного объема и качества работы по данной профессии (специальности), по которой осуществляется основная трудовая деятельность².

Последующий вид преступных последствий, наступивших вслед за нарушением водителем правил дорожно-транспортного движения и эксплуатации транспортных средств, является смерть одного лица. Если же при аварии с одним смертельным исходом, пострадали еще несколько человек, оставшиеся живыми, квалификация действий водителя не меняется.

Если в результате дорожного происшествия был причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, то ответственность наступает по правилам

¹ Архив ОД УГИДД ГУ МВД по Челябинской области отказной материал № 698 от 02.08.2015г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http:// http://sudact.ru/](http://http://sudact.ru/) (дата обращения 17.03.2017).

² В этом случае необходимо опираться на Правила установления степени утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 16 октября 2000 г. № 789 // СЗ РФ. – 2000. – № 43. – Ст. 4247.

ст. 12.24 Кодекса РФ об административных правонарушениях.

В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. указывается, что если в результате дорожно-транспортного происшествия пострадало два и более человек, то действия лица, нарушившего Правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по части ст. 264 УК РФ, предусматривающей более строгую ответственность за наступление по неосторожности тяжких последствий, поскольку в соответствии с ч. 2 ст. 17 УК РФ совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями УК РФ.¹ Эти же правила следует признать действующими и для фактов причинения вреда в рамках административного Кодекса (за причинение легкого вреда и вреда средней тяжести) несколькими потерпевшим.

При одновременном причинении по неосмотрительности тяжкого вреда здоровью нескольких потерпевших ввиду нарушения Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств виновное лицо несет уголовную ответственность по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Третьим составляющим объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК считается причинная связь, на обязательное наличие которой указывал Пленум в п. 1 Постановления от 9 декабря 2008 г.: уголовная ответственность за преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Причинная связь между действием и опасными последствиями,

¹Постановление Пленума Верховного Суда РФ «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» от 9 декабря 2008 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – № 3. – С. 25.

предусмотренными ст. 264 УК РФ, имеет сложный характер. Это означает, что для установления ее наличия необходимо несколько обязательных условий. Во-первых, данное нарушение правил дорожного передвижения и эксплуатации автотранспорта должно неизбежно вести к наступлению вредоносных результатов; во-вторых, это действие должно быть осуществлено определенным лицом, от начала нарушения правил дорожно-транспортного движения до наступления вредных последствий; в-третьих, данные негативные последствия должны быть результатом неосторожного поведения виновных лиц, так как при умысле преступление должно быть квалифицировано как преступление против личности, ее жизни и здоровья.

В практической деятельности органов правосудия процесс изучения причинной связи, как правило, всегда распадается на ряд этапов, связанных с установлением соотношения характера действия (бездействия), принимаемого за возможную причину, определенным требованиям¹.

Во-первых, если характер деяния описывается в диспозиции уголовно-правовой нормы, то в качестве возможной причины может выступать лишь такое активное или пассивное поведение лица, которое соответствует признакам объективной стороны состава преступления, указанным в законе. При отсутствии такого совпадения действия лица ни при каких условиях не могут рассматриваться в качестве причины наступившего результата. Применительно к ст. 264 УК РФ, которая устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, действия водителя автотранспортного средства могут лишь в том случае рассматриваться в качестве причины наступивших последствий, если сами по себе они образуют нарушение Правил дорожного движения.

Во-вторых, фактор постоянно предшествует следствию во времени, поэтому деяние субъекта может быть признано причиной общественно опасных последствий только в том случае, если оно предшествовало их

¹ Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. Ю.И. Ляпунова и Н.И. Ветрова. – М.: Юриспруденция, 2008. – С. 89.

наступлению во времени.

В-третьих, установление временной последовательности исследуемых социальных явлений общественно опасного поведения человека и вредных последствий еще не предрешает вопроса о наличии между ними причинной связи. Действие (бездействие) лица лишь в том случае может быть признано причиной преступного результата, если оно не только предшествовало ему во времени, но и было необходимым условием его наступления. Необходимым следует считать такое условие, при отсутствии которого данные последствия вообще не могли бы наступить. Действие (бездействие) не является необходимым условием и, следовательно, не может рассматриваться в качестве причины общественно опасного результата, если будет установлено, что последний все равно бы наступил, независимо от совершения или несовершения самих действий.

Таким образом, можно заключить, что деяние лица лишь в том случае считается важным (необходимым) условием, когда оно по своему характеру уже в момент его совершения включает в себя реальную вероятность наступления конкретного общественно опасного результата. Нарушение Правил дорожного движения всегда предшествует наступлению последствий.

Предписывая в ст. 264.1 УК на особую социальную опасность управления автотранспортным средством в состоянии опьянения, законодатель установил уголовную ответственность за сам прецедент «повторного» управления транспортным средством в состоянии опьянения (при наличии у лица административного или уголовного наказания предусмотренного в диспозиции ст. 264.1 УК РФ), то есть объективную сторону данного преступления составляют исключительно действия виновного лица, вне зависимости от наступления общественно опасных последствий и наличия причинно-следственной связи между ними. Соответственно, указанное преступление по конструкции объективной стороны имеет формальный состав и является оконченным с момента начала «повторного» управления

транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения.

Подводя результат, подчеркнем, диспозиции ст.т. 264 и 264.1 УК РФ являются бланкетными и обуславливают необходимость обратиться к другим нормативным актам, раскрывающим понятие и признаки главных элементов данных уголовно-правовых запретов.

Квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки: 1) деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 2 ст. 264 УК); 2) деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 3 ст. 264 УК); 3) деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 4 ст. 264 УК); 4) деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 5 ст. 264 УК); 5) деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 6 ст. 264 УК).

Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК 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, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ (п. 4 постановления 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»).

В тех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадали два или более потерпевших, действия лица, нарушившего правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части ст. 264 УК, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия, поскольку в соответствии с ч. 2 ст. 17 УК совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями УК.

Так 23 апреля 2016 года Toyota Land Cruiser 200, за рулем которого находился гр. М, столкнулся с Toyota Premio на трассе Кемерово - Яшкино. Погибли четыре пассажирки Premio, водитель был госпитализирован. По факту ДТП возбуждено дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ (нарушение ПДД, повлекшее смерть двух или более лиц).¹

Если из-за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства по неосторожности был одновременно причинен тяжкий вред здоровью нескольким лицам, виновное лицо несет уголовную ответственность по ч. 1 ст. 264 УК (п. 9 постановления 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»).

Подводя итоги по данному параграфу можно сделать вывод что под преступным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств следует понимать виновное противоправное деяние, посягающее на безопасность движения и(или) эксплуатации транспорта и

¹ Статистические данные УГИБДД по Кемеровской области. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/>. (дата обращения: 28.04.2017).

повлекшее предусмотренные уголовно-правовыми нормами общественно опасные последствия.

Анализ предмета преступления, предусмотренного в ст. 264 УК, свидетельствует о необоснованном исключении из него ряда транспортных средств, не относящихся к механическим (на основе критерия рабочего объема двигателя и максимальной конструктивной скорости). Представляется возможным относить к предмету преступления все механические транспортные средства, участвующее в дорожном движении. В частности, в перечень транспортных средств необходимо включить мопеды и легкие квадрициклы, управлять которыми с 5 ноября 2013 года возможно только имея водительское удостоверение категории «М».

2.2 Субъективные признаки автотранспортных преступлений

Субъективные признаки уголовно-правового действия включают в себя описание субъекта и субъективной стороны правонарушения.

Под субъектом правонарушения понимается совершившее правонарушения физическое, вменяемое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности (ст. 19, 20 УК РФ), а в отдельных вариантах наделенное также специальными признаками, указанными в соответствующей норме Особенной части УК РФ¹. Согласно разъяснению Пленума Верховного Суда РФ, субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, считается достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее транспортным средством, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки людей по дорогам, грузов или оборудования, установленного на нем (п. 1.2 Правил дорожного движения РФ).

Таким образом, в силу обладания таким признаком, как возможность

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный). – 3-е изд., испр., доп. и перераб. / под ред. А.И. Чучаева. – М., 2011. – С. 86.

управления транспортным средством, субъект транспортного преступления является специальным – это водитель автотранспортного средства. А в ст. 264.1 УК он должен обладать еще некоторыми признаками специального субъекта – находиться в состоянии опьянения и быть привлеченным ранее к административной или уголовной ответственности, указанной в диспозиции статьи 264.1 УК РФ. Отсутствие такого признака исключает и уголовную ответственность по т. 264.1 УК.

При этом, как указывает Н.Ю. Исаев, 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 умеет¹. Субъектом автотранспортных преступлений 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 этой связи показательным является пример, когда Пьяный инструктор Пермского военного института внутренних войск МВД России вместе с пятью сослуживцами в воскресенье отправились за выпивкой к ближайшему круглосуточному ларьку в поселке Алешиха Орджоникидзевского района Перми на боевой машине пехоты (БМП-2). Паркуясь, инструктор не разглядел в темноте двух прохожих и вмял их в асфальт вместе с ларьком, после чего скрылся с места ДТП².

¹ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. – С. 121.

² Уголовное дело № 1–248/2014 от 14.05.2014 г. по обвинению Маслова А.А. по ч. 2 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа: www.chernogopsky.hak.sudrf.ru (дата обращения 09.03.2017).

Следует признать состоятельной точку зрения, согласно которой основное внимание закон обращает на характер фактической деятельности лица в момент совершения им преступления. Лицо должно считаться управляющим транспортным средством только когда оно само ведет машину, или когда осуществляет управление параллельно с лицом, которого оно обучает вождению транспортным средством, или дает ученику-водителю указания по поводу управления транспортным средством, сидя рядом с этим учеником в машине во время ее движения, либо, пребывая в состоянии опьянения, доверяет управление автомобилем лицу, не имеющему на это права.

Подлежат ответственности и лица, которые при управлении транспортным средством уступили водительское место в нарушение требований Правил, запрещающих «передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории» (п. 2.7). Конечно, в данном случае лицо, допустившее нарушение правил по передаче руля управления, само непосредственно в этот момент не является «лицом, управляющим транспортным средством», как того требуют диспозиции ст. 264 и 264.1 УК РФ. Однако в рассматриваемой ситуации такое лицо допустило нарушение в период управления транспортным средством. И, если, его нарушение стало одной из причин ДТП, совершенного пьяным или не умелым лицом, оказавшимся за рулем, то он должен понести ответственность.

В реальной действительности нередки случаи, когда лицо, управляющее транспортным средством, оставляет его, не приняв соответствующих мер, исключаящих самопроизвольное движение на уклоне. В результате, начавший самопроизвольное движение автомобиль совершает наезд на пешеходов или производит столкновение с другими транспортными средствами. Поскольку п. 12.8 Правил запрещает водителю «покидать свое

место или оставлять транспортное средство, если не приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства», даже если в момент происшествия водителя не было за рулем и он находился вне транспортного средства, допущенные им нарушения при наличии установленных законом последствий должны позволять определять его субъектом преступлений, предусмотренных ст.ст. 264 и 264.1 УК РФ¹.

Вопросы появляются также при изучении возраста субъекта автотранспортных преступлений. В частности, в УК РФ за совершение угона уголовная ответственность наступает с 14 лет, а за нарушения правил дорожно-транспортного движения и эксплуатации транспортных средств – с 16 лет. В результате законодательно создана ситуация, когда подросток, еще не достигший 16-летнего возраста, может практически безбоязненно с точки зрения уголовной ответственности нарушать правила дорожно-транспортного движения, управляя механическим транспортным средством.

Поэтому, по мнению отдельных ученых, в целях увелечения результативности борьбы с такими преступлениями следовало бы снизить возраст лица, привлекаемого к уголовной ответственности до 14 лет, за совершение дорожно-транспортных преступлений. Однако такое предложение не должно найти поддержки у законодателя, поскольку основной состав анализируемых автопреступлений относится к преступлениям небольшой тяжести, а в ст. 264 УК – совершается по неосторожности, поэтому снижения возрастной планки в отношении него не требуется.

Особый интерес следует уделить новеллам законодателя в части повышенной ответственности за совершение деяния в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения, на чем уже давно настаивали ученые, практики, обыватели. Однако обновление законодательства вновь

¹ Перфилов В.П. Квалифицированные виды нарушения правил дорожного движения и отграничение состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от смежных и иных составов преступлений // Актуальные вопросы Российского права: сборник статей. – М., 2008. – С. 83.

создало проблемы как в теории, так и на практике.

Сравнимо не так давно ст. 63 УК РФ была дополнена ч. 1.1, где указывается, что судья (суд), назначающий наказание, в зависимости от характера и степени общественной опасности правонарушения, событий его совершения и личности виновного имеет возможность принять отягчающим обстоятельством совершение преступления в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ. Изменения коснулись автотранспортных преступлений. По правилам ст. 264 УК, если тяжкий вред здоровью человека или смерть наступили в результате того, что лицо, нарушившее правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, управляло автомобилем, трамваем либо другим механическим автотранспортным средством, находясь в состоянии алкогольного опьянения, это последствие будет более тяжким, нежели когда лицо было в обычном состоянии. Поэтому указанное состояние виновного повлечет за собой более строгое наказание.

Пленум Верховного Суда РФ в Постановлении от 9 декабря 2008 г. еще показал на то, 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 социальной угрозы им совершенного. Таким образом, состояние опьянения отягчающим вину обстоятельством не считается, но в некоторых случаях может влиять на вид и размер наказания. Такой же позиции придерживается и Пленум Верховного Суда РФ, который в Постановлении от 11 января 2007 г. № 2 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» разъяснил, что совершение лицом преступления в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств, психотропных или других одурманивающих препаратов (веществ), законом не отнесено к обстоятельствам, отягчающим

наказание.

В частности, сама большая санкция, предусмотренная ч. 6 ст. 264 УК, возрастает до 9 лет лишения свободы (в случае причинения смерти двум и более лицам в состоянии опьянения). То есть фактически неосторожное преступление объявлено тяжким преступлением, что не соответствует категоризации преступлений в зависимости от характера и степени их опасности. Не оспаривая целесообразности усиления ответственности за подобные деяния, нельзя не отметить, что в такой форме статья УК РФ не соответствует доктрине российского уголовного права и смежным нормам (ст. 23 и 63 УК РФ), а также нарушает принцип системности уголовного законодательства¹. Получается, что нарушение Правил дорожного движения (по сути – административный проступок), повлекшее по неосторожности опасные последствия и совершенное лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, является тяжким преступлением, а ст. 264.1 УК РФ признает преступным по сути административный проступок безотносительно наступления последствий. В то же время, например, нетрезвое состояние врача, оперирующего больного, таковым не является, даже если это привело к смерти пациента.

Учитывая выше перечисленные аргументы, следует признать не до конца продуманное решение законодателя о включении в число квалифицирующих признаков состояния алкогольного опьянения, указав, что состав преступления с административной преюдицией более точно характеризует опасность управления автотранспортным средством в таком состоянии.

Субъективная сторона является еще одним из признаков состава правонарушения, установление признаков которой в автотранспортных преступлениях также представляет большое значение для правоприменителей.

Согласно данным полученным по статистике, 80% дорожно-

¹ Колчин М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2009. – С. 11.

транспортных преступлений в РФ происходит по вине водителей¹: либо из-за физической, психической и психологической неспособности водителей к управлению автотранспортными средствами, либо из-за не полной способности к такого рода деятельности, либо из-за слабой профессиональной подготовки к вождению автотранспорта, либо, наконец, из-за простой недисциплинированности и невнимательности. При этом удельный вес дорожно-транспортных преступлений по вине нетрезвых водителей составляет почти 9% от общего количества тяжких ДТП.

Субъективная сторона правонарушения, предусмотренного ст. 264 УК, состоит в беспечном (легкомысленном или небрежном) отношении к возможным результатам. Таким образом, правоохранительным органам практически не требуется для установления виновности в исследуемом преступлении обосновывать психическое отношение лица к нарушению ПДД, достаточно лишь процента самого нарушения. Но отношение к последствиям требуется устанавливать с особенной тщательностью; нужны подробные доказательства того, что именно водитель допустил по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку.

Верховный Суд Российской Федерации справедливо отмечает, что в тех вариантах, когда лицо, управлявшее автотранспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью пострадавшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части УК РФ о преступлениях против личности.

Общепризнанным считается подход, согласно которому, вывод о психическом отношении к прогнозируемым результатам следует делать на основе анализа объективных факторов.

О.Д. Ситковская выделяет, что психологический механизм различных форм вины базируется на отношении к прогнозируемым результатам, а не на степени вероятности их пришествия. В.М. Гарманов считает, что поскольку

¹ Статистические данные Госавтоинспекция МВД России. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru>. (дата обращения: 20.03.2017).

при конкретных деяниях лица значительно увеличивается вероятность наступления социально не безопасных последствий, может присутствовать осознание лицом общественно-опасного характера своих действий, что характерно для психического отношения в виде косвенного замысла к последствиям¹. С последней точкой зрения следует не согласиться, поскольку наличие даже косвенного умысла в подобном деянии перенесет его в разряд тяжких преступлений против личности.

Невозможно отнести анализируемое действие и к преступлениям с двойной формой вины. Как показывают некоторые ученые, деяния - нарушение ПДД, - совершаются специально, а результаты наступают по неосмотрительности². Данная система подходит 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 правонарушения. Само нарушение считается 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 считается глубочайшим заблуждением, если не ошибкой.

Неосмотрительность может обнаруживаться двояко: в виде легкомыслия или неаккуратности. При легкомыслии (содержащимся в ст. 264 УК) субъект стремится никак не допустить наступления общественно опасных последствий, относится к ним отрицательно, но самонадеянно планирует предотвратить их.

¹Гарманов В.М. Вопросы установления признаков субъективной стороны состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ // Совершенствование деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений: материалы всероссийской научно-практической конференции в режиме видеоконференцсвязи. – Тюмень, 2012. – С. 6.

² Якушин В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. – Тольятти, 1998. – С. 149.

Определение интеллектуального момента преступного легкомыслия требует наличие выводов правоприменителя о предвидении виновным малой возможности наступления общественно опасных последствий.

Важно устанавливать, что виновный предвидит причинение его действиями общественно опасных последствий, но полагает, что в данном конкретном случае они не наступят в силу того, что он предпринимает ряд действий по недопущению таких последствий, рассчитывает на конкретное поведение других лиц, различные обстоятельства, относящиеся к обстановке и т.д. Эти выводы правоприменителей должны быть основаны на анализе ряда объективных обстоятельств содеянного, например:

1) лицо изменяет линию перемещения для того, чтобы избежать конфликта с замеченным им пешеходом, переходящим через переход;

2) водитель замедляет скорость при подъезде к перекрестку, однако потом увеличивает скорость, надеясь на то, что другие водители, имеющие право преимущественного проезда, пропустят его;

3) лицо увеличивает скорость с выездом на полосу встречного движения для того, чтобы завершить обгон;

4) проводится двойной обгон, двигаясь на небольшом расстоянии за уже обгоняющим автомобилем;

5) водитель выезжает на железнодорожные пути при запрещенном сигнале светофора.

А.И. Рарог выделяет необходимость осознания лицом присутствия определенных событий, способных, по его мнению, предупредить пришествие общественно-опасных последствий¹. Таким образом, при установлении показателей незаконного легкомыслия необходимо направить внимание на вероятность предвидения лицом хотя бы в общих чертах развития причинной взаимосвязи. Это позволит обосновать наличие предвидения данных результатов, а также расчета на их предупреждение. На

¹ Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. – СПб., 2003. – С. 113.

этапе предварительного расследования на данное обстоятельство следует направлять особый интерес, подтверждая конкретными обстоятельствами такой вариант предвидения. Если же лицо рассчитывает на абстрактную возможность предотвращения последствия, то следует вести речь о косвенном умысле.

Следует принять аргументированное мнение о том, что легкомыслие наиболее опасно, чем небрежность¹, и это дает суду индивидуализировать и в соответствии со ст. 60 УК РФ назначить наказание, которое отвечало бы степени общественной угрозы рассматриваемого преступления. Но в специальной литературе есть предложения о дифференциации ответственности за транспортные преступления в зависимости от умышленного (осознанного) или неосторожного отношения лица к нарушению специальных правил либо в зависимости от мотивации («лихачество», хулиганские и иные низменные побуждения)². По мнению этих авторов, целесообразно установить повышенную ответственность за намеренное, грубое, злостное нарушение специальных правил. Предлагается включить в примечание к ст. 264 УК РФ понятие «грубое нарушение правил» (управление транспортным средством в состоянии опьянения, нарушение проезда железнодорожных путей, выезд на встречное движение и т.п.)³.

Думается, подобные предложения не отвечают доктрине уголовного права о наказании. Необходимо давать право суду индивидуализировать наказание в зависимости от вида неосторожности.

Предвидение возможности наступления общественно опасных последствий при преступной небрежности (ч. 3 ст. 26 УК РФ) дополняется посредством обязанности предвидения. Применительно к рассматриваемому

¹ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В.С. Комиссарова. – СПб., 2002. – С. 111.

² Бондарчик О.Н. Преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – СПб., 2005. – С. 14.

³ Рублев А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Тюмень, 2006. – С. 7.

составу преступления она основывается, в частности, на факте управления транспортным средством как источником повышенной опасности, и на обязанности соблюдения водителем правил дорожного движения.

В раскрытии указанных обстоятельств приведем пример. 22 июня около шести часов вечера в г. Нижнем Тагиле Свердловской области 52-х летний мужчина находился за рулем автомобиля «Ниссан-Сафари» и, выезжая с оптового рынка у дома №66 на Черноисточинском шоссе, сделал резкий поворот. Дверь машины открылась, и, ехавший на заднем сидении годовалый малыш, вылетел из салона и упал под заднее колесо.

В результате следственных действий было выяснено, что ребенка везли без специального удерживающего кресла. Также в салоне были еще двое детей из этой семьи – 3-х и 11-ти лет. Задние сидения автомобиля не были оборудованы ремнями безопасности.

ГСУ ГУ МВД по Свердловской области по факту смерти ребенка возбудило уголовное дело по ст. 264 ч. 3 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека»).

Кроме того, необходимо анализировать возможность предвидения наступления общественно опасных последствий, когда устанавливается, могли виновный их предвидеть в конкретной обстановке, в ситуации, когда была обнаружена опасность для движения, при которой, как указано в Правилах, «продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия».

В литературе отмечается, что водитель обязан применять меры по предотвращению происшествия не вообще когда-либо, а лишь в момент возникновения опасности (препятствия)¹. Однако Верховный Суд Российской Федерации обращает внимание на то, что при определении виновности либо невиновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия вследствие превышения скорости движения

¹ Козаченко И.Я., Ишутин Е.А. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призма экспертных оценок. – Тюмень, 1991. – С. 50.

транспортного средства следует исходить из требований пункта 10.1 Правил, в соответствии с которыми водитель должен вести его со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Верховный Суд Российской Федерации обращает внимание на то, что при решении вопроса о технической возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия судам следует исходить из того, что момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить.

Между тем приведенное разъяснение должно ориентировать правоприменителей не только на решение вопроса о технической возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия, но и на вывод о возможности предвидения наступления общественно опасных последствий. Если опасность для движения возникла в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить, речь идет о виновном причинении вреда. Приведем отдельные обстоятельства, которые указывают на возможность обнаружения опасности для движения и возможность предвидения наступления общественно опасных последствий при нарушении правил дорожного движения: 1) переход пешеходом границы тротуара и выход на проезжую часть; 2) приближение водителя к участку тротуара или остановке, где скопилось значительное количество людей, намеревающихся переходить дорогу; 3) приближение водителя к пешеходному переходу или к перекрестку (при этом не имеет значения, находились ли на нем пешеходы); 4) нахождение группы людей у края проезжей части; 5) нахождение в непосредственной близости от проезжей части малолетних детей и т.п.

Ситуации, когда лицо, управляющее транспортным средством, не должно было и не могло предвидеть наступления последствий, указанных в ст. 264 УК РФ следует оценивать как невиновное причинение вреда (казус). При этом отсутствие обязанности и возможности предвидения наступления последствий может быть связано с особенностями места, времени, обстановки события, действиями посторонних лиц или самого потерпевшего.

Разновидностью невиновного причинения вреда (казуса) может быть несоответствие психофизиологических свойств требованиям экстремальных ситуаций или в силу наличия нервно-психических перегрузок (например, в случаях причинения вреда водителем транспортного средства в связи с невозможностью избежать наезда на внезапно возникшее препятствие для движения). В литературе приводится интересный пример. Так, 12 февраля 1999 года около 21.00 ч. Д., управляя автомашиной марки «ВАЗ-21310», двигался со скоростью 78-80 км/ч в условиях ограниченной видимости при включенном ближнем свете фар. На 194 км автодороги Тюмень–Ханты-Мансийск он внезапно увидел на проезжей части своей полосы движения препятствие в виде снежного отвала высотой 1,3 метра на близком расстоянии. По встречной полосе двигалась автомашина, поэтому Д. совершил наезд на снежный отвал. В результате его машина опрокинулась на крышу, и ее вынесло на встречную полосу, где она ударилась со встречным автомобилем «КАМАЗ-5320»¹. В данном случае действия водителя по предотвращению наступления общественно опасных последствий явно свидетельствуют о том, что его психофизиологические свойства не соответствовали требованиям реально сложившейся обстановки.

Отдельный интерес на наш взгляд, представляет субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК. Садясь не в первый раз за руль автомобиля в состоянии алкогольного опьянения, осознает ли водитель

¹Морозов В.И., Коткова Ю.С. Невиновное причинение вреда, обусловленное экстремальной ситуацией или нервно-психическими перегрузками: учеб. пособие. – Тюмень, 2005. – С. 56.

общественную опасность своих действий? Желает ли наступления общественно опасных последствий? Имеет ли место «умысел» или «неосторожность»? В теории уголовного права, как правило, считается, что преступления с формальным составом могут быть совершены только умышленно. В частности, А.И. Рарог отмечает, что в преступлениях с формальным составом «предметом желания» являются сами общественно опасные действия, а поскольку «сознательно совершаемые действия всегда желаемы для действующего лица», то умысел в преступлениях с формальным составом может быть только прямым¹. Таким образом, обязательный признак субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ – вина в форме прямого умысла. Лицо осознает, что садится за руль в состоянии опьянения, зная о том, что в отношении него имеется постановление или приговор суда о привлечении к ответственности по предусмотренным в диспозиции ст. 264.1 УК статьям, и желает именно этого.

Как уже указывалось, к настоящему времени отсутствуют разъяснения высшей судебной инстанции по практике применения ст. 264.1 УК РФ. При этом остаются открытыми ряд вопросов, в частности, возможно ли привлечение лица, совершившего преступление, предусмотренное ч. 2, ч. 4 либо ч. 6 ст. 264 УК РФ к уголовной ответственности по совокупности со ст. 264.1 УК РФ при наличии у него ранее наказания, указанного в диспозиции ст. 264.1 УК РФ?

Таким образом, исследовав субъективные признаки автотранспортных преступлений, можно делать ряд выводов.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, содержит важнейший обязательный признак – неосторожную форму вины, ст. 264.1 УК РФ – прямой умысел.

Применительно к исследуемым составам преступления неверной следует

¹ Уголовное право России. Общая часть / под ред. А.И. Рарога. – 3-е изд., с изм. и доп. – М., 2009. – С. 131.

признать позицию тех авторов, которые полагают, что в данном случае субъект преступления общий. 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, а в ст. 264.1 УК – еще и находящимся в состоянии опьянения, повторно совершающем описываемое в законе деяние.

2.3 Проблемы квалификации автотранспортных преступлений

Умение правильно квалифицировать преступления, то есть осуществлять выбор уголовно-правовой нормы, точно отражающей фактические обстоятельства содеянного, позволяет отграничить преступное от не преступного, дать правовую оценку содеянного, соответствующую закону, определить те фактические обстоятельства, в которых воплощены признаки состава преступления и которые необходимо доказать в порядке, предусмотренном уголовно-процессуальным законодательством, гарантировать соблюдение законности в заключении следователей и определении судей, обеспечить реализацию задач уголовного права и процесса в правоприменительной деятельности.

В свою очередь, для этого необходимо со всей точностью установить объективные и субъективные признаки автотранспортных преступлений. Следователь в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого и в обвинительном заключении, а судья – в приговоре, - обязаны указывать, какие именно Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были нарушены виновным лицом, в чем конкретно выразилось это нарушение и состоит ли оно в причинной связи с наступившими

преступными последствиями, а также изложить механизм ДТП¹.

При расследовании автотранспортных преступлений возникает проблема квалификации действий водителей самодвижущихся механизмов (строительных машин, комбайнов, тракторов и т.п.), так как они могут быть использованы и по прямому назначению, не связанному с безопасностью движения, и как транспорт. По делам такого рода необходимо выяснить, использовались ли механизмы как транспортные средства или вред причинен при производстве других (нетранспортных) работ. В первом случае страдают общественные отношения в сфере безопасности движения, составляющие объект автотранспортных преступлений, а во втором – иные общественные отношения, охраняемые ст. 109, 118, 143 УК РФ и др.

Как следует из разъяснений постановлений Пленума Верховного Суда, если лицо, управляющее трактором или иной самоходной машиной, нарушило правила производства определенных работ, техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя бы эти нарушения и были допущены во время движения машины, содеянное надлежит квалифицировать по статьям УК, предусматривающим уголовную ответственность за нарушение этих правил, и в соответствующих случаях – за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества (ст. 109, 118, 143, 216 УК).

Решая вопрос о том, какие предписания нарушил водитель – Правила дорожного движения или Правила техники безопасности, регулирующие производство определенных работ, следует учитывать всю совокупность конкретных обстоятельств содеянного, роль потерпевшего и его отношение к производимым работам.

Следствие и суд, установив факт нарушения, вредные последствия и внешнюю (во времени) последовательность событий, не должны считать, что

¹Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. – М., 2008. – С. 19.

вопрос о наличии причинной связи уже решен. Необходимо точно определять роль и значение факта нарушения соответствующих правил в общей цепи развития событий. В большинстве случаев эта задача не представляет особых сложностей и решается сравнительно просто. Иное дело, если к развитию событий были причастны другие лица или на их развитие оказали влияние силы природы, технические особенности транспорта и т.д.

В причинной связи с наступившими последствиями могут состоять нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, допущенные не одним водителем, а двумя и более. Поэтому для того чтобы обеспечить полноту, всесторонность и объективность расследования и рассмотрения дела в суде, необходимо при определении причины ДТП учитывать весь комплекс взаимодействующих сил и обстоятельств, характеризующих движение транспортных средств.

При решении вопроса об уголовной ответственности лица по ст. 264 УК РФ большое значение имеет определение места совершения преступления, несмотря на отсутствие такового в качестве факультативного признака объективной стороны. Так, А.И. Коробеев утверждает, что поскольку и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», и Правила дорожного движения действуют на всей территории России и водители обязаны соблюдать их повсеместно, ответственность за автотранспортные преступления наступает независимо от места, где были нарушены упомянутые Правила, например, на шоссе, улице, железнодорожном переезде, на полевых дорогах, в условиях бездорожья, в лесу, во дворе дома, при движении по территории предприятия. Местом совершения преступления могут быть также замерзшие акватории морского залива, озера, реки¹.

¹ Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 11. – С. 68.

Существует, однако, иное мнение, когда наступление уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ допустимо только в том случае, если местом совершения общественно опасного деяния была дорога: «все указанные средства (автомобили, трамваи или другие механические транспортные средства) являются предметом этого преступления лишь при условии, что они использовались в качестве транспорта и участвовали в движении по дороге. «Если происшествие имело место вне дороги, а равно при погрузке, выгрузке, производстве дорожных, строительных, снегоуборочных и проч. работ, ответственность должна наступать по ст. 109, 118, 143 или 216 УК»¹. Такая позиция согласуется с рекомендациями Пленума Верховного Суда РФ, сформулированными в постановлении от 9 декабря 2008 г., где сказано, что «действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия... в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ». Таким образом, нарушение правил дорожного движения, влекущее ответственность по ст. 264 УК РФ, возможно в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых только в пределах дорог. В отношении ст. 264.1 УК РФ, как представляется, должны действовать аналогичные правила.

Однако такой взгляд на проблему нуждается в уточнении, которое связано в первую очередь с определением понятия «дорога». Согласно Общим положениям Правил дорожного движения, дорога – это «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. Г.А. Есакова. – М.: Проспект, 2010. – С. 256.

сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии». Автомобильные дороги по условиям движения и доступа к ним разделяются на следующие классы: а) автомагистраль; б) скоростная автомобильная дорога; в) обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога).

В Федеральном законе от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определено, что «автомобильная дорога – это объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог». В данном законе определяются признаки «обустроенных» дорог.

Как уже отмечалось выше, Правила дорожного движения также относят к дорогам приспособленную и используемую для движения транспортных средств полосу земли. Возникает вопрос: можно ли отнести к дорогам любой произвольно накатанный участок земли, приспособленный и временно используемый для передвижения автомобилей, или это должно быть специально проложенное дорожное покрытие (грунтовое, бетонное, асфальтированное и т.п.), выполненное по всем правилам дорожного строительства и обладающее определенным правовым статусом?

От решения этого вопроса зависит определение границ действия ПДД и, соответственно, места совершения преступления при их нарушении, а также отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от

преступлений против личности либо связанных с нарушением определенных правил при производстве работ. Представляется, что при решении данного вопроса следует исходить из цели, с которой используется «приспособленный участок земли». Если он используется для движения по нему механических транспортных средств в целях перевозки людей или грузов, то лицо, управляющее таким транспортным средством, должно придерживаться определенных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Например, водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения; превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства и т.п.

При этом участок местности, используемый и приспособленный для передвижения механических транспортных средств, должен обладать видимыми признаками дороги. Например, это должна быть накатанная колея.

Иначе должен решаться вопрос в том случае, если водитель управлял транспортным средством, двигаясь по бездорожью, например, по пересеченной местности, где нет приспособленной и используемой для передвижения автомобилей дороги. В силу того, что такое передвижение осуществлялось вне дороги и на водителя в этом случае не должны распространяться ПДД, при причинении по неосторожности тяжкого вреда или смерти человеку его действия следует квалифицировать по статьям, предусматривающим ответственность за преступления против личности.

Однако следует учитывать конструктивные особенности отдельных транспортных средств в зависимости от выполняемых функций. Так, отдельные машины предназначены как для движения (в этот момент на них распространяются ПДД), так и для выполнения специальных работ (в том числе и в процессе движения). К таким специальным транспортным средствам (самоходным машинам) могут относиться автокраны, комбайны, скреперы и др.

Лицо, управляющее транспортным средством или иной самоходной

машиной, может нести ответственность за автотранспортное преступление в том случае, когда наступление предусмотренных конструкцией состава последствий находится в причинной связи с нарушением именно правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за нарушение правил охраны труда или правил безопасности при ведении определенных работ (например, ст. 143, 216 УК РФ), а в некоторых случаях – по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества.

Причинная связь по делам этой категории обладает сложным характером, имеет ряд специфических особенностей. Специфика ее состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия носят зачастую ситуативный, случайный и не всегда адекватный степени тяжести нарушения соответствующих правил характер. Установление причинной связи по этой категории дел, с учетом отмеченных обстоятельств, представляет трудность для судебной практики. Причинную связь в автотранспортных преступлениях следует считать установленной во всех случаях, когда нарушение соответствующих правил предшествовало наступлению вредного результата, было необходимым условием его наступления и либо создавало реальную возможность его наступления, либо превратило такую возможность в действительность¹. Так, например, по приговору Новолялинского районного суда Свердловской области В. был осужден за то, что 9 февраля 2009 года, в период с 13:40 до 14:00, управляя рейсовым автобусом, двигался по автодороге Екатеринбург – Серов. На 291

¹ Полный курс уголовного права: В 5 т. / под ред. А.И. Коробеева. Т. IV: Преступления против общественной безопасности. – СПб., 2008. – С. 577, 538.

километре вышеуказанной автодороги, перед поворотом на г. Новая Ляля догнал автомобиль марки «ГАЗ-33021», двигавшийся в попутном направлении и действуя умышленно, грубо пренебрегая требованиями Правил дорожного движения в Российской Федерации (п.1.5 ч.1, п.8.1, п.10.1, п.10.3, п.11.1) превысил установленную скорость движения транспортного средства, не убедился, что двигавшийся впереди автомобиль будет выполнять поворот налево и приступил к обгону данного транспортного средства, после чего, пытаясь уйти от столкновения, допустил съезд с проезжей части в левый кювет. В результате нарушения правил дорожного движения В. по неосторожности причинил пассажирам автобуса Г. и Ф. тяжкие телесные повреждения.

В приговоре подчеркивается, что указанные нарушения правил дорожного движения находятся в прямой причинной связи с наступившими последствиями¹.

Согласно п. 3 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 суды, признавая лицо виновным в нарушении Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение. При этом само по себе нарушение правил безопасности движения и (или) эксплуатации транспорта может быть только административным транспортным правонарушением, ответственность за которое предусматривается гл. 11, 12 КоАП РФ. Такое правонарушение может быть предпосылкой для привлечения виновного к уголовной ответственности только в случае наступления последствий, указанных в ст. 264 УК РФ (тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1, 2), смерти человека (ч. 3,4), смерти двух и более лиц (ч.ч. 5, 6), которые находятся в причинной связи с совершенным деянием.

¹ Уголовное дело № 2–85/09 от 15.09.2009 г. по обвинению Ваханова М.Б. А.Н. по ч. 2 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://kraevoy.hbr.sudf.ru> (дата обращения 04.04.2017).

Следует отличать преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения, от умышленных преступлений с использованием автотранспорта. Если транспортное средство используется в качестве орудия преступления (умышленный наезд на потерпевшего, умышленное столкновение с другой машиной и т.д.), в этом случае содеянное следует квалифицировать как преступление против личности либо по другим статьям УК РФ, в зависимости от умысла виновного и наступивших последствий. При совершении умышленного деяния с использованием транспортных средств в качестве орудия преступления место совершения преступления значения не имеет. Так, например, для квалификации содеянного как преступления против личности абсолютно безразлично, совершено ли оно в процессе движения автомобиля по скоростной, обустроенной трассе, либо по проселочной дороге, а также по бездорожью. Не влияет на квалификацию и совершение умышленного деяния как в процессе движения транспортного средства (умышленный наезд на пешехода), так и во время стоянки с использованием специального оборудования (умышленное обрушение груза на потерпевшего при производстве такелажных работ на автокране)¹.

Также весьма интересен вопрос о квалификации действий нарушителя, повлекших причинение тяжкого вреда при условии, что потерпевший через определенное время умирает в больнице от полученных повреждений. По какой части ст. 264 УК РФ следует привлекать виновного к ответственности: по ч. 1 или ч. 3 (при наступлении смерти)? Другими словами, имеет ли в виду законодатель наступление ответственности за одновременное причинение смерти сразу после нарушения либо такая оценка возможна и через какой-то срок? Пленум также ничего не говорит о подобной ситуации. Однако согласно п. 2 Правил учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г.,

¹Намняев В.В. Проблемные вопросы квалификации преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ // Совершенствование деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений: материалы всероссийской научно-практической конференции в режиме видеоконференцсвязи. – С. 27.

«погибший» - лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение 30 последующих суток, а «раненым» считается лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

Таким образом, есть определенная коллизия между понятиями уголовного закона и терминами, используемыми в Правилах. Уголовный закон оперирует следующей терминологией: «нарушение... повлекшее... смерть человека», которое не является тождественным термину «погибший». В этой связи отметим, что это не судебное и даже не официальное толкование, а толкование на уровне исполнительной власти. Поэтому вряд ли можно ссылаться на данное Постановление Правительства при квалификации преступления.

Вместе с тем отсутствует судебное толкование по данному поводу. В зарубежном законодательстве также нет единства по данному вопросу. В США к числу погибших относятся все, кто скончался от полученных при ДТП травм в течение года, а раненым считается лицо, обратившееся за медицинской помощью, независимо от того, будет продолжено его лечение или нет. В Испании погибшим признают того, кто скончался в течение 24 часов, в Греции этот срок равен 3 суткам. Как утверждают исследователи, в большинстве стран для признания умершего погибшим от ДТП установлено 30 суток после получения ранений¹.

Вопрос весьма актуален, так как имеет значение, по какой части ст. 264 УК РФ будет квалифицировано нарушение. Думается, решение Правительства РФ признавать человека погибшим через 30 суток тоже весьма сомнительно. Однако и 24-часовой срок не отвечает признакам правильной квалификации, ведь человек может бороться за жизнь и не одни сутки. Более точной нам представляется срок, установленный в России в 1972 г. и существовавший до 2009 г., который составлял 7 суток. Такое

¹ Жулев В.И. Транспортные преступления. – М., Юрист.2001. – С. 62.

решение следует закрепить в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения».

Существующее в настоящее время положение требует проводить, как представляется, комплексную судебно-медицинскую экспертизу, в ходе которой устанавливать наличие причинной связи между нарушением и тяжким вредом здоровью и отдаленными последствиями в виде смерти потерпевшего. Ситуация, когда наступившие последствия (смерть потерпевшего в течение 30 суток) дают право квалифицировать деяние с учетом имеющейся практики, при которой все случаи со смертью рассматриваются по ч. 3 (ранее по ч. 2) ст. 264 УК РФ, граничит с объективным вменением.

Полагаем, что в таких составах с реальным причинением вреда ответственность должна наступать по фактически наступившим последствиям в момент совершения нарушения (с учетом признания погибшим в течение 7 суток после причинения телесных повреждений), так как речь идет о неосторожном преступлении.

Как справедливо отмечает О.Н.Бондарчик, «в данном случае необходимо учитывать не столько формальный признак – время, сколько развитие объективной причинной связи между совершенным деянием и наступившими последствиями». В этой связи представляется, что если смерть потерпевшего в дорожно-транспортном преступлении наступила исключительно по причине преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, то учитываться оно должно как дорожно-транспортное преступление со смертельным исходом и квалифицироваться по соответствующей части ст. 264 УК РФ, независимо от того, сколько времени прошло до момента смерти¹.

¹ Бондарчик О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение (криминологический и уголовно-правовой аспекты): автореф. дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. – СПб, 2005. – С. 10.

При квалификации деяний по ст. 264.1 УК вопросов возникает еще больше. Так, в первую очередь, необходимо уточнить, что представляет собой состояние опьянения лица, привлекаемого к ответственности. Как уже указывалось, лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, Речь идет о погрешности, установленной в примечании к ст. 12.8 УК, где предусматривается отклонение в 0,16 мл на литр выдыхаемого воздуха. При квалификации автотранспортных преступлений важно учитывать, что указанная погрешность действует только в отношении алкоголя. Состоянием наркотического, токсического или иного (не алкогольного) опьянения будет признаваться таковым при любой концентрации наркотических средств и психотропных веществ.

Для квалификации действий по ст. 264.1 УК РФ необходимо установить, что лицо подвергалось административному наказанию за управление транспортным средством, а равно за отказ от прохождения медицинского освидетельствования, и вновь совершило любое из указанных двух правонарушений в течение срока погашения административного наказания. Субъектом преступления является лицо, имеющее непогашенную судимость за преступление, предусмотренное частями 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, а также ст. 264.1 УК РФ, если оно совершило любое из правонарушений: управляло транспортным средством в состоянии опьянения или отказалось от медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

1. В течение какого срока после первого привлечения за управление в состоянии опьянения или за отказ от прохождения медицинского освидетельствования может наступить ответственность по статье 264.1 УК РФ? Ответ на этот вопрос содержится в ст. 4.6 КоАП РФ, согласно которой «лицо, которому назначено административное наказание за совершение

административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления».

Например, постановлением мирового судьи, вступившим в законную силу 01.08.2015 года, лицо было привлечено к административной ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ и ему назначено наказание в виде штрафа и лишения права управления транспортными средствами на срок 1 год 7 месяцев. Штраф был оплачен 10.08.2015 года, права сданы 03.08.2015 г. Соответственно 03.03.2017 года водительское удостоверение данному лицу должны вернуть. А привлечь его по статье 264.1 могут, если повторный факт управления в состоянии алкогольного опьянения будет иметь место в период с 01.08.2015 года по 02.03.2018 года включительно.

2. Учитывается ли для целей статьи 264.1 УК РФ административное наказание, назначенное лицу до 1 июля 2015 года? Ответ на второй вопрос содержится в «Ответах на вопросы судов, по применению положений статьи 159.4 в связи с постановлением Конституционного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2014 года № 32-П и статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации», утвержденных Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 31 июля 2015 года. В документе постановлено, что административное наказание, назначенное лицу до 1 июля 2015 года учитывается, если на момент совершения нового правонарушения не истек срок, установленный статьей 4.6 КоАП РФ, поскольку лицо, подвергнутое административному наказанию за указанное правонарушение до 1 июля 2015 года, совершая аналогичное правонарушение после 30 июня 2015 года, осознает, что совершает тем самым уголовно наказуемое деяние, запрещенное статьей 264.1 УК РФ»¹.

¹Урыков Д.Е. О практике применения статьи 264.1 УК РФ и статей 12.26, 12.8 КоАП РФ // Нижегородский адвокат. – 2015.– № 1. – С.20.

3. Проблема применимости обратной силы закона. Установление в УК РФ административной преюдиции служит целям государственного предупреждения граждан о мерах, которые будут применены к виновному в случае повторного совершения правонарушения. Выполнение этих требований не зависит от того, когда была применена соответствующая мера административного взыскания.

Лицо является субъектом преступления по ст. 264.1 УК РФ, если преступное деяние совершено им после вступления этого закона в действие, а подвергнут административному взысканию он был ранее, но срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, к этому моменту не истек.

Аналогичный подход должен применяться и по отношению к ранее судимым лицам, срок погашения судимости у которых к моменту совершения преступления после вступления Закона № 528-ФЗ в действие не истек.

Таким образом, состав преступления, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ, будет не только при наличии административной преюдиции, но и при применении мер уголовного наказания за первый случай правонарушения. Управление транспортным средством в состоянии опьянения во время отбывания наказания по частям 2, 4 или 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ либо в период непогашенной судимости за эти деяния рассматривается как повторное правонарушение, о котором говорит диспозиция ст. 264.1 УК РФ. В подобных ситуациях закон не требует, чтобы нарушитель был на общих основаниях сначала подвергнут административному взысканию.

Так, 30 июля 2015 г. мировым судьей Ленинского района г. Новосибирска лицу, осужденному по ст. 264.1 УК, было назначено 200 часов обязательных работ и лишения водительских прав сроком на 2 года. На момент задержания гражданин уже был лишен права на управление транспортными средствами.

В заключение следует отметить, что в условиях повышения дорожно-транспортной аварийности особое значение приобретает детальная,

обоснованная квалификация содеянного всеми участниками движения. Это в конечном итоге влияет на индивидуализацию и справедливость наказания виновных и способно привести к существенному повышению безопасности на российских дорогах. Подводя итоги, считаем, что возникла необходимость совершенствования уголовного законодательства в сфере противодействия преступлениям в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В завершение исследования уголовно-правовых норм об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств можно сделать ряд выводов.

Под преступным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств следует понимать виновное противоправное деяние, посягающее на безопасность движения и(или) эксплуатации транспорта и повлекшее предусмотренные уголовно-правовыми нормами общественно опасные последствия.

Наименование ст. 264 УК РФ, однако, не может претендовать на безапелляционность. Формулировка «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» не отвечает современным реалиям: поскольку деяние по своей общественной опасности должно быть соразмерно преступным последствиям, должно нести в себе заряд необходимой общественной опасности, его признаки должны образовывать нарушения правил безопасности дорожного движения, а не только правил, связанных с нарушением законодательных и подзаконных актов. Кроме того, безальтернативная частица «и» позволяет признавать преступным только эти оба деяния (и нарушение правил, и эксплуатацию) в совокупности.

Поэтому, считаем, необходимо изложить название ст. 264 УК РФ в следующей редакции: «Нарушение правил безопасности дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств» и внести соответствующие уточнения в диспозицию указанной статьи.

Анализ предмета преступления, предусмотренного в ст. 264 УК, свидетельствует о необоснованном исключении из него ряда транспортных средств, не относящихся к механическим (на основе критерия рабочего объема двигателя и максимальной конструктивной скорости). Представляется возможным относить к предмету преступления все механические транспортные средства, участвующее в дорожном движении. В

частности, в перечень транспортных средств необходимо включить мопеды и легкие квадрициклы, управлять которыми с 5 ноября 2013 года возможно только имея водительское удостоверение категории «М».

Весьма спорным является вопрос о том, в течение какого времени после ДТП должна наступить смерть, чтобы считаться последствием именно преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Существующее сегодня решение Правительства РФ позволяет признавать человека погибшим через 30 суток, что является весьма сомнительным. Поэтому более точным представляется срок, установленный в России в 1972 г. и существовавший до 2009 г., который составлял 7 суток. Такое решение следует закрепить в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения».

Отсутствие альтернативного лишению свободы наказания в ч. 4 ст. 264 УК РФ (при наличии такового в более квалифицированных составах – ч. 5 и ч. 6 данной статьи) является, по меньшей мере, нелогичным решением законодателя, которое должно быть исправлено. Представляется необходимым дополнить санкцию ч. 4 т. 264 УК принудительными работами как альтернатива лишению свободы.

Следует также нормативно урегулировать запрет на последующее получение водительского удостоверения лицом, совершившим преступление, предусмотренное ст. 264 УК, не имеющим на момент совершения преступления права управления транспортным средством. Подобный запрет может рассматриваться не как наказание, а, например, как мера безопасности (что широко применяется во многих странах). В связи с этим необходимо до возможной разработки системы мер безопасности внести соответствующие изменения в ст. 47 и 264 УК РФ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Раздел 1 Нормативные правовые акты и иные официальные акты

1. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года // Российская газета. – 1993. – 25 декабря.
2. Уголовный кодекс РФ: федеральный закон от 13.06.1996 № 63–ФЗ (ред. от 19.12.2016) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 26. – Ст. 2954.
3. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» по состоянию на 28 ноября 2016 г. от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Доступ из СПС Консультант плюс (дата обращения 05.04.2017).
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 (ред. от 24.03.2017) «О Правилах дорожного движения» [Электронный ресурс] <http://www.consultant.ru>(дата обращения 05.03.2017).
5. Постановление Правительства РФ от 16 октября 2000 г. № 789 «Об утверждении Правил установления степени утраты профессиональной трудоспособности в результате несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» : // СЗ РФ. – 2000. – № 43. – Ст. 4247.
6. Распоряжение Правительства РФ от 27 октября 2012 г. № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах : // Собрание законодательства РФ. – 2012. – № 45. – Ст. 6282.
7. Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» (вместе с «Правилами классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог»)» // Доступ из СПС Консультант плюс (дата обращения 05.03.2017).

8. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» по состоянию на 2 ноября 2016 г. // Доступ из СПС Консультант плюс (дата обращения 27.03.2017).

Раздел 2 Литература

9. Божко, И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.08 / И.В. Божко. – Краснодар, 2011. – 24 с.
10. Бондарчик, О.Н. Преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: Криминологический и уголовно-правовой аспекты : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / О.Н. Бондарчик. – СПб., 2005. – 25 с.
11. Бохан, А.П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / А.П. Бохан. – Ростов-на-Дону, 2002. – 28 с
12. Госавтоинспекция МВД России. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 25.04.2017)
13. Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : научно-практическое пособие / Н.И. Исаев ; под ред. Н.Г. Кадникова. – М.: Юриспруденция, 2011. – 192 с.
14. Козаченко, И.Я. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертных оценок / И.Я. Козаченко, Е.А. Ишутин. – Тюмень: Видение, 1991. – 67 с.
15. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) . – 3-е изд., испр., доп. и перераб. / под ред. А.И. Чучаева. – М: Юридическая фирма КОНТРАКТ. – 2011. – 560 с.

16. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. Г.А. Есакова. – М.: Проспект, 2010. – 233 с.
17. Коробеев, А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. – СПб.: Юрид. центр «Пресс», 2003. – 404 с.
18. Коробеев, А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств / А.И. Коробеев // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 11. – С. 38-46.
19. Колчин, М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / М.М. Колчин. – М., 2009. – 23 с.
20. Кудрявцев, В.Н. Уголовное право России. Особенная часть / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юрист, 2007. – 540 с.
21. Кудрявцев, В.Н. Общая теория квалификации преступлений / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юристъ, 2007. – 304 с.
22. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность / Б.А. Куринов. – 2-е изд., перераб. - М.: Юрид. лит., 1976. – 208 с.
23. Ляпунов Ю.И. Причинная связь как признак автотранспортных преступлений / Ю.И. Ляпунов // Труды высшей школы МВД. – М., 1969. - Вып. 24.
24. Лесниевски-Костарева, Т. А. Уголовное право. Словарь-справочник / Т.А. Лесниевски-Костарева. – М.: Инфра-М, Норма, 2000. – 432 с.
25. Лукьянов, В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права / В.В. Лукьянов. – М.: Дашков и Ко, 2008. – 44 с.
26. Морозов, В.И. Невинное причинение вреда, обусловленное экстремальной ситуацией или нервно-психическими перегрузками : учеб. пособие / В.И. Морозов, Ю.С. Коткова. – Тюмень, 2005. – 88 с.

27. Никулин С. Уголовное право России. Общая и Особенная части : учебник / С. Никулин. – 6-е изд., перераб. и доп., учеб. – М. : ТК Велби ; Проспект, 2008. – 702 с.
28. Неверов, В.И. О некоторых вопросах квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / В.И. Неверов // Проблема правосубъектности: современные интерпретации. Материалы научно-практической конференции, Самара, 16 февраля 2007 г. – Самара: Изд-во Самар. гуманит. акад., 2007. – Вып. 5. – С. 265-270.
29. Пикуров, Н.И. Квалификация транспортных преступлений : научно-практическое пособие / Н И. Пикуров. – М.: РАП. 2011. – 168 с.
30. Полный курс уголовного права: В 5 т. / под ред. А.И. Коробеева. Т. IV: Преступления против общественной безопасности. – СПб.: Изд-во Р. Асланова «Юрид. центр «Пресс», 2008. – 680 с.
31. Перфилов, В.П. Квалифицированные виды нарушения правил дорожного движения и отграничение состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от смежных и иных составов преступлений / В.П. Перфилов // Актуальные вопросы Российского права: Сборник статей. – М., 2008. – С. 82-84.
32. Прохоров, Л.А. Актуальные вопросы противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения в России / Л.А. Прохоров // Российский следователь. – 2013. – № 23. – С. 33-35.
33. Проценко С.В. Транспортные преступления: проблемы понятийного аппарата / С.В. Проценко // Российская юстиция. – 2009. – № 11. – С. 37-39.
34. Радченко, В.И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / В.И. Радченко. – М.: Вердикт, 1996. – 648 с.
35. Рарог, А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам / А.И. Рарог. – СПб.: Юридический центр «Пресс», 2003. – 304 с.

36. Рогатых, Л.Ф. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) : учебно-методический комплекс / Л.Ф. Рогатых, В.Б. Малинин. – СПб.: Санкт-Петербургский юридический институт Генеральной прокуратуры РФ, 2004. – 60 с.
37. Ситковская, О.Д. Психологический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / О.Д. Ситковская. – М.: Зерцало-М, 1999. – 156 с. Саядова, А.С. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации / А.С. Саядова // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2011. – № 12. – С. 108-111.
38. Семенов В.Р. Предмет нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, как дискуссионный вопрос состава преступления / В.Р. Семенов // Совершенствование деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений: материалы всероссийской научно-практической конференции в режиме видеоконференцсвязи (г. Тюмень, 6 сентября 2012 г.). – Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2012. – 116 с.
39. Таций, В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве / В.Я. Таций. – Харьков: Высшая школа, 1988. – 198 с.
40. Тяжкова, И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / И.М. Тяжкова ; под ред. В.С. Комиссарова. – СПб.: Юридический центр «Пресс», 2002. – 278 с.
41. Уголовное право России. Особенная часть : учебник. – 2-е изд., испр и доп. / под ред. В.П. Ревина. – М.: Юстицинформ, 2010. – 392 с.
42. Уголовное право Российской Федерации / под ред. В.С. Комиссарова. – М.: Инфра-М, 2008. – 720 с.

43. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть : учебник / под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. – М.: Инфра-М, 2007. – 560 с.
44. Уголовное право. Общая и Особенная части / под ред. Ю.И. Ляпунова и Н.И. Ветрова. – М.: Юриспруденция, 2008. – 704 с.
45. Уголовное право. Особенная часть : учебник / под ред. Л.Д. Гаухмана, С.В. Максимова. – М.: ЭКСМО, 2005. – 705 с.
46. Уголовный закон в практике районного суд : науч.-практ. пособие / под ред. А.В. Галаховой. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма: Инфра-М, 2010. – 975 с.
47. Чучаев, А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: научно-практический комментарий / А.И. Чучаев. – Ульяновск: «Печать», 1977. – 341 с.
48. Якушин, В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве / В.А. Якушин. – Тольятти: ТолПИ, 1998. – 296 с.

Раздел 3 Постановления высших судебных инстанций и материалы судебной практики

49. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» от 11 января 2007 г. № 2 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2007. – № 4.
50. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «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» от 9 декабря 2008 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – № 3.
51. Уголовное дело № 1–248/2014 от 14.05.2014 г. по обвинению Маслова А.А. по ч. 2 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа: www.chernogopsky.hak.sudrf.ru (дата обращения 09.03.2017).