

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

Кафедра «Уголовное право и криминология»

030900.62 «Юриспруденция»

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль))

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему «Уголовно-правовые меры борьбы с посягательствами на
безопасность движения и эксплуатации транспорта»

Студент

В.В. Щученко

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

О.Ю. Савельева

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Заведующий кафедрой
«Уголовное право
и криминология»

д.ю.н., доцент Т.М.Клименко

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

« _____ » _____ 20 _____ г.

Тольятти 2016

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

Кафедра «Уголовное право и криминология»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой уголовного права и
криминологии, профессор, д.ю.н., доцент

_____ Т.М. Клименко

« ____ » _____ 2016г.

ЗАДАНИЕ
на выполнение бакалаврской работы

Студент **Щученко Вячеслав Викторович**

1. Тема **«Уголовно-правовые меры борьбы с посягательствами на безопасность движения и эксплуатации транспорта»**
2. Срок сдачи студентом законченной выпускной квалификационной работы **10.06.2016г.**
3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе **Конституция РФ, Уголовный кодекс РФ; Правила дорожного движения, Федеральный Закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».**
4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов, разделов): **Глава 1. Уголовно-правовая характеристика посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Глава 2. Меры уголовно-правового характера, направленные на борьбу с посягательствами на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта.**
5. Дата выдачи задания **«20» декабря 2015 г.**

Руководитель бакалаврской работы

(подпись)

О.Ю. Савельева

(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

(подпись)

В.В. Щученко

(И.О. Фамилия)

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

Кафедра «Уголовное право и криминология»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой уголовного права и
криминологии, профессор, д.ю.н., доцент

Т.М. Клименко

« ____ » _____ 2016г.

**КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН
выполнения бакалаврской работы**

Студента **Щученко Вячеслава Викторовича**

по теме «Уголовно-правовые меры борьбы с посягательствами на безопасность движения и эксплуатации транспорта»

Наименование раздела работы	Плановый срок выполнения раздела	Фактический срок выполнения раздела	Отметка о выполнении	Подпись руководителя
Выбор и обоснование темы бакалаврской работы	До 15 октября 2015 г.	15.10.2015	Выполнено	
Подбор библиографии	До 15 декабря 2015 г.	15.12.2015	Выполнено	
Глава 1	С 15 января 2016 г. по 15 марта 2016 г.	15.02.2016	Выполнено	
Глава 2		15.03.2016		
Введение	До 15 апреля 2016 г.	15.04.2016	Выполнено	
Заключение		15.04.2016	Выполнено	
Оформление бакалаврской работы	До 31 мая 2016 г.	31.04.2016	Выполнено	
Представление бакалаврской работы на кафедру	Не позднее 10 июня 2016г.	10.06.2016	Выполнено	

Руководитель бакалаврской работы

_____ (подпись)

О.Ю. Савельева

_____ (И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

_____ (подпись)

В. В. Щученко

_____ (И.О. Фамилия)

Аннотация

Настоящая бакалаврская работа посвящена исследованию вопросов, связанных с уголовной ответственностью за преступления направленные на нарушение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Целью бакалаврской работы является разработка теоретических и практических рекомендаций и предложений, направленных на формирование концептуальных основ развития ответственности за преступления направленные на нарушение безопасности дорожного движения, совершенствование уголовного законодательства и практики его применения на основе изучения исторического развития, комплексного уголовно-правового анализа проблем квалификации преступлений, предусматривающих ответственность за посягательства на безопасность дорожного движения.

Объектом бакалаврского исследования выступает группа урегулированных уголовным законом общественных отношений, в рамках которых совершаются преступления направленные на нарушение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта реализуются нормы уголовного законодательства об ответственности за данный вид преступлений.

Предметом исследования выступают объективные и субъективные признаки составов преступлений, предусмотренных ст. ст. 264, 264.1, а так же иные нормативно-правовые акты, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта

Работа написана на основе обширного круга источников, включающего как учебную и специальную литературу, так и правовые акты.

Структура работу обусловлена целями и задачами исследования.

Объём работы в целом составляет 59 листов.

Содержание

Введение.....	6
Глава 1. Уголовно-правовая характеристика посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспорта.....	8
1.1 Объективные признаки составов преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	8
1.2 Субъективные признаки составов преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорт.....	19
Глава 2. Меры уголовно-правового характера, направленные на борьбу с посягательствами на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта.....	29
2.1 Состояние уголовно-правовой политики по борьбе с посягательствами на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта.....	29
2.2 Тенденции развития уголовно-правовой политики по борьбе с посягательствами на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта.....	39
Заключение.....	52
Список использованной литературы.....	55

Введение

Актуальность исследования. Одними из наиболее общественно-опасных деяний, в современном мире являются преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, поскольку к последствиям таких преступлений относятся причинения вреда жизни и здоровью лиц, участвующих в дорожном движении, имущественный, организационный или моральный ущерб.

Статистические данные говорят о том, что ежегодно в Российской Федерации совершаются сотни тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых происходит причинение смерти такому количеству людей, которое сопоставимо населению небольшого районного центра, а ранения получают более 200 тысяч человек¹.

Степень разработанности исследования. Изучением данной проблемы занимались такие ученые как: Н.С. Алексеев, Н.Н. Белокобыльский, А.В. Грибков, М.С. Гринберг, Ф.А. Гусейнов, М.А. Ефимов, В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, А.И. Коробеев, Б.А. Куринов, В.В. Криминологические проблемы транспортных преступлений исследовались в работах И.А. Гумерова, И.В. Каретникова, Д.С. Ковалева и др.

Значимость исследовательских работ указанных авторов, несомненно, велика, но при этом они не дают конкретного ответа на некоторые вопросы, касающиеся осуществления преступлений в сфере автотранспортных преступлений.

Объектом бакалаврского исследования являются общественные отношения, возникающие в результате преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом бакалаврского исследования являются объективные и субъективные признаки составов преступлений, предусмотренных ст. ст. 264,

¹ <https://mvd.ru/opendata>

264.1, а так же иные нормативно-правовые акты, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Целью бакалаврской работы является, разработка теоретических и практических предложений, направленных на совершенствование уголовного закона, а так же увеличение эффективности предупредительной деятельности и стабилизацию уровня безопасности дорожного движения.

Для достижения поставленной цели предусмотрены следующие исследовательские задачи:

– Рассмотрение объективных признаков составов преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

– Рассмотрение субъективных признаков составов преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

– Разработка и обоснование предложений, оказывающих влияние на совершенствование уголовного законодательства, а так же других нормативно-правовых актов, регламентирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Нормативно-правовая основа исследования. Конституция РФ, Уголовный кодекс РФ; Правила дорожного движения, Федеральный Закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Теоретическая основа исследования. Методологический подход данного бакалаврского исследования, основывается на общенаучных и специальных методах познания. Так же в данной бакалаврской работе используются положения, выработанные в общей теории права, уголовном, уголовно-процессуальном и административном праве и др.

Структура бакалаврской работы определена ее целью и задачами и состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованных источников и литературы.

Глава 1. Юридический состав объективных и субъективных признаков состава преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

1.1 Объективные признаки состава преступления против движения и эксплуатации транспорта

В области права нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта регулируется с помощью учения о квалификации оговорённого преступления, в которое включается совокупность объективных и субъективных признаков. Теория уголовного права считает обязательными признаками объективной стороны объект и объективную сторону правонарушения. В некоторых преступлениях так же могут присутствовать и факультативные признаки состава, к примеру предмет посягательства.

Одной из самых актуальных проблем уголовного права можно отнести объект преступления, так как от правильного его определения напрямую зависит правильность установления характера преступного деяния а так же определение степени его общественной опасности². На эту тему Расторопов С.В. говорит, что правильное определение юридической конструкции в большей части зависит от установления объекта посягательства. Нельзя забывать и о том, что правильное определение объекта даёт возможность отграничивать разные виды преступных посягательств друг от друга, а значит появляется возможность определения наказания в соответствии с совершенным деянием. Именно по этому объект в преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта а в

² Борзых С.А. Исторический аспект уголовной ответственности за нарушение безопасности дорожного движения в России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России.-2014.-№1(2). - С. 132-138.

особенности его определение имеет особо важное значение как в теории так и на практике.³

Если учесть тот факт, что оговорённая ранее проблема очень важна, её решение до сих пор остаётся не простым, поскольку в теоретической части уголовного права отсутствует научно обоснованная концепция. В науке уголовного права объект характеризуется как то, на что направлено посягательство со стороны лица совершающего преступление, а так же то чему причиняется или может быть причинен рвёт в результате преступных действий. Новосёлов Г. П. Говорит о том что российские ученые теоретики в области уголовного права разделились на три точки зрения. Одни из них считают, что содержание понятия объекта преступления несёт мысль об общественных отношениях, другие о человеке, а третьи считают объектом преступления социальные блага данные человеку.

Л.Д. Гаухман поддерживает концепцию объекта преступления как общественных отношений. В отличие от других точек зрения аргументы по данной концепции дают разъяснения в области нерешенных ранее вопросов, что в целом делает её более предпочтительной. В свою очередь Филимонов В. Д. в поддержку данной концепции даёт комментарии о том что опровержение данной теории сделано в основном из идеологических соображений так как судя из изученных опубликованных по данной теме работ становится понятно, что никаких исследований не проводилось⁴.

Указанный автор в соответствии с концепцией сформулировал определение в котором говорится, что объект - это общественные отношения охраняемые уголовным законом на которые направлено посягательство.⁵

Итак, понятие объект преступления говорит о том, что какие-либо блага в отношении которых могут быть установлены общественные

³ Рагоз А. И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. – СПб., 2003. - С. 276.

⁴ Гаухмана Л. Д., Максимова С. В. Уголовное право. Особенная часть.– М.: 2005. – С. 458.

⁵ Иногамова-Хегай Л. В. Уголовное право Российской Федерации (2-е издание исправленное и дополненное). – М., 2009. - С. 279.

отношения охраняются уголовным законодательством Российской Федерации потому что в их соблюдении заинтересовано как общество, так и государство. Например, не будет охраняться уголовным законодательством здоровье лица, совершившего преступления, при условии, что потерпевший оборонялся, и были соблюдены все условия допустимой обороны. Получается, что объект посягательства «жизнь и здоровье», исходя из данной концепции, не относится к благам абсолютным, а защищается уголовным законом исключительно как благо социальное, которое появляется при общественных отношениях.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что в данном случае объектом преступления считаются не обособленные отношения между гражданами, а правовые и общественные отношения на уровне государства и общества в целом. При подробном анализе вышесказанного появляется обоснованный вывод, что данная концепция в виде субъекта преступления подразумевает не правоотношения между конкретными лицами, а общественные отношения в общем. Из этого следует, что в данной концепции отпадает надобность в определении объекта на уровне отношений между конкретными лицами, поскольку предложенное нам понятие объекта характеризует его как сущность общественных отношений. А как ранее было установлено субъектом в этих правоотношениях является все общество в целом.

В конечном счете, объектом преступления признаются правоотношения, регулируемые не только правовыми нормами, но так же и общесоциальными, при том, не важно, будут ли эти общественные отношения регулироваться какими-либо другими отраслями права. Итак, делая выводы, стоит еще раз подчеркнуть, что данная характеристика объекта четко указывает на то, что предметом посягательства становятся не конкретные общественные отношения между определенными лицами или группами лиц, а именно отношения на уровне всего общества.

При использовании в качестве объекта общественных отношений можно установить, что общественные отношения не разрушаются полностью, а нарушаются. Это так же можно считать аргументом в сторону признания общественных отношений на государственном и общественном уровне объектом преступления.

Согласно предложенной нам концепции в которой в качестве объекта преступления признаются общественные отношения, можно разработать определенную систему видов объектов преступлений, в которой можно выделить место для преступлений связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Исходя из вышесказанного, можно выделить несколько видов объектов для исследуемого нами преступления. А именно:

1. Общий;
2. Родовой;
3. Видовой;
4. Непосредственный.⁶

Как и в любом другом преступлении, общим объектом преступления признается совокупность общественных отношений охраняемых уголовным законом.

Родовым объектом признается определенный круг правонарушений сходных по признакам, а также возникающих вследствие однородных общественных отношений. Нельзя забывать о том, что при помощи родового объекта определяется степень и характер общественной опасности преступного деяния.

Видовой объект определяется по средством вычленения из общей группы правонарушений таких, которые в любом случае создают угрозу общественным отношениям либо причиняют им вред. Как правило, родовый объект включает в себя разделы особенной части Уголовного Кодекса Российской Федерации, а к видовой объект объединяет преступления в

⁶ Рарог А. И. Указ. соч. С. 279.

главы. То есть понятия входящие в видовой объект более узко направлены, чем понятия родового объекта.

Понятие непосредственного объекта содержит в себе ссылку непосредственно на те, общественные отношения, на которые совершается посягательство лицом, совершившим преступление. То есть при помощи определения именно непосредственного объекта становится возможным отграничение от общего количества общественных отношений именно тех для защиты которых создана определенная норма законодательства. В случае общественных отношений возникающих в следствие преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта такими нормами станут статья 264 УК РФ и 264.1 УК РФ.

Родовой объект, предусмотренный ст. 264 УК РФ, следует понимать, как общественные отношения, направленные на обеспечение и соблюдение безопасности жизнедеятельности населения. К сферам обеспечения безопасности жизнедеятельности уголовным законом отнесены общественные отношения, возникающие в ходе использования транспортных средств, которые в свою очередь относятся к источникам повышенной опасности. Таким образом, у преступлений, посягающих на общественные отношения в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта видовой объект будет определён как: общественные отношения способствующие обеспечению безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта⁷.

Непосредственный объект преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ следует понимать как: совокупность общественных отношений, способствующих обеспечению безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Впрочем стоит обратить внимание на то, что содержание данного определение охватывает слишком большой круг общественным отношений, что в свою очередь препятствует определению

⁷ Войтенков Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения) // Международное уголовное право и международная юстиция. - 2014. - №1. - С. 17.

конкретных общественных отношений которым может причинить вред рассматриваемое преступление.

Понятие безопасности дорожного движения данное нам Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁸ (далее – Закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ) говорит о том, что безопасностью дорожного движения стоит считать состояние данного процесса, которое будет отражать степень защищенности участников от последствий дорожно-транспортных происшествий.

Из определения, указанного в Законе от 10.12.1995г. №196-ФЗ, следует, что безопасность дорожного движения это то, насколько защищены права участников дорожного движения. На самом деле в данном преступлении довольно большой объём прав, охраняемых законодательством, но исходя из ст. 264 УК РФ объектом посягательства в данном преступлении будет признаваться только общественные отношения, связанные с посягательством на жизнь и здоровье человека.

Таким образом, можно сделать вывод, что обязательными последствиями данного преступления могут быть только причинение вреда здоровью или смерти потерпевшему лицу.

Если учесть изученный ранее материал, становится возможным точно определить непосредственный объект, предусмотренный ст. 264 УК РФ, которым являются конкретные общественные отношения, которые направлены на обеспечение безопасности участников дорожного движения.

Нельзя забывать так же и о том, что в теоретической части уголовного права выделяют так же основной непосредственный объект и дополнительный непосредственный объект. Основной родовой объект в науке уголовного права позиционируется как: общественные отношения на применение вреда которым направлено общественно опасное деяние, а так же данные общественные отношения должны регулироваться определённой нормой уголовного права. Дополнительный родовой объект следует

⁸ Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – ст. 4873.

понимать как: общественные отношения, на которые так же совершается посягательство, но общественные отношения в дополнительном объекте принадлежат иному родовому объекту.

Основным объектом будет являться общественное отношение, которое обеспечивает безопасность дорожного движения. То есть данные общественные отношения направлены исключительно на защиту жизни и здоровья лиц участвующих в дорожном движении. Отношения, рассматриваемые как основной объект, тесно соприкасаются с отношениями образующими право человека на жизнь и здоровье, но в данном случае не могут их поглотить. При определении дополнительного объекта стоит учесть, что если в следствие нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта причиняется вред здоровью человека либо происходит наступление смерти, то данный объект следует рассматривать как дополнительный.⁹

Стоит так же отграничивать объект преступления от предмета преступления, поскольку предметом преступления будет называться конкретное материальное благо, на которое направлено преступное посягательство. В случаях, когда предмет преступления является обязательным признаком объективной стороны, он имеет важное значение, при квалификации преступления¹⁰.

В преступлении, предусмотренном ст. 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации, под предметом преступления понимается механические средства передвижения участвующие в дорожном движении. К примеру: автомобиль, мотоцикл, троллейбус и другие транспортные средства. В ст. 264 УК РФ понятие «другие транспортные средства»

⁹ Новоселов Г. П. Учение об объекте преступления. Методологические аспекты. – М, 2008. – С. 132.

¹⁰ Алексеев Н. С. Транспортные преступления. – Л.: 1957. – С. 173.

подразумевает любые транспортные средства могущие участвовать в дорожном движении¹¹.

Примечание к ст. 264 УК РФ даёт разъяснение понятию «другие транспортные средства» разделяя их на:

- Иные самоходные машины;
- Иные механические транспортные средства.¹²

Исходя из законодательства Российской Федерации, к конкретно оговорённым транспортным средствам относятся автомобиль и трамвай. Стоит учесть, что в теории уголовного права нет чёткого понятия автомобиля. Для получения данного понятия можно обратиться к международному праву. Международное понятие уголовного права говорит о том, что автомобилем является любое механическое транспортное средство предназначенное для перевозки пассажиров или грузов, а так же транспортное средство предназначенное для буксировки таких средств. Исходя из предъявленных к данному виду транспортных средств требований понятие автомобиль в Российском праве следует понимать как: четырехколесное транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов и пассажиров по дорогам, движущееся с помощью двигателя внутреннего сгорания. В соответствии с правилами дорожного движения, а именно пунктом 1.2 под понятием трамвай следует понимать транспортное средство общего пользования, предназначенное для перевозки пассажиров по установленному маршруту с четким обозначен ем мест остановки. К отличиям трамвая от других маршрутных транспортных средств стоит отнести тот факт, что трамвай относится к рельсовым транспортным средствам и приводится в движение по сродством работы электродвигателя¹³.

¹¹ Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке. - М., 2014. - С. 401.

¹² Собрание законодательства РФ. – 1996. – №25 . – Ст. 2954.

¹³ Кудрявцев В. Н., Наумов А. В. Курс российского уголовного права. Особенная часть.- М.: 2002. – С. 394.

В уголовном законе отсутствует понятие иных транспортных средств. Исходя из этого, нормы, которые предусматривают ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта следует отнести к бланкетным. Бланкетными нормами называются те нормы, которые отсылают нас к другим отраслям права. В случае со статьёй 264 УК РФ для уяснения понятия иных транспортных средств нам требуется обратиться к правилам дорожного движения, поскольку только там присутствует понятие механического транспортного средства. То есть к иным механическим транспортным средствам можно относить лишь те транспортные средства, которые оговорены в пункте 1.2. И напротив не подлежат отнесению к данной категории транспортные средства, изъятые из данного перечня законодателем.¹⁴

Стоит учесть, что исходя из ст. 264 УК РФ в качестве предмета преступления законодателем оговорено механическое транспортное средство¹⁵. Понятие транспортного средства нам известно из Закона от 10.12.1995г. №196-ФЗ. Для установления понятия именно механического транспортного средства следует обратиться к правилам дорожного движения принятым 23 октября 1993 года, так как данное понятие отсутствует в оговорённом выше федеральном законе.

Понятие механического транспортного средства, которое предусматривает п. 1.2 Правил Дорожного Движения, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. №1090 «О правилах дорожного движения»¹⁶ (далее – ПДД) говорит о том, что под таковым транспортным средством понимается любое транспортное средство, кроме мопеда, которое приводится в движение посредством двигателя. Исходя из данного понятия, к предусмотренным ст. 264 транспортным средствам относится любой транспорт, движущийся

¹⁴ Иногамова-Хегай Л. В. Указ. соч. 236.

¹⁵ Боровиков В. Б., Смердов А. А. Уголовное право. Общая и особенная части. – М.: 2013. – С 420.

¹⁶ Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. - №47. - Ст. 4531.

посредством работы двигателя (исключая мопед). Понятие механического транспортного средства, оговорённое п. 1.2 ПДД, указывает на то, что мопеды к таковым не относятся. Под мопедом в соответствии с правилами дорожного движения понимается: двух либо трехколёсное транспортное средство имеющее двигатель объемом не более 50 кубических сантиметров, а так же развивающий максимальную скорость не более 50 км/ч. Нельзя не заметить, что к мопедом так же возможно отнесение любых транспортных средств с аналогичными техническими параметрами. К примеру: мотоколяски или велосипеды с подвесными двигателями. При анализе вышесказанного, можно сделать вывод, что для правильного определения предмета преступления, регулируемого ст. 264 УК РФ, стоит обязательно учитывать технические характеристики представленного транспортного средства, так как к механическим транспортным средствам не могут относиться транспортные средства с объемом двигателя менее 50 кубических сантиметров, а так же развивающие максимальную скорость менее 50 км/ч. Стоит обратить внимание так же на то, что не могут быть отнесены к транспортным средствам устройства, приводимые в движение посредством силы человека, животного, а так же под воздействием природных явлений (к примеру, ветер). К таким средствам можно отнести: велосипеды, гужевые повозки. Из этого можно сделать вывод, что нарушение правил дорожного движения с использованием транспортного средства, не относящегося к механическим транспортным средствам и повлекшее последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ подлежат квалификации по ст. 268 УК РФ¹⁷. При изучении ст. 264 УК РФ можно заметить, что в ней не говорится о том, что на общественные отношения, предусмотренные данной статьёй, совершается посягательство посредством использования источника повышенной опасности. Как в названии, так и в диспозиции данной статьи говорится только лишь о транспортных средствах. Нельзя конечно

¹⁷ Журавлева М. П., Никулина С. И. Уголовное право. Общая и Особенная части. – М.: 2013. – С. 281.

оспаривать тот факт, что большинство транспортных средств, следует включать в группу источников повышенной опасности. Но при определении видового объекта благодаря указанным в статье формулировкам можно с уверенностью заявить, что видовым объектом преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта будет признаваться любое транспортное средство, не учитывая, будет оно отнесено к источникам повышенной опасности или нет. При определении объективных признаков состава преступления стоит обязательно учитывать и объективную сторону. По мнению Кудрявцева В. Н. Под понятием объективной стороны преступления стоит понимать как процесс посягательства, которое направлено на нарушение прав и интересов, как граждан, охраняемых государством, так и самого государства. Общепринятое понятие объективной стороны состава преступления говорит о том, что это внешняя сторона посягательства направленного против общественного порядка. Исходя из оговорённых ранее понятии можно сделать вывод о том, что определение объективной стороны состава преступления даёт возможность присвоения лицу совершившему преступление характеристики с точки зрения общественной опасности его деяния, а так же противоправность его действий. Если же говорить о составе преступления в целом, то можно отметить, что объективная сторона является одним из обязательных признаков состава преступления. В объективную сторону преступления, как правило, входят: общественно опасное деяние, общественно опасные последствия и причинно-следственная связь. Оговорённые признаки всегда присутствуют в объективной стороне, поскольку именно они являются обязательными. Конечно же, к объективной стороне состава преступления можно отнести и другие признаки, но все они будут считаться факультативными.¹⁸

¹⁸ Проценко С. В Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. – М., 2008. - С. 153.

1.2. Субъективные признаки состава преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта

В теоретической части уголовного права обособлены два субъективных элемента состава преступления. Такие как субъект и субъективная сторона преступления.

Субъективной стороной преступления называют психическую деятельность лица, непосредственно связанную с совершением преступления. Отличие субъективной стороны преступления от объективной состоит в том, что объективная сторона показывает внешнее содержание общественно опасного деяния, а в субъективную сторону вложены внутренние и психические аспекты общественно опасного деяния. Правильное определение субъективной стороны преступления дает возможность отделить преступное поведение от неприступного, а так же отграничить конкретное преступление от аналогичных преступлений похожих по объективным признакам состава.¹⁹

Определение субъективных признаков преступления в большей мере определяет уровень общественной опасности деяния.

В науке уголовного права содержание субъективной стороны преступления принято раскрывать через понятия мотива, цели и вины. По мнению ученых в области научного права понятие «вина» раскрывается как психическое отношение лица к совершенному им общественно опасному деянию, предусмотренному уголовным законодательством.

Диспозиция ч. 1 ст. 264 УК РФ говорит о том, что при наступлении общественно опасных последствий преступление должно быть охарактеризовано неосторожной формой вины. В тоже время ч. 2 ст. 24 УК РФ содержит информацию о том, что такие последствия могут наступить исключительно по неосторожности. Исходя из данных изложенных в ч. 1 ст. 264 УК РФ и ч. 2 ст. 24 УК РФ неосторожную форму вины в таких

¹⁹ Козаченко И. Я., Незнамова З. А. Уголовное право. Особенная часть. – М., 2009. - С.285.

преступлениях устанавливают не к самому общественно опасному деянию, а к последствиям наступившим после совершения конкретного общественно опасного деяния.

Общественно опасное деяние, оговорённое в ст. 264 УК РФ, может быть совершено не только с неосторожной формой вины но так же и с умышленной формой вины. К примеру, умышленная форма вины будет установлена в случае, если был установлен факт сознательного нарушения скоростного режима или лицо совершившее правонарушение сознательно пошло на совершение запрещённого манёвра, который, в свою очередь и повлёк за собой общественно опасные последствия. Исходя из вышесказанного возникает вопрос о том, не может ли быть установлена двойная форма вины относительно преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Ст. 264 УК РФ говорит о том, что оговоренное в данной статье преступление может быть совершено умышленно, но при этом является неоконченным преступлением. Если учитывать тот факт, что преступление относится к неоконченным, то применение ст. 27 УК РФ становится невозможным. Преступные действия, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не имеющие последствий указанных в ст. 264 УК РФ регулируются не уголовным законодательством, а положениями, изложенными в Кодексе об административных правонарушениях РФ. Учитывая вышеизложенное можно сделать вывод, что форма вины по ч.1 ст. 264 УК РФ определяется исходя из отношения субъекта к наступившим последствиям преступления.²⁰

Таким образом, из установленных ранее особенностей определения формы вины, можно сделать вывод, что преступления связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспорта могут быть совершены только с неосторожной формой вины.

²⁰ Питулько К. В. Уголовное право. Особенная часть. 2-изд. – М., 2008. - С. 351.

Если по отношению к последствиям установленным в ст. 264 УК РФ установлена умышленная форма вины, то данное деяние подлежит квалификации, как преступление против личности. Определение состава будет происходить исходя из конкретных последствий, которые повлекло совершенное преступление. Соответственно деяние может быть квалифицировано по ст. ст. 105, 111, 112, 115 УК РФ.

Исходя из того, что преступления квалифицированные по ст. 264 УК РФ совершаются только с неосторожной формой вины нужно учитывать, что в субъективной стороне данного преступления не содержится таких понятий как мотив и цель. Наличие мотива и цели в субъективной стороне состава преступления возможно только при установлении умышленной формы вины.

Когда речь идет о мотивах и целях нельзя не учесть, что при совершении общественно опасного деяния с неосторожной формой вины, лицо обладает какими-либо мотивами и целями. Хотя оговоренные мотивы и цели определяют только отношение субъекта к самому преступлению, но не имеют отношения к общественно опасным последствиям, вызванным данным деянием. Получается, что данные мотивы и цели не имеют никакого отношения к квалификации преступления, но дают возможность дать определенную социальную характеристику лицу совершившему преступное деяние.

В ст. 26 УК РФ оговорены два вида неосторожной формы вины: преступное легкомыслие и преступная небрежность.

Для определения формы вины нужно учитывать два критерия связанных с психологической деятельностью личности. Один из критериев учитывает сознание, его называют интеллектуальным моментом. Второй критерий характеризует волю, его называют волевым моментом. По совокупности интеллектуального и волевого момента точно определяют вид вины и его характеристику.

При совершении преступления связанного с нарушением ПДД понятие интеллектуальный момент обуславливает предвидение наступления

общественно опасных последствий при несоблюдении правил дорожного движения. Нельзя так же забывать о том, что правонарушение может быть совершено, как осознано так и не осознанно.

Если говорить о волевом моменте, то его выражение находит себя в самонадеянности. Это говорит о том, что лицо предвидит наступление общественно опасных последствий вследствие нарушения правил дорожного движения, но самонадеянно рассчитывает на их избежание, считая, что по каким-либо определенным факторам последствия наступить не могут. В изучаемом виде преступлений к самонадеянному расчету можно отнести излишнюю уверенность лица на свои водительские навыки, технические данные транспортного средства, уверенность в том, что потерпевший будет действовать быстро. При производстве оценки вины стоит уделить особое внимание тому, был ли расчет неосновательно завышен, так как, если Суд сочтет расчет лица на данные обстоятельства достаточным, то в таком случае преступное легкомыслие будет исключено. Обоснованность или достаточность говорит о том, что были предприняты все возможные действия для предотвращения возможных общественно опасных последствий. В такой ситуации можно заметить, что причинная связь развивается вне зависимости от воли субъекта, из этого следует, что вина по отношению к наступившему для здоровья вреду отсутствует. Данное деяние подлежит квалификации как невиновное причинение вреда здоровью потерпевшего. Оценка обоснованности расчета производится исходя из идеальной модели «среднего человека», то есть из общих положений у которых отсутствует правовой характер. Получается, что для всех требования будут одинаковыми.

Интеллектуальный момент преступной небрежности можно охарактеризовать, как не предвидение возможного наступления последствий. При небрежном характере неосторожности лицо как правило оценивает свои действия как общественно не опасные. Уголовная ответственность при данном виде вины напрямую зависит от волевого момента. В качестве

обязательный признаков волевого момента преступной небрежности как правило выступают:

-Обязанность лица предвидеть возможные общественно опасные последствия.

-Возможность лица предвидеть возможные общественно опасные последствия.²¹

В случае с преступлением, предусмотренным ст. 264 УК РФ, на лицо совершившее преступление возлагается обязанность предвидеть наступление общественно опасных последствий, поскольку лицо заведомо знает о том, что управляет источником повышенной опасности, а так же обладает специальными навыками в управлении транспортным средством. Конечно, нельзя не сказать о том что для каждого конкретного случая и каждого конкретного человека возможность предвидения наступления общественно опасных последствий определяется по-разному. Поскольку для её определения нужно учесть довольно много факторов. Таких, например как: определенные личные качества конкретного водителя, его стрессоустойчивость, насколько быстро происходят события в момент причинения какого либо вреда, а так же не стоит забывать о технической возможности предотвращения наступления общественно опасных последствий. Нужно обязательно обратить внимание на то, что если в преступлении отсутствуют какие либо признаки волевого момента преступной небрежности, то общественно опасные последствия, наступившие вследствие нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта подлежат квалификации по ст. 28 УК РФ невиновное причинение вреда.

П. 3 ПДД говорит о том, что любое лицо, являющееся участником дорожного движения, обязано соблюдать дорожные знаки и относиться к дорожному движению с должным вниманием. Для конкретного примера

²¹ Гладких В.И., Курчеев В.С. Уголовное право России. Общая и Особенная части. – М., 2015. - С. 489.

данной нормы можно использовать ситуацию, когда лицо совершившее преступление в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, из-за невнимательности не заметило установленный дорожный знак, что в последствии повлекло наступление общественно опасных последствий в виде ДТП. Как раз такую невнимательность можно отнести к преступной небрежности. В ч. 3 ст. 26 УК РФ указано, что обязательным критерием волевого момента преступной небрежности является обязанность предвидения лицом общественно опасных последствий. В оговоренной нами ранее ситуации, обязательства, возложенные на участника дорожного движения ч. 3 ст. 26 УК РФ, направлены конкретно на соблюдение дорожных знаков. Несоответствие отнесения признаков данной ситуации к преступной небрежности на самом деле ложно.

В п. 5 ПДД есть ссылка на то, что на каждого водителя участвующего в дорожном движении возложена обязанность приложить все усилия к тому, чтобы не допускать причинения вреда. Из данной нормы можно сделать вывод, что несоблюдение правил дорожного движения, а так же пренебрежение дорожными знаками является одним из основных факторов совершения ДТП. Исходя из вышесказанного можно установить, что обязанность соблюдения предписаний обусловленных знаками дорожного движения, является частью обязанности предвидения возможного причинение вреда вследствие преступного нарушения правил дорожного движения.

Уголовно-правовая наука предусматривает понятие субъекта преступления, как лица совершившего преступное деяние, которое запрещено уголовным законодательством РФ, а так же способного понести наказание за совершенное правонарушение. Субъект преступления является обязательным элементом состава преступления, поскольку при отсутствии субъекта преступление не могло бы быть совершено.

В уголовно-правовой науке до сих пор нет единого мнения по поводу того, к какому виду относить субъект, предусмотренный ст. 264 УК РФ. Основная часть отечественных учёных считает субъект, предусмотренный данной статьёй специальным. Эта точка зрения основана на положениях ч. 1 ст. 264 УК РФ, так как в ней факт управление транспортным средством указан применительно именно к субъекту. Исходя из этого факта, ученые, которые согласны с данной теорией, признают субъектом преступления лицо, конкретно управляющее транспортом, то есть непосредственно водителя.

Так же имеет место мнение, что субъектом преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта будет являться общий субъект. Такой вывод сделан учеными на основании того, что нет законодательно закреплённых критериев, которые могли бы охарактеризовать субъект данного преступления как специальный. Итак, сторонники этой точки зрения считают, что субъектом данного преступления может являться любое лицо, соответствующее признакам общего субъекта.

Научная литература по данной теме содержит ещё одну точку зрения, в которой говорится, что ответственность за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта должно нести лицо, на которое бы возложена обязанность соблюдения правил, а так же надлежащего управления транспортным средством. Мнение, оговорённое этой теорией, направлено на то, субъектом преступления предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ должно быть лицо, фактически управляющее транспортным средством, а так же лицо, которое незаконно передаёт право управления транспортным средством, лицу у которого отсутствуют специальные навыки, требуемые для управления транспортным средством.²²

Часть 1 ст. 264 УК РФ не содержит указания на то, что лицо несущее ответственность за управление личным транспортным средством так же

²² Кудрявцев В.Л. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестник ЮУПИ. - 2012. - №2(8). - С. 88 – 89.

обязано нести ответственность и за других лиц участвующих в дорожном движении в качестве водителей. Безусловно, нельзя не заметить, что в данном случае исключением из правил можно признать учебное вождение.

Итак, вышесказанное даёт нам возможность сделать вывод о том, что понятие «управление транспортным средством» установленное ч. 1 ст. 264 УК РФ не нуждается в дополнительном, более развёрнутом толковании. Очень важно обратить внимание на то, что при передаче лицом права управления транспортным средством другому лицу, заведомо не имеющему права на управление транспортным средством будет подлежать квалификации по ст. 268 УК РФ, поскольку данная статья предусматривает ответственность за преступления в сфере дорожного движения участниками дорожного движения, которые не будут подлежать ответственности по ст. 264 УК РФ.

Сказанное даёт нам возможность сделать вывод о том, что признак данного преступления называемы нами «управление транспортным средством» не будет относиться к субъекту преступления, а скорее даст характеристику именно преступному деянию.

При анализе изученных нами обстоятельств, становится понятно, что исследуемым преступлением будет предусмотрен общий субъект, поскольку законодательно не предусмотрены никакие критерии, которые могли бы охарактеризовать субъект как специальный. То есть ответственность, предусмотренную за преступление, закреплённое в ст. 264 УК РФ, может нести любое лицо, обладающее признаками общего субъекта правонарушения.

В понятии общего субъекта преступления предусмотрена формулировка, что к общему субъекта можно отнести любой субъект, для которого характерны признаки всех субъектов преступлений. В ст. 19 УК РФ оговорены признаки общего субъекта преступлений. Исходя из этого, можно установить, что общим субъектом будет являться физическое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности. Преступление, оговорённое

ст. 264 УК РФ предусматривает наступление уголовной ответственности при достижении лицом шестнадцатилетнего возраста.

Исходя из принятого ст. 264 УК РФ состава преступления, субъектом будет признаваться любое лицо, управляющее транспортным средством, при этом не будет учитываться тот факт, есть ли у человека право на управление транспортным средством. Так же нельзя не сказать и то, что не будет иметь значения и законность нахождения у лица того транспортного средства которым он управляет. К примеру: транспортное средство было угнано и при его участии было совершено ДТП. При определении субъекта преступления стоит учитывать только возраст управляющего транспортным средством и факт того что именно данное лицо управляло транспортным средством в момент совершения ДТП.

Особое внимание стоит уделить тем случаям, когда в момент совершения ДТП за управлением транспортным средством находился обучающийся. Общие правила обучения езде, говорят о том, что в случае если ДТП было совершено курсантом автошколы при езде на автомобиле оборудованном двойным управлением, ответственность за совершение ДТП должен нести инструктор.

Необходимо отметить, что лицо, обучающееся езде, так же является водителем, поскольку имеет возможность управления транспортным средством. Исходя из этого, можно утверждать, что на лиц обучающихся езде так же возлагается обязанность соблюдения правил дорожного движения, а так же выполнение требований поставленных инструктором. Вышеизложенное даёт нам право сделать вывод о том, что при условии невыполнения курсантом автошколы требований инструктора, а в следствие не исполнение правил дорожного движения, курсант так же будет подлежать ответственности за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Решение вопроса об ответственности водителя-стажера и водителя-наставника будет решаться по-другому, поскольку в этом случае действует

другое правило, которое говорит о том, что в случае совершения ДТП водителем-стажёром, ответственность будет возлагаться только на него самого, так как у данного лица уже имеются навыки вождения, а так же теоретические знания, необходимые для управления транспортным средством.

Глава 2. Меры уголовно-правового характера, направленные на борьбу с посягательствами на безопасность движения и эксплуатации транспорта

2.1. Состояние уголовно-правовой политики по борьбе с посягательствами на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта

В Российской Федерации человек объявлен высшей ценностью общества, что закреплено в Конституции РФ. Данный факт является одним из основных возбудителей повышенного интереса к проблеме обеспечения прав и свобод человека и личности в целом, при этом не только как социальной ценности, но и как к объекту научного изучения. Стоит отметить, что обеспечение и защита права на жизнь включена в список фундаментальных тем теории государства и права. Необходимость защиты права человека на жизнь стала особенно важной задачей в конце XX начале XXI века. На государство возлагается обязанность создания таких условий жизнедеятельности, при которых минимизируется риск причинения смерти человеку. Единственной возможностью создания таких условий со стороны государства является выделение тех сфер деятельности общества, в которых существует вероятность гибели человека, а на основе особенностей этих сфер, создать комплекс мер по предотвращению негативных последствий. К числу таких сфер, Уголовным законом Российской Федерации отнесена и сфера дорожного движения.

Данные Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) Российской Федерации за 2015 год, аварийность на дорогах снизилась по трем основным критериям оценки, таким как: общее количество ДТП – 6,6%; число погибших в результате ДТП – 10%; число раненных – 7,3%. Но не следует забывать о том, что показатели аварийности в Российской Федерации остаются значительно более высокими, чем в

европейских странах, в которых сфера обеспечения безопасности дорожного движения более развита. К примеру, данный МВД России указывают на то, что за последние 10 лет пострадавшими от ДТП стали более 300 000 человек.²³

Статистические данные указывают на то, что смертность в результате ДТП становится гораздо ниже, когда проблема обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта находится в поле зрения общества и государства. К примеру, в 1997 году вступил в силу новый Уголовный кодекс, в который была внесена более жесткая уголовная ответственность за совершение дорожно-транспортных преступлений. В изменениях к Уголовному кодексу принятых в 2003 году напротив произошла гуманизация основной части норм, регулирующих ответственность за преступления, совершаемые в сфере дорожного движения. Нельзя не отметить, тот факт, что внесение изменений каждый раз в той или иной мере влияли на уровень смертности населения в результате ДТП.

Указом Президента Российской Федерации от 19.05.2012г. № 635 «Об упорядочении использования устройств, для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства» одной из первостепенных задач объявлено совершенствовании законодательной базы, регулирующей безопасность дорожного движения. Главным законодательным актом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта объявлен Уголовный кодекс Российской Федерации.

В действующем УК РФ на данный момент, не предусматривается ответственность за оставления места ДТП, поскольку состав преступления, предусмотренный ст. 265 УК РФ, была исключен из УК РФ Федеральным законом от 08.12.2003г. №162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в

²³ <https://mvd.ru/opendata>

Уголовный кодекс Российской Федерации»²⁴. При этом ряд ученых был против упразднения данной нормы. Но другие, наоборот, относились к этому вопросу положительно, считая, что ст. 265 УК РФ в некотором роде только дублировала ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности».²⁵

Некоторые из изменений, внесенных в Уголовный кодекс в 2003 году, можно считать довольно спорными, к примеру, исключение ст. 265 УК РФ «Оставление места Дорожно-транспортного происшествия», поскольку только данная статья распространяла только свое действие на сферу дорожного движения, в которой может иметь место посягательство на жизнь и здоровье человека. Согласно ст. 265 УК РФ лицо совершившее преступление, предусмотренное данной статьей, подлежало уголовной ответственности. Стоит так же заметить и тот факт, что данная норма являлась специальной по отношению к ст. 125 УК РФ, точно так же как, к примеру, ст. 290 УК РФ считается специальной по отношению к ст. 285 УК РФ. Учитывая данный факт, стоит заметить, что законодатель не исключает из Уголовного кодекса ст. 290 на основании того, что, по сути, она дублирует норму, указанную в ст. 285.²⁶

Основной задачей дифференцирования уголовной ответственности является выделение в нормативных актах специальных норм, при условии, что общая норма, направленная на урегулирование общественных отношений в данной сфере, подразумевает более гуманные санкции. Если брать во внимание данный факт, то можно отметить, что в случае со ст. 265 УК РФ законодатель не учел важность дифференцирования законодательства, в отношении ст. 125 УК РФ, вследствие чего, ст. 265 УК РФ была исключена. Безусловно, стоит обратить внимание на тот факт, что приводится довольно много аргументов со стороны ученых, занимающейся темой обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации

²⁴ Собрание законодательства РФ. – 1996. – 50. – 4873.

²⁵ Кудрявцев В.Л. Указ. соч. С. 89-99.

²⁶ Решняк М. Г. Современные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Международного юридического института. -2011. - № 1 (37). – С. 28-35.

транспорта, в пользу возврата в Уголовный кодекс РФ ответственности за оставление места ДТП. К числу таких аргументов относят тот факт, что каждое четвертое дорожно-транспортное происшествие заканчивается тем, что виновник скрывается с места преступления.²⁷ Основная общественная опасность данного деяния заключается в том, что пострадавшее в результате ДТП лицо находится не получает необходимую помощь в течение довольно длительного промежутка времени. Безусловно, нельзя забывать и о том, что в случае оставления места ДТП одним из участников, пропадает возможность получить всю необходимую информацию о совершенном дорожно-транспортном происшествии, что, в свою очередь, усложняет или делает невозможной правильную квалификацию преступления.

На данный момент, ответственность за оставление места происшествия назначается в соответствии со ст. 125 УК РФ, при условии, что санкции, предусмотренные данной нормой уголовного кодекса, предусматривают слишком гуманную ответственность для общественно-опасного деяния, которое было предусмотрено ст. 265 УК РФ. Стоит, конечно, обратить внимание на различия в санкциях предусмотренных, рассматриваемыми нами статьями. Так, например, действующая на данный момент ст. 125 УК РФ, предусматривает такие наказания как: штраф в размере до 80 тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до 6 месяцев, либо обязательные работы 360 часов, либо исправительные работы на срок до 1 года, либо принудительными работами на срок до 1 года, либо арест до 3 месяцев, либо лишение свободы на срок до одного года при том, что ст. 265 УК РФ за то же деяние предусматривала ответственность в виде ограничения свободы на срок до 3 лет, арест на срок до 6 месяцев, лишение свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности и заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет, либо без такового.

²⁷ <https://mvd.ru/opendata>

Для более наглядного примера стоит провести сравнительный анализ данной норм, к примеру, с нормами, регулирующими то же деяние в европейских странах. Так, например, в Уголовном кодексе Франции, оставление человека в ситуации опасной для жизни наказываются пятью годами тюремного заключения и штрафом в размере 500 000 франков, а оставление лица в опасности, повлекшее за собой причинения вреда здоровью или получение какого-либо хронического заболевания, наказывается пятнадцатью годами тюремного заключения. На основе данного анализа можно сделать вывод о том, что законодатель не хочет криминализировать те деяния, которые связаны с оставлением человека в опасности. Исходя из этого, стоит выдвинуть предложение по изменению ст. 125 УК РФ, а именно, наряду с уже имеющимися в данной статье санкциями увеличить срок ареста до 6 месяцев, а так же срок лишения свободы до двух лет.²⁸

Статистические данные, полученные на основе выводов следственных органов²⁹, говорят о том, что в последнее время участились случаи лжесвидетельства по делам о преступлениях совершенных в сфере дорожно-транспортного движения. Для исключения данного факта следует ужесточить ответственность для лиц, являющихся свидетелями преступлений в сфере дорожного движения, в которых имел место летальный исход, при условии дачи такими свидетелями ложных показаний, направленных на оправдание лица, совершившего дорожно-транспортное преступление. Усиление таких мер даст возможность не только более качественно охранять от посягательства интересы правосудия, но так же будет способствовать раскрытию преступлений, совершенных в сфере дорожного движения и эксплуатации транспорта, в которых виновное лицо скрылось с места преступления. Стоит отметить, что ужесточение наказания за лжесвидетельство становится возможным посредством внесения изменений в

²⁸ Рапог А. И. Уголовное право России. Особенная часть. – М., 2010. - С. 468,

²⁹ <https://mvd.ru/opendata>

ст. 307 УК РФ путем дополнения ее, ч. 3, в которой следует изложить следующее: заведомо ложные показания потерпевшего или свидетеля при производстве предварительного расследования по делам о преступлениях предусмотренных частями 3, 4, 5, 6 ст. 264 УК РФ, наказываются.

В 2009 году, ст. 264 УК РФ претерпела очередные изменения на основе Федерального закона от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ «О внесении изменений в ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации»³⁰. Новое изложение, в котором нам представили эту статью, не могут обойтись без научного осмысления, которое будет важно, как для практического ее применения, так и для теоретической части науки уголовного права.

Внесенные в ст. 264 УК РФ изменения были направлены на дифференцирование уголовной ответственности за преступления совершенные в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, при условии, что данное деяние было совершено в состоянии алкогольного опьянения. Стоит отметить, что признаки опьянения могут быть довольно разнообразными, такими например, как, запах изо рта, несвязная речь, несоответствующие нормальному состоянию телодвижения, все возможные анализы. При проведении сравнительного анализа с УК РСФСР можно заметить, что в советском законодательстве состояние алкогольного опьянения считалось отягчающим признаком, в ст. 264 УК РФ принятой 2009 году состояние алкогольного опьянения стало относиться к квалифицирующим признакам. Исходя из этого, можно утверждать, что законодатель снова продемонстрировал бессистемный подход к формированию уголовно-правовых норм. Это обусловлено хотя бы тем, что как известно все общие принципы дифференциации уголовной ответственности изложены в Общей части уголовного кодекса Российской Федерации, что дает возможность сделать вывод о том, что было бы гораздо логичнее там же и указать на тот факт, что состояние алкогольного

³⁰ Собрание законодательства РФ. – 2009. - №7. - Ст. 788.

опьянения имеет особенно важное значение при квалификации некоторых видов преступлений.

Исходя из вышесказанного, представляется необходимым уточнить смысл понятия «состояние опьянения», который имеет отражение в ч. 2, ч. 4, и ч. 6 ст. 264 УК РФ, поскольку оговоренное в ст. 23 УК РФ говорит о том, что состояние опьянения есть состояние, вызванное употреблением алкоголя, наркотических веществ и других одурманивающих средств. Становится непонятным, что именно имел в виду законодатель при использовании понятия «другие одурманивающие средства», можно ли к таковым отнести психотропные вещества. Исходя из этого, представляется возможным сделать вывод о том, что законодателю необходимо дать точное разъяснение к понятию «состояние опьянения», а так же указать в следствие употребления каких веществ может наступить такое состояние.

Безусловно, стоит обратить внимание и на изменения, которые должны быть внесены в ст. 268 УК РФ, поскольку в данной статье не отражается тот факт, что ПДД могут быть нарушены пешеходом или другим участником дорожного движения, не подпадающим под ст. 264 УК РФ, в состоянии алкогольного опьянения, а в последствие повлечь за собой причинение вреда, лицам, задействованным в дорожном движении. Оговоренные ранее условия, дают право утверждать, что ответственность лиц, совершивших преступление по ст. 268 УК РФ должны подлежать не менее строгой ответственности, чем преступления, квалифицированные по ст. 264 УК РФ. Для обеспечения такой возможности стоит внести изменения в ст. 268 УК РФ, путем добавления ч. 4, 5, 6, в которых должны быть изложены следующие квалификации:

4. Деяние, предусмотренное частью 1 настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека, наказывается лишением свободы на срок до семи лет.

5. Деяние, предусмотренное частью 1 настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок до семи лет.

6. Деяние, предусмотренное частью 1 настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок до девяти лет.³¹

На данный момент в Самарской области проблема управления транспортным средством водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения, остается актуальной, несмотря на множество мер, принимаемых правоохранительными органами. Так, например, только за 2015 год было выявлено 713 правонарушений совершенных водителями, находящимися в состоянии опьянения³².

Безусловно, стоит заметить, что последние тенденции развития уголовно-правовой политики направлены на ужесточение законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Так, например, Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»³³, предусматривает уже не административную, а уголовную ответственность за повторное управление транспортным средством лицом, находящимся в алкогольном опьянении, а так же за повторный отказ от медицинского освидетельствования.

Данный Закон, дополнил главу 27 УК РФ еще одной ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», целью, которой, является введение ответственности за преступление в сфере дорожного движения, лицом,

³¹ Кудрявцев В.Л. Указ. соч. С, 88 – 89,

³² <https://mvd.ru/opendata>

³³ Собрание законодательства РФ. –2015. – №1. – Ст. 81.

управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, которое ранее подвергалось административному наказанию, за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а так же за невыполнение законного требования определенного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования по факту опьянения, а так же при условии наличия судимости за ранее совершенное дорожно-транспортное преступление в состоянии алкогольного опьянения. Самой жесткой санкцией, предусмотренной данной статьей, является лишение свободы на срок два года, с лишением права на управление транспортным средством на 3 года.

Кроме того, необходимо обратить внимание на тот факт, что этим же Законом была усилена ответственность по ст. 264 УК РФ за совершение ДТП, повлекшего по неосторожности смерть двух или более лиц.

Помимо всего прочего, стоит уделить внимание ст. 264.1 введенной в Уголовный кодекс Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения", вступившей в силу с 1.07.2015 года.

Стоит обратить внимание на тот факт, что уголовно-правовой анализ ст. 264.1 УК РФ следует проводить, основываясь не только на нормах уголовного законодательства, но так же с учетом административно-правовых норм. Тесную взаимосвязь норм уголовного и административного права в преступлении, предусмотренном ст. 264.1 УК РФ, можно объяснить тем, что в данной статье имеет место преюдиция, относящаяся, в большей части, к административному праву. Сочетание уголовно-правовой нормы с административной преюдицией, дает возможность выделить объективный признак, характеризующий данное деяние – повторность совершенного правонарушения, а так же возможность выделить субъективный признак – к

лицу уже применялись меры административного характера за подобный проступок и сроки давности данного преступления еще не истекли³⁴.

Итак, анализ статьи 264.1 УК РФ указывает на то, что в ней содержится состав повторного административного правонарушения и именно повторность превращает административный проступок в уголовно-наказуемое преступление. Стоит, конечно, отметить, что форма вины в преступлении предусмотренном ст. 264.1 УК РФ может быть только в виде прямого умысла.

Безусловно, в качестве примера действия данной нормы стоит привести приговор Жигулевского городского суда по делу 1-58/2015, в соответствии с которым Куш Д.К. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Ему было назначено наказание в виде лишения свободы на срок 10 (десять) месяцев с лишением права управления транспортным средством на срок 2 (два) года³⁵.

Проведенное мной исследование по данной теме, а так же анализ изученного материала, дает возможность сделать следующие выводы:

Во-первых, изначально введенный в действие УК РФ содержал достаточно жесткие меры воздействия на лиц, совершивших преступления в сфере дорожно-транспортного движения. Положительное действие ужесточения законодательства в данной сфере можно заметить при изучении статистических данных о смертности в результате ДТП. Так, например, в 1996 году при совершении дорожно-транспортных происшествий погибли 29 668, а после вступления в силу Уголовного кодекса 1996 года, в 1997 году смертность составила 27 665, что на 2 003 человека меньше.

Во-вторых, одной из важных проблем обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, является тот факт, что законодательство должно постоянно совершенствоваться, поскольку развитие общества не стоит на месте, а следовательно закон регулирующий

³⁴ Сверчков В.В. Уголовное право. Общая и Особенная части. – М.: Высшее образование, 2008. – С. 339.

³⁵ Архив Жигулевского городского суда за 2015г. Дело 1-58/2015

те или иные общественные отношения не должен отставать. Влияние данной проблемы на безопасность дорожного движения так же отражена в статистических данных. К примеру, смертность в результате ДТП в 1997 году составляла 27 665 человек, а в 2003 – 33 242 человека. Стоит отметить, что в данный период глава 27 УК РФ практически не менялась.

В-третьих, гуманизация уголовного законодательства произошедшая в 2003 году, посредством внесения изменений в Уголовный кодекс РФ, также сказалась на уровне смертности. В статистических данных предоставлена следующая информация: в 2002 году количество погибших в результате ДТП составило 33 243 человека, а в 2005 году – 33 957 человек. Такой уровень смертности достаточно высок, а следовательно можно сказать о том, что изменения принятые в 2004 году не оказали должного внимания на сферу обеспечения дорожного движения и эксплуатации транспорта.

В-четвертых, направление развития уголовной ответственности существенно изменилось с внесением в УК РФ изменений в 2009 году. Статистические данные подтверждают это постоянным снижением показателей смертности и до настоящего времени. Так, например, в 2009 году показатель смертности при совершении ДТП составлял 26 084 человек, а к 2015 году число погибших сократилось до 23 114³⁶.

2.2 Тенденции развития уголовно-правовой политики по борьбе с посягательствами на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта

В современном государстве важная роль отведена развитию сферы обеспечения дорожно-транспортного движения, поскольку она является неотъемлемой частью жизнедеятельности общества. Именно это и обуславливает тот факт, что, к примеру, в период с 2000 по 2005 годы законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и

³⁶ <https://mvd.ru/opendata>

эксплуатации транспорта претерпевало изменения порядка 7 раз. Безусловно, стоит обратить внимание и на то, что в 2005 году государством была одобрена программа направленная на повышение безопасности в оговоренной ранее сфере деятельности общества. В рамках данной программы, действовавшей с 2005 по 2012 год, был предложен целый ряд изменений. При этом некоторые из них были отложены, а в определенных случаях и вовсе отменены.³⁷

Если принять во внимание тот факт, что в ст. 264. УК РФ диспозиция носит бланкетный характер, то можно заметить что, вносимые в уголовное законодательство изменения, на практике не приносят должного результата, поскольку в первую очередь являются противоречивыми, а так же не охватывают область применения в должном объеме, следовательно, можно сделать вывод, что данные нормы сами по себе могут являться причиной совершения транспортных преступлений.³⁸

Статистические данные последних лет, собранные на основе данных ГИБДД, говорят о том, что количественные показатели совершенных ДТП растут, что в свою очередь указывает на острую необходимость исполнения законов регулирующих сферу дорожного движения, в частности и уголовного законодательства, в составах которого предусмотрена ответственность за преступления в сфере дорожного движения и эксплуатации транспорта. Безусловно, нормативно-правовая составляющая важна, но нельзя забывать и о научной деятельности целью которой является разработка и уточнение степени общественной опасности деяния, виновности лица, совершившего преступление, а так же практического применения законодательства к лицам, совершившим преступление.³⁹

³⁷ Сверчков В.В. Уголовное право. Общая и Особенная части.– М.: 2008. – С. 573.

³⁸ Сверчков В. В. Уголовное право Особенная часть. Краткий курс лекций. – М.: 2013. – 260 с.

³⁹ Мандрыкин А. Ю. Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта // Общество и право. – 2008. - № 8 (14). – С 188 – 191.

Стоит заметить, что в правоприменительной деятельности так же существует множество недостатков, основную часть которых, как правило, относят к деятельности сотрудников ГИБДД и полиции в общем.⁴⁰

Однако основной составляющей неэффективности осуществления правоприменительной деятельности направленной на обеспечение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является недостаточность развития законодательства регулирующего данную сферу деятельности. К данной стороне проблемы можно также отнести и недостаток научной литературы для лиц, заинтересованных в получении знаний в данной отрасли.⁴¹

К причинам негативно влияющим на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств так же относится стремительное увеличение количества транспортных средств, в следствие чего, изменения, вносимые в уголовное законодательство, становятся не актуальными.⁴²

Стоит так же заметить, что законодатель оставляет без внимания некоторые актуальные проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. К примеру, ученые, занимающиеся данной проблемой, до сих пор не пришли к общему мнению по поводу определения формы вины в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ. Следует так же отметить, что отсутствует единое мнение и в области определения объекта преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ, что в свою очередь создает трудности при квалификации преступления,

⁴⁰ Кузнецова Н.Ф. Мнение ученых о реформе УК // Уголовное право. - 2004. - №1. - С. 26-27.

⁴¹ Дворецкий М. Ю. Оптимизация уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестник ТГУ. – 2008. - № 6 (62). – С. 354 – 357.

⁴² Решняк М. Г. Указ. соч. С. 28 – 35.

от которого будет зависеть правильность оценка общественной опасности и назначение наказания.⁴³

При анализе последних изменений УК РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта складывается мнение, что при условии ужесточения данного законодательства в отдельных направлениях, другие аспекты остаются без изменения, либо смягчаются.⁴⁴

В ходе разработки новых нормативно-правовых актов, написании комментариев к ним, создании учебных и методических пособий, остаются без внимания мнения ученых, направленные на положительное развитие законодательства, в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о том, что в ст. 264 УК РФ действующей на данный момент ответственность назначается исходя из тяжести последствий совершенного преступления, при этом указывают только на неосторожную форму вины лица, совершившего преступление в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

В действующей на данный момент ст. 264 УК РФ заметна переоценка значимости объективной стороны состава преступления, в следствие чего, наблюдается, дефицит внимания к оценке субъективных признаков общественно-опасного деяния, направленного на нарушение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Такое отношение к субъективной стороне состава преступления может пагубно сказаться на общей квалификации преступления, в следствие чего, возможно нарушение принципа законности, а так же обеспечения должного наказания⁴⁵.

⁴³ Коробеев А. И. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право. – 2010. - № 12. –С. 27 – 31.

⁴⁴ Дроменко А. Ю., Морозова А. А. Сравнительный анализ вопросов по усилению ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения // Science Time. -2015. - № 4 (16). – С. 239 – 241.

⁴⁵ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие. - М.: 2011. – С. 92.

Вышесказанное указывает на необходимость обращения законодателем должного внимания на разрешение проблемы связанной с определением субъективной стороны данного состава преступления, а так же оценки вины лица, совершившего преступление, то есть четкого отграничения умышленной формы вины от неосторожной. Данная необходимость обуславливается разными мотивами нарушения правил дорожного движения со стороны водителей. Для справедливости наказания стоит учитывать форму вины лица совершившего преступление, а именно ужесточать ответственность к лицам, совершившим правонарушение умышленно, а так же смягчать наказание в случаях, когда преступление было совершено по неосторожности.⁴⁶

Исходя из установленных ранее фактов, необходимо внести в диспозицию ст. 264 УК РФ определение формы вины по преобладающему признаку в отношении виновного к совершенному преступлению. А, исходя из внесенных изменений, предусмотреть непосредственно в законе более жесткие санкции к лицам, умышленно совершившим преступления, а так же тем у кого прослеживается безразличное отношение к наступившим общественно-опасным последствиям, в сравнении с теми преступлениями, в которых для лица была установлена неосторожная форма вины.

Сделанные ранее выводы, дают возможность предположить, что следует более четко сформулировать объективную сторону данного преступления и отразить ее непосредственно в диспозиции ст. 264 УК РФ, что, в свою очередь, позволит установить, какая именно последовательность событий приводит к общественно-опасным последствиям, предусмотренным данной статьей, а именно к причинению вреда жизни и здоровью человека.⁴⁷

⁴⁶ Проценко С. С. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. – 2010. - № 7. – С. 59 – 63.

⁴⁷ А.И. Рарога. Уголовное право. Общая часть.– М.:2014. – С. 516.

Безусловно, стоит отметить, что невозможно обойтись и без установления более тесной взаимосвязи между подзаконными актами, к которым отсылает диспозиция ст. 264 УК РФ.⁴⁸

Необходимость установления такой связи выражается как минимум в том, что бланкетная диспозиция данной статьи отсылает нас, к примеру, к правилам дорожного движения, но нельзя забывать о том, что сама статья не содержит конкретно перечня таких правил. При этом правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут содержаться в различных нормативных актах, многие из которых известны довольно узкому кругу лиц, такие, например, как различного рода ведомственные акты. Исходя из этого, можно сделать вывод, что для водителей является довольно сложной задачей не только запомнить все нормативно-правовые акты, но даже просто найти их и изучить.⁴⁹

Одной из особенностей регулирования сферы дорожного движения является тот факт, что запреты и дозволения могут быть установлены не только федеральными законами, нормативно-правовыми актами субъектов, но и локальными, а так же индивидуальными нормативными актами, которые обладают разной юридической силой.⁵⁰

Исходя из ранее оговоренной информации можно сделать вывод о том, что нормативно-правовые акты, обладающие наименьшей юридической силой так же могут быть использованы для конкретизации тех или иных положений, при этом вместе с ними могут быть задействованы нормативные акты, имеющие гораздо большую силу, что в свою очередь создает противоречия. Стоит, конечно, отметить, что при разрешении какого-либо дела, следователь обязан руководствоваться только теми нормативно-правовыми актами, которые не имеют противоречий с законом, и именно данный критерий диктует следователям и судьям правила квалификации преступления и способы разрешения конкретной проблемы. Конечно, при

⁴⁸ Иванов В. Д. Уголовное право. – М.: 2014. – С. 420.

⁴⁹ Таргбаев А. Н. Уголовное право. Общая часть. – М.: 2016. – С. 231.

⁵⁰ Здравомыслов Б. В. Уголовное право России. Общая часть. – М.: 2014. – С. 372.

квалификации определенного преступления следует так же проводить проверку на наличие вторичных положений в нормативно-правовом акте. Безусловно, следует отметить, что в случае, если определенная норма правового акта содержит практически ту же информацию что и другая, чье действие распространяется на ту же сферу действия, при этом в одной из них информация дана в более развернутом виде, то руководствоваться стоит той нормой, которая содержится в ПДД. Хотя для более правильного результата стоит придерживаться обеих норм, а так же ссылаться на них в принятом решении, что в свою очередь будет подчеркивать взаимосвязь.⁵¹

Исходя из ранее изложенной информации, можно сделать вывод о том, что подзаконные акты, к которым отсылает диспозиция ст. 264 УК РФ содержат в себе избыточную информацию, а значит можно сгруппировать правовые акты в нормы, чье действие будет направлено на обеспечение безопасности осуществления дорожного движения и разместить их, непосредственно, в Правилах дорожного движения.⁵²

С современным мире, к дорожному движению имеют отношение все граждане. Конечно же, каждый из участников дорожного движения обязан знать свои права и обязанности в данной сфере, поскольку это является одним из важных критериев обеспечения безопасности при осуществлении дорожного движения. Стоит заметить, что обеспечений знаний граждан в этой сфере может быть обеспечено при условии систематизации нормативно-правовых актов регулирующих данную сферу⁵³.

Вышеизложенная информация дает возможность сделать вывод о том, что административные, уголовно-правовые и другие нормы регулирующие общественные отношения в сфере дорожного движения стоит хотя бы условно выделить по объекту и субъекту правонарушений и преступлений.

⁵¹ Дроменко А. Ю., Морозова А. А. Указ. соч. С. 239 – 241.

⁵² Петров С.А. Уголовная ответственность за нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта по уголовному законодательству России и Китая // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. - 2014. - № 1. - С. 80 – 83.

⁵³ Иванов Н. Г. Уголовное право России. Общая и особенная части. – М.: 2015. – 456 с.

Такое разделение облегчит правоприменительную деятельность следствия и судов, поскольку на данный момент им приходится пользоваться накопленным опытом из-за отсутствия качественного разъяснения по применению законодательства.

Конечно, стоит отметить и тот факт, что на данный момент существуют такие нормативные акты, которые не согласуются друг с другом, а так же с существующей практикой. Так, например, в «Правилах учета дорожно-транспортных происшествий», утвержденных Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий»⁵⁴ содержится понятие «Погибший», которое характеризуется как лицо, умершее на месте преступления, либо в течение 7 суток после совершения преступления от его последствий. При этом, в судебной практике при наличии достаточных оснований (судебно-медицинская экспертиза) погибшим в результате ДТП может быть признано лицо умершее значительно позднее указанного в законе срока. В связи с этим было бы правильно устранить данное противоречие, путем отмены семидневного срока, а так же введения обязательной медицинской экспертизы в тех случаях, когда смерть наступила позднее момента совершения ДТП, при наличии предположений, что смерть наступила именно в результате вреда причиненного в момент совершения ДТП.⁵⁵

Стоит отметить, что при анализе задач учета ДТП, изложенных в правилах дорожного движения, проявляется некоторое несоответствие с теми задачами, которые указаны в Законе от 10.12.1995г. №196-ФЗ. Главным назначением правил учета дорожно-транспортных происшествий является своевременное получение информации о состоянии безопасности в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а в следствии устранение нарушений и повышении уровня безопасности. При этом в качестве основной цели квалификации данного преступления стоит считать

⁵⁴ Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – ст. 4873.

⁵⁵ Казанцев С. Я., Кругликов Л. Л., Мазуренко П. Н., Сундуоров Ф. Р. Уголовное право. – М.: 2014. – С. 139.

определение степени виновности лица, а так же определение тяжести преступления, для назначения справедливого наказания. Безусловно, о существенных различиях между, оговоренными ранее законами, так же говорит и используемая терминология. К примеру, в правилах учета дорожно-транспортных преступлений такое понятие как «раненный» раскрывается как: лицо, получившее в результате совершения ДТП телесные повреждения, вследствие, которых, потребовалась госпитализация на срок не менее суток. В свою очередь, УК РФ не содержит в себе никаких указаний на определение различной степени тяжести причиненного вреда здоровью при совершении дорожно-транспортного преступления, при условии, что важность данного разграничения велика для назначения справедливого наказания. Такая необходимость обусловлена еще и тем, что УК РФ в соответствии с ч. 2 ст. 3 запрещает применение закона по аналогии, то есть, применение положений других законов при оценке степени тяжести вреда причиненного в результате ДТП невозможно.⁵⁶

Вышесказанное, дает полное право утверждать, что единственно верным путем для решения проблемы определения степени тяжести общественно-опасного деяния является совершенствование законодательства, изменение, уточнение и дополнение тех уголовно-правовых и уголовно-процессуальных норм, которые регулируют сферу дорожно-транспортного движения, а вместе с тем, стоит обратить внимание и на правильность толкования данных норм судебными органами власти.

Безусловно, для правильного действия законодательства требуется уточнить некоторые понятия, касающиеся дорожно-транспортных происшествий, в целях единения их смысла, как в административном, так и в уголовном праве. В особенности, стоит обратить внимание на такое понятие как «безопасность дорожного движения», в результате посягательства на которую наступают общественно-опасные последствия. В юридической литературе, посвященной данной теме, в качестве общественной

⁵⁶ Козаченком И. Я., Незнамова З. А. Указ. соч. С. 529.

безопасности принято понимать общественные отношения, при этом происходит наложения понятий, поскольку, в таком случае, объектом посягательства являются общественные отношения, направленные на обеспечение безопасности в сфере общественных отношений⁵⁷.

Исходя из вышесказанного, следует включить в уголовный закон норму, предусматривающую раскрытие понятия «дорожное движение» именно в уголовно-правовом смысле. По мнению Н. И. Пикурова дорожное движение есть движение, непосредственно связанное с перемещением людей и грузов, в независимости от того где это происходит. Исходя из данного определения, можно сделать вывод, что при условии использования транспортного средства по его прямому назначению, нормы уголовного законодательства должны действовать вне зависимости от места движения транспортного средства. Решение данной проблемы может быть изменено за счет внесения изменения в понятие «дорога». Используемое в законодательстве понятие говорит о том, что дорога – это обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли, либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а так же трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Для установления связи понятий «дорожное движение» и «дорога» в предложенной Н. И. Пикуровым теории, в понятие «дорога» стоит внести следующие изменения: Дорога – обустроенная или приспособленная или используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения.

Стоит, конечно, обратить внимание на важность принятия Пленумом Верховного Суда РФ определенного постановления, чье действие будет направлено на разъяснение содержания понятия «общественно опасные нарушения правил дорожного движения», а так же будут даны указания на

⁵⁷ Якушин В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. – Тольятти. – 1998. – С. 67.

то, как правильно отграничивать данные преступления по форме вины, и будут содержаться уточняющие критерии, чем отличаются данные правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения, от тех, которые оказывают негативное влияние на порядок осуществления дорожного движения, при этом, не затрагивая состояние безопасности.⁵⁸

Все вышесказанное указывает на то, что современное законодательство в области обеспечения безопасности при осуществлении дорожного движения нуждается в совершенствовании, следовательно появляется острая необходимость в улучшении и уточнении текстов законодательства таким образом, чтобы их действие точно соответствовало их назначению. При изменении законодательства, важно обратить внимание на то, что стоит в более развернутой форме указать признаки преступления предусмотренного Уголовным законодательством в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Постановление Пленума Верховного суда РФ от 09.12.2008 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»⁵⁹, разъясняет последовательность действий судов при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, а так же особенности квалификации данного преступления. Стоит обратить внимание на тот факт, что при проведении сравнительного анализа и сопоставления указаний, которые дает названное постановление с материалами судебной практики, можно заметить, что соблюдение требований изложенных в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ зачастую не соблюдается.

Специалисты, деятельность которых заключается в подготовке данного вида актов, должны следить за обеспечением и удовлетворением потребностей уголовно-правовой деятельности, которые получили отражение

⁵⁸ Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. - М.: 1979. – С. 126.

⁵⁹ Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2009. - №2.

в законе, а так же расценивать данные потребности, как одно из наиболее важных условий полноценности конкретного норматива. Исходя из оговоренного ранее утверждения, можно сделать вывод о том, что при написании законов и подзаконных актов тщательно должно быть взвешено каждое понятие, каждый термин, что в свою очередь позволит грамотно толковать данный нормативно-правовой акт.

Безусловно, стоит обратить внимание на составление комментариев к законодательству, которое в первую очередь должно быть основано на научном подходе, что позволит производить качественную и полноценную оценку преступлений в сфере дорожного движения, а в следствии ограничивать такие преступления от схожих по признакам административных правонарушений, что, в свою очередь, позволит обеспечить более эффективное противодействие преступлениям, совершаемым в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Статистические данные, полученные на основе опроса сотрудников органов внутренних дел, говорят о том, что в процессе правоприменительной деятельности, ощущается острая необходимость грамотного толкования правовых норм, законов и подзаконных актов. Несмотря на это, комментарии к законодательству часто запаздывают. К примеру, к Уголовному кодексу РФ Федеральным законом от 8 декабря 2003 года был внесен большой перечень существенных изменений и дополнений, несмотря на это, комментарии к данным изменениям не появились даже к середине 2004 года. Безусловно, такое реагирование властей на издание законодательства не может оказывать позитивного воздействия не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но и на правоприменительную деятельность в целом.⁶⁰

Итак, вышеописанные исследования, проведенные мной в данной области, дают возможность сделать следующие выводы:

⁶⁰ www.gibdd.ru/stat/

1. Необходимо приведение объективной стороны преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ, в соответствие с тем, какая именно последовательность действий в момент нарушения правил дорожного движения приводит к причинению общественно-опасных последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, а именно причинения вреда жизни и здоровью.

2. Освободить современные подзаконные акты, к которым отсылает диспозиция ст. 264 УК РФ, от избыточной информации, а так же сгруппировать их по определенным признакам, а так же найти им отражение в основном документе, регулирующем данную сферу деятельности общества – Правилах дорожного движения.

3. Необходимо произвести согласование действующих нормативно-правовых актов друг с другом, а так же с существующей ныне практикой.

4. Необходимо принятие Постановления пленума Верховного Суда РФ, По оговоренным вопросам, в котором были бы изложены определенные уточнения и дополнения некоторых понятий, к примеру, таких как, «дорога», «транспортное средство», дорожное движение», «безопасность дорожного движения». При необходимости стоит привести эти понятия в соответствие с административным им уголовным правом.

5. Предложить Верховному Суду РФ дать официальные комментарии о том, что такое общественно опасное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а так же дать указания о том, как именно различать данные преступления в зависимости от формы вины и дать конкретные разъяснения о том, чем данные преступления отличаются от тех, которые посягают на порядок осуществления дорожного движения, при этом не затрагивая состояние безопасности дорожного движения.

Заключение

В заключении стоит изложить основные сформулированные в ходе исследования выводы и предложения.

Одним из самых важных средств борьбы с преступлениями против безопасности дорожного движения, является уголовно-правовая норма, в которой закреплена ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

В качестве непосредственного объекта преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует понимать как совокупность общественных отношений, направленных на обеспечение безопасности участников дорожного движения, а так же защиту их жизни и здоровья.

Предметом преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ законодателем предусмотрено механическое транспортное средство. Исходя из этого и происходит отграничение источников повышенной опасности от других транспортных средств. В связи с тем, что по вине водителей транспортных средств, не относящихся к механическим так же могут быть совершены дорожно-транспортные происшествия имеющие последствия предусмотренные ст. 264 УК РФ, в данную статью стоит внести изменения, для закрепления в ней ответственности для лиц, управляющих всеми видами транспортных средств.

В теоретической части уголовного права Российской Федерации в качестве общественно-опасного деяния предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует понимать нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта. Данное понятие является абстрактным, что в свою очередь не даёт возможности определения сущности преступления, поскольку оно охватывает не только те общественные отношения, которые связаны непосредственно с движением транспортных средств, но и те, которые не относятся к движению транспортных средств. Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что общественно-опасным деянием предусмотренным данным преступлением стол считать именно управление транспортным

средством с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

В преступлении предусмотренном ст. 264 УК РФ, может быть как простая причинно-следственная связь так и сложная. Сложная причинно-следственная связь пудрет присутствовать, при условии если в следствии нарушения одним водителем правил дорожного движения, другим водителям во избежание столкновения приходится нарушить правила дорожного движения и эти нарушения влекут за собой общественно-опасные последствия.

При условии квалификации преступления в сфере дорожного движения по ч. 3 ст. 264 УК РФ, стоит обратить внимание на то, что смерть всех потерпевших должна наступить в результате одного общественно-опасного деяния.

Решение проблемы связанной с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспорта может быть возможно только при условии комплексного воздействия правовых норм, технических наук, психологии и др.

Преступность в сфере осуществления дорожного движения, в настоящее время находится в состоянии постоянного развития, а так же увеличения степени общественной опасности.

К объективным критериям преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта стоит отнести: состояние транспортных средств, состояние дорожного покрытия, увеличение интенсивности движения, а так же отсутствие разгрузочных дорог, развилок, мостов.

К субъективными факторам преступлений в сфере осуществления дорожного движения можно относить: управление транспортным средством лицом, находящимся в алкогольном опьянении, невысокий уровень правового воспитания водителей, недостаточная активность организации дорожного движения со стороны администрации и сотрудников правоохранительных органов.

Необходимо приведение объективной стороны преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ, в соответствие с тем, какая именно последовательность действий в момент нарушения правил дорожного движения приводит к причинению общественно-опасных последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, а именно причинения вреда жизни и здоровью.

Освободить современные подзаконные акты, к которым отсылает диспозиция ст. 264 УК РФ, от избыточной информации, а так же сгруппировать их по определенным признакам, а так же найти им отражение в основном документе, регулирующем данную сферу деятельности общества – Правилах дорожного движения.

Необходимо произвести согласование действующих нормативно-правовых актов друг с другом, а так же с существующей ныне практикой.

Необходимо принятие Постановления пленума Верховного Суда РФ, По оговоренным вопросам, в котором были бы изложены определенные уточнения и дополнения некоторых понятий, к примеру, таких как, «дорога», «транспортное средство», дорожное движение», «безопасность дорожного движения». При необходимости стоит привести эти понятия в соответствие с административным им уголовным правом.

Предложить Верховному Суду РФ дать официальные комментарии о том, что такое общественно опасное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а так же дать указания о том, как именно различать данные преступления в зависимости от формы вины и дать конкретные разъяснения о том, чем данные преступления отличаются от тех, которые посягают на порядок осуществления дорожного движения, при этом не затрагивая состояние безопасности дорожного движения.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативно-правовые акты

1. Конституция РФ, принятая всенародным голосованием 12.12.1993
2. Уголовный кодекс Российской Федерации № 63-ФЗ от 13.06.1996г.
// Собрание законодательства РФ. – 1996. – №25 . – Ст. 2954.
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. - №50. - Ст. 4873.
4. Федеральный закон от 8 декабря 2003г. №162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2003. - №50. - Ст. 4848.
5. Федеральный закон от 9 февраля 2007г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. – 2007. - №7. - Ст. 837.
6. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993г. №1090 «Об утверждении Правил дорожного движения Российской Федерации» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. - №47. - Ст. 4531.
7. Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. №537 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» // Собрание законодательства РФ. - 2009. - №20. - Ст. 2444.

Специальная литература

8. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. - Л., 1957. – 303 с.
9. Борzych С.А. Исторический аспект уголовной ответственности за нарушение безопасности дорожного движения в России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России.-2014.-№1(2). - С. 132-138.
10. Боровиков В. Б., Смердов А. А. Уголовное право. Общая и особенная части. – М.: Юрайт, – 2013. – 673 с.

11. Войтенков Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения (генезис отечественного законодательства и зарубежный опыт) // Международное уголовное право и международная юстиция. - 2014. - №1. - С. 17.

12. Дроменко А. Ю., Морозова А. А. Сравнительный анализ вопросов по усилению ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения // Science Time. -2015. - № 4 (16). – С. 239 – 241.

13. Дворецкий М. Ю. Оптимизация уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестник ТГУ. – 2008. - № 6 (62). – С.354 – 357.

14. Домахин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. - М., 1956. – 257 с.

15. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие. - М.: Юриспруденция, 2011. – 192 с.

16. Иванов В. Д. Уголовное право. – М.: Изд-во Приор, 2014. – 420 с.

17. Иванов Н. Г. Уголовное право России. Общая и особенная части: Учебник для вузов. – М.: Экзамен, 2015. – 456 с.

18. Игнатов А. Н. Уголовное право России. – СПб.: Питер. – 2015. – 612с.

19. Казанцев С. Я., Кругликов Л. Л., Мазуренко П. Н., Сундуров Ф. Р. Уголовное право. – М.: Академия. – 2014. – 352 с.

20. Коробеев А. И. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право, 2010. - № 12. – С. 27 – 31.

21. Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных

трубопроводов // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке. - М., 2014. - С. 401.

22. Кудрявцев В.Л. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестник ЮУПИ. - 2012. - №2(8). - С. 89-99.

23. Кузнецова Н.Ф. Мнение ученых о реформе УК // Уголовное право. - 2004. - №1. - С. 26-27.

24. Курс российского уголовного права. Особенная часть / Под ред. В.Н. Кудрявцева, А.В. Наумова. - М.: Спарк, 2002. – 989 с.

25. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. - М.: Юрид. лит., 1979. – 189 с.

26. Мандрыкин А. Ю. Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта // Общество и право. – 2008. - № 8 (14). – С. 188 – 191.

27. Новоселов Г.П. Учение об объекте преступления. Методологические аспекты. – М., 2008. – 852 с.

28. Нерсесян В. Особенности установления причинной связи в составах преступлений, совершенных по неосторожности // Уголовное право. - 2000. - №3. - С. 31-34.

29. Петров С. А. Уголовная ответственность за нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта по уголовному законодательству России и Китая // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. – 2014. - № 1. – С. 80 – 83.

30. Питулько К. В. Уголовное право. Особенная часть. 2-изд. – М., 2008. - С. 351.

31. Проценко С. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. – М.: ЭКСМО, 2008. – 216 с.

32. Проценко С. С. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. – 2010. № 7. – С. 59 – 63.

33. Проценко С. В. Установление формы вины в процессе квалификации транспортного преступления // Уголовное право. – 2009. - № 2. – С. 59 – 63.
34. Рарог А. И. Уголовное право России. Особенная часть: учеб. пособие. – М.: Юристъ, 2010. – 640 с.
35. Решняк М. Г. Современные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Международного юридического института. - 2011. - № 1 (37). – С. 28 – 35.
36. Сверчков В. В. Уголовное право Особенная часть. Краткий курс лекций. – М.: Юрайт. 2013, 260 с.
37. Сверчков В.В. Уголовное право. Общая и Особенная части: учеб. пособие. – М.: Высшее образование, 2008. – 913 с.
38. Таргбаев А. Н. Уголовное право. Общая часть. – М.: Проспект. – 2016. – 448 с.
39. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: Учебник/ под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. – М.: Контракт, ИНФРА-М, 2009. – 856 с.
40. Уголовное право Российской Федерации: Особенная часть: Учебник. 2-е изд., испр. и доп. / Под ред. проф. Л.В. Иногамовой-Хегай. – М.: Инфра-М, 2005. – 687 с.
41. Уголовное право. Общая часть: Учебник под ред. А.И. Рарога. – М.: Проспект, 2014. - 516 с.
42. Уголовное право. Особенная часть: Учебник / Под ред. Л.Д. Гаухмана, С.В. Максимова. - 2-е изд., перераб., доп. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. – 850 с.
43. Уголовное право. Общая и Особенная части: учебник / под общ. ред. М.П. Журавлёва, С.И. Никулина. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма 2013. – 570 с.
44. Уголовное право России. Общая часть: учебник / Под ред. Б. В. Здравомыслова. - М.: Юристъ, 2014. – 687 с.

45. Якушин В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. - Тольятти, 1998. – 210 с.

Материалы судебной практики

46. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. - №2.

47. Архив Жигулевского городского суда за 2015г. Дело 1-58/2015

Электронные ресурсы

48. <http://base.consultant.ru/>

49. <https://www.gibdd.ru/stat/>

50. <http://cbsd.gks.ru/#>

51. <https://mvd.ru/opendata>