

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

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»
(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Уголовное право и процесс

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Актуальные проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств»

Студент

Д.П. Захарова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный руководитель

канд. юрид. наук, доцент, П.А. Кабанов

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

Оглавление

Введение	3
Глава 1 Теоретико-правовые аспекты преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	8
1.1 История становления и развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	8
1.2 Понятие и признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	14
Глава 2 Уголовно-правовой анализ преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	22
2.1 Объективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	22
2.2 Субъективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	29
Глава 3 Проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	38
Заключение	65
Список используемой литературы и используемых источников	69

Введение

Развитие и совершенствование транспортного комплекса в целом можно охарактеризовать как положительный фактор, однако нельзя оставлять без внимания, что для него характерны и негативные последствия. О таких последствиях свидетельствуют ухудшение состояние окружающей среды, причинение вреда жизни, здоровью и имуществу граждан. На сегодняшний день использование транспортных средств характерно практически для всех сфер жизни общества. Широкое распространение транспортных средств, многочисленность их видов, а также повышенная опасность их использования, создают необходимость тщательно регламентировать вопрос об ответственности лиц за совершение транспортных правонарушений. В частности, уголовная ответственность за указанные деяния раскрывается посредством норм главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что транспортные средства являются средствами повышенной опасности для окружающих, поэтому законодатель должен детально и справедливо регламентировать вопросы ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Несмотря на столь высокую значимость, при привлечении лица к уголовной ответственности за совершение указанных преступлений имеют место быть различные проблемные аспекты. В частности, на сегодняшний день законодательная конструкция статьи 267.1 УК РФ имеет ряд существенных недочетов, которые осложняют практику ее применения. Кроме того, отдельного внимания заслуживают вопросы криминализации первых случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения и передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.

Объект исследования – общественные отношения, складывающиеся по поводу уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Предмет исследования – правовые нормы, материалы научных публикаций, судебная практика, способствующие формированию целостного представления о категории «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Целью диссертационного исследования является комплексный анализ правового регулирования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также выявление проблемных аспектов, связанных с их квалификацией.

Определив основную цель диссертационного исследования, мы можем выделить следующие задачи, необходимые для ее достижения:

- изучить историю становления и развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- рассмотреть понятие и признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- проанализировать объективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- проанализировать субъективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- исследовать проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Различные аспекты темы настоящего исследования являлись предметом работ следующих авторов: С.К. Балашов, А.П. Бохан, Д.В. Вадило, А.Ш. Габдрахманов, Н.Ю. Исаев, М.М. Колчин, Д.В. Токманцев, А.Ю. Пожарский.

Теоретическую базу диссертационного исследования составляют работы следующих ученых: О.В. Безрукова, Н.Н. Белокобыльский,

В.А. Бугаев, И.С. Ванёков, А.В. Веселов, Ю.Б. Голик, И.В. Гончаров, Л.В. Горбунова, С.А. Деревянкина, Т.А. Дураев, О.В. Екимова, К.В. Золотарь, О.Н. Исаева, А.И. Коробеев, А.Е. Линкевич, П.В. Кобзина, А.В. Майоров, Н.М. Матюшин, А.Д. Махонина, М.В. Мидловец, И.А. Михайлова, А.В. Соляной, Д.Н. Попович, С.В. Проценко, Е.Ю. Семенов, С.Э. Талибова, И.В. Танага, Е.А. Таюрская, Е.Г. Телегина, С.Н. Тетеревлева, Н.В. Устименко, А.И. Чураев, К.С. Шищенко.

Проведенное диссертационное исследование позволило сформулировать и обосновать следующие выводы, выносимые автором на защиту:

- анализ сущностных признаков понятия «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» позволил нам предложить следующее определение данной категории. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта – виновное, общественно опасное деяние, за которое предусмотрена уголовная ответственность, характеризующееся транспортной составляющей, посягающее на безопасность дорожного движения или эксплуатацию транспортного средства, влекущие предусмотренные уголовным законом последствия.
- безопасность дорожного движения представляет собой состояние системы общественных отношений, возникающих по поводу перемещения людей и грузов при помощи транспортных средств или при их отсутствии, но в пределах дорог, при котором осуществляется защита личности от дорожно-транспортных происшествий и непосредственно связанных с ними последствий.
- в нынешних условиях актуальной действительности мы считаем возможным закрепить уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, поскольку в таком случае ответственность за содеянное будет

соответствовать общественной опасности указанного деяния. Кроме того, мы считаем возможным, криминализировать часть вторую статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об административном правонарушении и закрепить по аналогии уголовную ответственность лица за первый случай передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. Это обусловлено, во-первых, высоким уровнем общественной опасности управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, во-вторых, растущим числом дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, находящихся под управлением лиц в состоянии опьянения.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в разработке научных положений на тему «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Сформулированные в результате проведенного исследования выводы углубляют научные знания о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта и могут быть использованы как основа для дальнейших исследований по теме диссертационного исследования.

Практическая значимость настоящей работы заключается в том, что идеи и рекомендации, предложенные автором, могут быть использованы в учебном процессе при подготовке студентов-бакалавров. В частности, материалы данного исследования, могут учитываться при разработке курса дисциплин «Уголовное право» и «Квалификация преступлений».

Нормативную базу исследования составляют: Уголовный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон «О транспортной безопасности», Концепция общественной безопасности в Российской Федерации, Решение Комиссии Таможенного союза «О принятии технического регламента Таможенного союза», «О безопасности колесных транспортных средств».

Эмпирическую основу исследования составляют материалы судебной практики.

Отдельные выводы диссертационного исследования были использованы автором при подготовке материалов для публикации в научном журнале «Студенческий».

Методологическую основу диссертационного исследования составляют общенаучные и специальные методы. В число общенаучных методов познания входят: синтез, анализ, сравнение, дедукция, индукция, диалектический метод. К числу используемых в данной работе специальных методов относятся: историко-правовой метод, формально-юридический метод, сравнительно-правовой метод, метод правовой статистики.

Сформулированные в результате проведенного исследования выводы углубляют научные знания о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта и могут быть использованы как основа для дальнейших исследований по теме диссертационного исследования.

Структура диссертационного исследования определена введением, тремя главами, заключением, а также списком используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Теоретико-правовые аспекты преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 История становления и развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

Развитие законодательства, регулирующего вопросы эксплуатации транспортных средств и устанавливающего ответственность за их нарушения, берет свое начало с момента, когда те или иные виды транспорта стали занимать важное место в инфраструктуре крупных городов. Упоминания о регулировании вопросов дорожного движения можно найти еще в тексте Соборного уложения 1649 года. А именно: в главе девятой содержались предписания относительно движения гужевого транспорта, а также устанавливался запрет на действия, ограничивающие возможность передвижения по дорожным путям. Говоря об уголовной ответственности за преступления в сфере безопасности дорожного движения, можно отметить, что в том же Соборном уложении в статье 17 главы 22 была предусмотрена следующая норма: «с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадейю ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит, или ея тем боем изувечит, и беременная будет жена от того его бою дитя родит мертво, а сама будет жива» [57]. Анализ данной нормы позволяет прийти к выводу, что законодатель устанавливал ответственность за причинение умышленного вреда здоровью, где в качестве орудия преступления использовалась лошадь. Данная точка зрения находит свое отражение среди ученых-юристов. Так, И.С. Ванеков обращает внимание, что указанное посягательство направлено именно на личность, а не на правила использования гужевым транспортом [8, с. 17]. Мы разделяем представленную точку зрения, но считаем, что необходимо принимать во внимание следующее. Во-первых, как уже было отмечено ранее на данном историческом этапе в

законодательстве еще в качестве объекта посягательства правила эксплуатации не были сформированы в должной степени. Во-вторых, формулировка «с пьянства» с одной стороны может рассматриваться в качестве отягчающего обстоятельства причинения вреда здоровью путем наезда на лошади, а с другой как норма, предусматривающая ответственность за управление гужевым транспортом в ненадлежащем состоянии. Обе указанные точки зрения имеют место быть, однако, на наш взгляд, очевидным остается тот факт, что исследуемую норму можно рассматривать как предпосылку развития ответственности за нарушение эксплуатации транспортного средства, повлекшего за собой причинения вреда другим лицам.

Предпосылки развития ответственности за нарушение эксплуатации транспортных средств можно наблюдать и в Указе Петра I от 3 января 1683 года. В нем содержался запрет на осуществление быстрой езды по городу с целью ограничить увечья горожан. В период правления Анны Иоанновны был принят указ, который устанавливал ответственность для лиц, нарушающих правила мирной езды. Ответственность в нем варьировалась от штрафа до ссылки на каторгу за неоднократное нарушение указанных правил [4, с. 55]. В дальнейшем мы можем наблюдать постепенное закрепление в нормативно-правовых актах правил эксплуатации гужевого транспорта, однако не можем говорить о включении безопасности дорожного движения в качестве охраняемого уголовным законом объекта.

По мнению большинства ученых, необходимость уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения появилась в конце 19 – начале 20 века, поскольку именно в этот период транспорт стал активно входить в повседневную жизнь общества [13, с. 107]. Отдельные нормы, предусматривающие уголовную ответственность за преступления в сфере дорожного движения, мы можем наблюдать в Уголовном уложении 1903 года. Так, за захват или разрушение железной дороги, служащей для общего или правительственного пользования, предусматривалось наказание в виде

отправления на каторгу [69]. В целом можно отметить, что безопасность движения в большей степени затрагивала вопросы железнодорожного и водного транспорта.

Появление автомобильного транспорта происходит в 1910 году, однако, ввиду его малой численности на городских дорогах, необходимость его регулирования, с точки зрения законодателя, отсутствовала. Никаких особых нововведений не принесла за собой и кодификация уголовного законодательства. В Уголовном кодексе РСФСР от 1922 и 1926 годов преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта были отнесены к различным группам преступлений. Так, нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения относилось законодателем к преступлениям против общественной безопасности и публичного порядка, а злоупотребление властью, превышение или бездействие власти и халатное отношение к службе, если в результате таковых последовало расстройство транспорта было отнесено к должностным (служебным) преступлениям [65]. Уголовный кодекс РСФСР 1926 года относит организацию в революционных целях разрушения или повреждения взрывом, поджогом или другим способом железнодорожных или иных путей и средств сообщения к группе революционных преступлений. А также отдельные схожие преступления были включены в число преступных деяний против порядка управления [66]. В целом можно отметить, что отечественное законодательство в советский период развития государства уже акцентирует внимание на охране транспортного движения, но не выделяет в качестве отдельного объекта безопасность дорожного движения.

3 марта 1929 года вступает в силу Постановление ЦИК и СНК СССР «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями». В нем устанавливается уголовная ответственность за следующие деяния: во-первых, разрушение или повреждение железнодорожных и иных путей сообщения,

сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов; во-вторых, нарушение правил охраны порядка и безопасности движения, охраны имущества транспорта, предупреждения и пресечения незаконного использования транспорта; в-третьих, нарушение правил предупреждения столкновения судов в море [47]. Следует также отдельно выделить Постановление ЦИК и СНК СССР от 23 января 1931 г. «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта». В нем законодатель устанавливает ответственность за нарушение работником правил трудовой дисциплины, если это повлекло или могло повлечь за собой повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений, либо несчастные случаи с людьми и другие последствия, влекущие за собой срыв (невыполнение) намеченных правительством планов перевозок или угрозу правильности и безопасности движения [48]. В целом можно отметить, что указанные постановления расширили число преступлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Однако по-прежнему без внимания остаются преступления на автомобильном транспорте, что, на наш взгляд, можно объяснить все еще невысоким числом автотранспорта в наличии у населения страны. Отдельно можно отметить, что причинение смерти и вреда здоровью в основном рассматривались в качестве неумышленных преступлений (причинение смерти по неосторожности, причинение вреда здоровью по неосторожности). Транспорт в этом случае выступал в качестве орудия совершения преступления, а не как специальный признак, позволяющий квалифицировать деяние по отдельной статье, предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Постепенные, но значительные изменения в жизни социума послужили причиной создания нового законодательства, которое бы отвечало потребностям общества и современным реалиям. Одним из продуктов деятельности по актуализации законодательства стал Уголовный кодекс 1960 года. В десятой главе указанного нормативно-правового акта законодатель

закрепил преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. В данной главе мы отдельно можем выделить следующие составы преступлений. Во-первых, в статье 211 устанавливала ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами, если это повлекло за собой причинение потерпевшему любого вреда здоровью, либо его смерть, а также смерть нескольких лиц. Следует обратить внимание, что в рассматриваемой статье законодатель раскрывает понятие транспортных средств и относит к их числу все виды автомобилей, трактора, трамваи, троллейбусы, мотоциклы, а также другие механические средства передвижения [67]. По сути, указанная норма стала прообразом современной 264 статьи Уголовного кодекса Российской Федерации. Впервые законодатель закрепляет специальную норму, которая предусматривает уголовную ответственность за нарушение эксплуатации всех транспортных средств и достаточно подробно указывает какие последствия должно повлечь совершение такого деяния.

Во-вторых, статья 211.2 Уголовного кодекса 1960 года устанавливала ответственность за выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств или иное грубое нарушение правил их эксплуатации, совершенное лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. По аналогии с предыдущей нормой в качестве последствий указанного деяния законодатель по аналогии с предыдущей нормой предусматривает причинение любого вреда здоровью, смерть потерпевшего или смерть нескольких лиц. В-третьих, статья 211.3 устанавливала ответственность за допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения, если это привело к указанным выше последствиям. В-четвертых, статья 213 устанавливала ответственность за нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения, если это повлекло гибель людей или иные тяжкие последствия. В данном случае законодатель имеет ввиду причинение

тяжкого вреда здоровью другим лицам. Отдельно Уголовный кодекс 1960 года предусматривает ответственность за самовольную без должной на то необходимости остановку поезда и захват воздушного судна. В целом можно отметить, что на данном этапе развития законодательства защита и охрана дорожного движения и эксплуатации транспорта сформировались как самостоятельный объект уголовной охраны, поэтому становится не совсем понятно, по какой причине законодатель не упомянул их в названии рассмотренной главы.

Последующие изменения уголовного законодательства в основном затрагивали размеры установленных санкций. Отдельно можно отметить, что в 1992 году управление в состоянии алкогольного опьянения было декриминализовано и вновь признано преступлением лишь несколько лет назад. Однако анализ действующего законодательства будет представлен нами в следующей главе. На данный момент мы можем сделать следующие выводы. Долгое время законодатель не выделял в качестве отдельной группы преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Мы можем обнаружить предпосылки становления системы указанных преступлений в дореволюционном уголовном законодательстве, но говорить о полноценном выделении дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в качестве отдельного объекта уголовно-правовой охраны недопустимо. В целом мы считаем возможным разделить историю становления и развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств на три этапа. Во-первых, дореволюционный этап (1649-1905 годы), на котором только начинают формироваться предпосылки развития системы рассматриваемых преступлений. Во-вторых, советский период (1905-1991 годы), на котором транспорт постепенно начинает занимать важное место в жизни общества, результатом чего становится введение в Уголовный кодекс 1960 года нескольких наиболее значимых для рассматриваемой темы составов

преступлений. В-третьих, современный этап (1991 год – нынешнее время), на данном этапе мы можем наблюдать уже сформировавшуюся систему преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

1.2 Понятие и признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

На сегодняшний день в законодательстве отсутствует легальное определение понятия преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В научной литературе также отсутствует единство мнений относительно данного вопроса. Поэтому считаем необходимым в первую очередь, рассмотреть сущностные признаки исследуемой категории и на их основе дать свое авторское определение. В первую очередь авторы отмечают, что всем преступлениям данной категории характерен единый объект посягательства, а именно: безопасность движения или правила эксплуатации транспортного средства [73, с. 150]. Это наиболее явный признак, который отражает критерий группировки данной категории преступлений. Все преступления рассматриваемой группы, безусловно, посягают на единый непосредственный объект уголовно-правовой охраны.

Родовым объектом транспортных преступлений является общественная безопасность. Согласно положениям Концепции общественной безопасности в Российской Федерации одним из наиболее значимых факторов, влияющих на обеспечение безопасности граждан, является функционирование транспортной системы [19]. Именно этим обстоятельством и обусловлено выделение безопасности движения и эксплуатации транспорта в качестве самостоятельного объекта уголовно-правовой охраны. Теперь необходимо более подробно рассмотреть понятия «эксплуатация транспортного средства» и «безопасность движения».

Согласно пункту шестому Технического регламента Таможенного союза понятие эксплуатация подразумевает стадию жизненного цикла транспортного средства, на протяжении которой осуществляется его использование по прямому назначению [54]. Таким образом, мы можем сделать вывод, что безопасность эксплуатации транспорта подразумевает прямую взаимосвязь между защищенностью личностью от преступлений, предусмотренной главой 27 Уголовного кодекса, и соответствия транспортного средства установленным требованиям.

Статья вторая Федерального закона «О безопасности дорожного движения» раскрывает понятие безопасности дорожного движения следующим образом: состояние дорожного движения, которое отражает степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [71]. Стоит отметить, что указанное понятие акцентирует внимание именно на непосредственных участниках дорожного движения. При этом, в результате ДТП вред может причинен лицам, которые не выступали в качестве участников дорожного движения. Ярким примером обозначенной ситуации выступает следующий случай из судебной практики. Так, Р. потерял управление автомобилем, в результате чего был совершен наезд на здание кафе. В ходе наезда сотруднице был причинен тяжкий вред здоровью. Оценивая обстоятельства данного дела, суд пришел к выводу, что подсудимый виновен в совершении преступления, предусмотренного частью первой статьи 264 Уголовного кодекса [50]. В представленном случае дорожно-транспортным происшествием вред причинен лицу, которое не являлось непосредственным участником дорожного движения. Указанное обстоятельство позволяет нам сформулировать более расширенное определение категории безопасность дорожного движения. Безопасность дорожного движения представляет собой состояние системы общественных отношений, возникающих по поводу перемещения людей и грузов при помощи транспортных средств или при их отсутствии, но в пределах дорог,

при котором осуществляется защита личности от дорожно-транспортных происшествий и непосредственно связанных с ними последствий.

Следующий признак определяет рассматриваемые преступления как вмешательство в безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта. Преступник, совершая одно и преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса, оказывает негативное влияние на безопасность дорожного движения, тем самым уменьшая или вовсе снижая до нулевого значения показатель защищенности таких объектов охраны как жизнь, здоровье, собственность.

Рассматриваемые преступления совершаются в сфере безопасности транспортного движения или непосредственно связанных с ней отношений [5, с. 30]. В целом указанную сферу общественной жизни можно разделить на две основные группы. Во-первых, создания транспортного средства. Преступления при указанных обстоятельствах могут быть совершены только лицами, на которых возложена обязанность по обеспечении его эксплуатационной надежности при его сооружении. Во-вторых, эксплуатация транспортного средства. В этом случае преступления связаны с взаимодействием человека и транспортного средства. Лицо, совершающее преступление, в этом случае нарушает правила эксплуатации или управления транспортным средством, либо создает стороннюю угрозу безопасности транспортного средства, не управляя при этом им.

Следующим определяющим признаком рассматриваемой группы преступлений является транспортная составляющая. Транспортная составляющая подразумевает обязательное наличие транспортного средства или какого-либо объекта транспортной инфраструктуры при совершении исследуемой группы преступных деяний. В связи с этим, для начала, считаем необходимым, рассмотреть понятие транспортного средства. Весьма лаконичное определение рассматриваемого понятия предусмотрено правилами дорожного движения. Транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования,

установленного на нем [45]. Однако данное определение затрагивает исключительно сферу автомобильного транспорта. Мы должны учитывать, что транспортное средство в контексте данного исследования категория куда более обширная. Помимо автомобильных устройств для перевозки можно выделить железнодорожные, воздушные, водные устройства, метрополитен, а также другие механические устройства для перемещения. К другим механическим транспортным средствам Уголовный кодекс относит трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, которые не требуют наличия специального права управления [68] (велосипед, самокат и так далее). Говоря об объектах транспортной инфраструктуры, мы подразумеваем систему всех путей сообщения и иных непосредственно связанных с ними устройств и сооружений, которые используются для перемещения людей и грузов между различными территориальными пунктами.

Говоря о транспортной составляющей, стоит отметить, что ранее предметом рассматриваемой группы преступлений выступал магистральный трубопровод. До 2018 года статья 269 Уголовного кодекса устанавливала ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов [69]. В научной литературе к отнесению указанного деяния в группу транспортных преступлений относились весьма скептически. Отдельные ученые указывали на то обстоятельство, что, хотя трубопроводы действительно осуществляют транспортировку различных ресурсов (нефть, газ), такое перемещение имеет изолированный характер. То есть, трубопровод не связан с внешним миром, с его помощью не осуществляется перевозка людей, поэтому он не может подвергнуть опасности их жизни и здоровье [40, с. 72]. Мы разделяем позицию автора по данному вопросу и считаем, что нарушение правил строительства, ремонта и эксплуатации трубопровода направлены в большей степени не на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта, а на пожарную и экологическую безопасность. На наш взгляд, отнесение деяния,

предусмотренного статьей 269 Уголовного кодекса, к числу транспортных преступлений носило весьма условный характер, поэтому мы поддерживаем решение законодателя об исключении данной нормы из главы 27 Уголовного кодекса.

Будучи уголовными правонарушениями, преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта соответствуют общим признакам категории «преступления». Во-первых, указанные преступления являются общественно-опасными деяниями. Само по себе нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта не всегда образует состав преступления. Для этого требуется наступление общественно-опасных последствий, предусмотренных Уголовным кодексом (например: причинение тяжкого вреда здоровью). Во-вторых, рассматриваемая группа преступлений являются виновными деяниями. То есть, для квалификации указанных деяний требуется наличие вины в предусмотренной законом форме. В-третьих, рассматриваемые деяния имеют уголовно наказуемый характер. То есть, за их совершение законом предусмотрена уголовная ответственность.

Совокупность указанных признаков позволяет нам сформулировать следующее определение. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта – виновное, общественно опасное деяние, за которое предусмотрена уголовная ответственность, характеризующееся транспортной составляющей, посягающее на безопасность дорожного движения или эксплуатацию транспортного средства, влекущие предусмотренные уголовным законом последствия.

В научной литературе в настоящий момент ведутся споры о соотношении понятий «преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта», «транспортные преступления», «автотранспортные преступления». Категорию «транспортные преступления» можно толковать по-разному. Отдельные ученые отождествляют данное понятие с понятием преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта [22, с. 92]. Другие авторы допускают более

широкое толкование данного понятия. Основываясь на структуре Уголовного кодекса Российской Федерации, к числу преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта мы можем отнести преступления, перечисленные в главе 27 Уголовного кодекса. В свою очередь, те авторы, которые расширительно толкуют понятие транспортных преступлений, помимо указанных ранее преступлений включают в данную группу:

- неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения;
- пиратство;
- нарушение правил перевозки взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий;
- загрязнение морской среды;
- диверсия [61, с. 102].

Мы придерживаемся мнения, что отнесение перечисленных выше составов преступлений к категории транспортных преступлений является не совсем корректным. Безусловно, для них характерно наличие транспортной составляющей (например: пиратство осуществляется при использовании морских транспортных средств). Однако указанные преступления направлены на другие объекты уголовно-правовой охраны. Так, например, неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения относится к преступлениям против собственности. При отсутствии других каких-либо противоправных деяний в данном случае вред безопасности дорожного движения причинен не будет. По аналогии в качестве примера мы можем взять и другой состав – загрязнение морской среды. Данное преступление направлено против экологии и окружающей среды. Хотя при его совершении может быть использовано транспортное средство, безопасность дорожного движения не затрагивается в ходе реализации указанного преступного деяния. Таким образом, мы придерживаемся мнения, что понятия «преступления

против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта» допустимо рассматривать в качестве тождественных понятий.

В свою очередь термин автотранспортные преступления в соотношении с двумя рассмотренными выше понятиями имеет более узкое значение. Автотранспортные преступления представляют собой запрещенные под угрозой уголовного наказания деяния, которые совершены на автомобильном транспорте [20, с. 174]. Данное определение охватывает весьма узкую категорию транспортных преступлений. Поэтому отождествлять понятия «преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта» и «автотранспортные преступления» не представляется возможным, поскольку они затрагивают разные по объему группы преступлений. Мы считаем, что указанные понятия необходимо соотносить как общее и часть, то есть, автотранспортные преступления являются частью преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Завершая обсуждение по теме данной главы и обобщая все вышеизложенное, мы можем сделать следующие выводы.

Во-первых, долгое время законодатель не выделял в качестве отдельной группы преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Мы можем обнаружить предпосылки становления системы указанных преступлений в дореволюционном уголовном законодательстве, но говорить о полноценном выделении дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в качестве отдельного объекта уголовно-правовой охраны недопустимо. В целом мы считаем возможным разделить историю становления и развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств на три этапа: дореволюционный этап (1649-1905 годы); советский период (1905-1991 годы); современный этап (1991 год – настоящее время).

Во-вторых, при анализе объекта преступного посягательства транспортных преступлений, нами было предложено следующее определение понятия безопасность дорожного движения. Безопасность дорожного движения представляет собой состояние системы общественных отношений, возникающих по поводу перемещения людей и грузов при помощи транспортных средств или при их отсутствии, но в пределах дорог, при котором осуществляется защита личности от дорожно-транспортных происшествий и непосредственно связанных с ними последствий.

В-третьих, анализ совокупности существенных признаков позволил нам сформулировать следующее определение. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта – виновное, общественно опасное деяние, за которое предусмотрена уголовная ответственность, характеризующееся транспортной составляющей, посягающее на безопасность дорожного движения или эксплуатацию транспортного средства, влекущие предусмотренные уголовным законом последствия.

Глава 2 Уголовно-правовой анализ преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

2.1 Объективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

Пользуясь классическим подходом к исследованию состава того или иного правонарушения, мы начнем свой анализ с объективных признаков. К их числу относятся объект и объективная сторона правонарушения. Объект правонарушения представляет собой совокупность общественных отношений, на которые направлено посягательство. Значение установления объекта правонарушения имеет особое значение для верной квалификации деяния, а также предоставляет возможность определить пределы действия юридической нормы. В первую очередь мы рассмотрим вертикальную классификацию объекта преступления. Она включает в себя родовой, видовой и непосредственные объекты преступления.

Основываясь на структуре Уголовного кодекса РФ, в качестве родового объекта преступлений, предусмотренных главой 27, выступает совокупность общественных отношений по обеспечению общественной безопасности. Однако в научной литературе можно встретить и иные точки зрения относительно данного вопроса. Так, отдельные ученые обращают внимание, что родовым объектом указанной группы преступлений выступает отношения в сфере безопасности функционирования транспортных средств. Сторонники данной точки зрения ссылаются на то, что понятие «общественная безопасность» является чрезмерно обширным и не отражает должной специфики родового объекта транспортных преступлений [23, с. 102]. Сущность понятия «функционирование» в контексте рассматриваемой темы, на наш взгляд, подразумевает или непосредственно затрагивает движение и эксплуатацию транспорта, что, по сути, тождественно с категорией «безопасность дорожного движения и эксплуатация транспортного средства».

Поэтому, на наш взгляд, рассматривать безопасность функционирования транспортных средств в качестве родового объекта не совсем корректно, поскольку при таком подходе родовой и видовой объекты будут абсолютно идентичны. В свою очередь общественная безопасность включает в себя несколько групп охраняемых законом общественных отношений, в том числе и безопасность движения и эксплуатации транспорта. Таким образом, мы не разделяем приведенную выше позицию авторов и придерживаемся «классической» точки зрения, что родовым объектом преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса, являются общественные отношения по обеспечению общественной безопасности.

Видовым объектом преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса, являются отношения по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта. Однако относительно данного вопроса в научной литературе также можно встретить альтернативную точку зрения. Так, О.Н. Исаева предлагает рассматривать в качестве видového объекта указанной группы преступлений транспортную безопасность [16, с. 102]. Законодатель определяет транспортную безопасность как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства [72]. Указанное понятие охватывает только охрану транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, не затрагивая при этом защиту участников дорожного движения. Таким образом, мы можем сделать вывод, что понятие «транспортная безопасность» уже категории «безопасность движения и эксплуатации транспорта». Соответственно, транспортная безопасность не может выступать видовым объектом преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса, поскольку оно уже и является составной частью категории «безопасность движения и эксплуатации транспорта».

Непосредственный объект уголовного правонарушения в теории уголовного права делится на основной, дополнительный и факультативный объект. Основным непосредственным объектом преступления является составной

частью видового объекта и обладает аналогичными свойствами. Кроме того, основной объект определяет юридическую природу преступления, его антисоциальную сущность и место правовой нормы, закрепляющей соответствующее преступление, в системе уголовного законодательства. Основным непосредственным объектом рассматриваемой группы преступлений являются отношения по обеспечению безопасности дорожного движения и безопасности эксплуатации транспорта. Дополнительным непосредственным объектом рассматриваемой группы преступлений практически во всех составах выступают отношения по охране здоровья человека. Факультативным объектом, как правило, выступают отношения по защите жизни человека от преступных посягательств.

Среди ученых встречается точка зрения, что дополнительным объектом транспортных преступлений является жизнь и здоровье человека, а факультативным объектом общественные отношения по защите собственности [24, с. 94]. Согласно горизонтальной классификации объектов преступления, в результате совершения уголовно-наказуемого деяния наряду с непосредственным объектом негативному воздействию подвергается и дополнительный объект. Факультативный объект не является обязательным признаком состава преступления, но он предусмотрен законом в качестве квалифицирующего обстоятельства. В связи с этим отношения по защите жизни не могут рассматриваться в качестве дополнительного объекта. Поскольку смерть одного или нескольких лиц рассматриваются уголовным законом в качестве квалифицирующих обстоятельств для преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса (например, части 2, 3, 4 статьи 263).

Отдельно стоит обратить внимание, что в научной литературе имеет место быть точка зрения, согласно которой в транспортных преступлениях основным непосредственным объектом выступают отношения по защите жизни и здоровья человека, а отношения по обеспечению безопасности

дорожного движения и эксплуатации транспорта имеют второстепенный характер, поэтому являются дополнительным объектом [25, с. 142].

Представленная точка зрения ставит под сомнение систему построения Особенной части Уголовного кодекса. Поскольку признание отношений по охране жизни и здоровья человека в качестве основного непосредственного объекта транспортных преступлений приведет к необходимости изменить их положение в иерархии преступлений. Мы не разделяем данную позицию и придерживаемся следующего мнения. Безусловно, охрана жизни и здоровья имеет приоритет относительно остальных объектов уголовно-правовой охраны. Но применительно к транспортным преступлениям он не может рассматриваться в качестве основного хотя бы потому, что законодатель рассматривает причинение вреда здоровью в качестве одного из последствий нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Например, в части первой статьи 263 Уголовного кодекса, что лицо привлекается к ответственности, если в результате совершения деяния был причинен тяжкий вред здоровью человека либо крупный ущерб. Таким образом, мы делаем вывод, что отношения по охране жизни и здоровья человека не могут рассматриваться в качестве основного непосредственного объекта транспортных преступлений.

Объективная сторона транспортных преступлений, как правило, определяется деянием (нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта), последствиями (тяжкий вред здоровью, смерть одного или более лиц, крупный имущественный ущерб) и причинная связь между ними. Деяние может осуществляться путем совершения определенного действия, например, проезд на запрещающий сигнал светофора, либо бездействия, например, не совершение действий, предписанных нормативно-правовыми актами в области транспортной безопасности. В основном транспортные преступления являются правонарушениями с материальным составом. Однако есть исключения из общего правила. Так, лицо привлекается к уголовной ответственности за сам факт совершения следующих

преступлений: управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость; действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств; нарушение правил международных полетов.

Как уже отмечалось выше, для большинства транспортных преступлений обязательным условием уголовной ответственности является наличие причинной связи между самим деянием и наступившими последствиями. Данный факт подразумевает, что нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта должно:

- предшествовать последствиям, предусмотренным законом;
- создавать реальную угрозу их наступления;
- само по себе нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта без вмешательства стороннего воздействия должно стать причиной указанных последствий.

В отдельных случаях на практике возникают ситуации, когда наличие причинной связи между деянием и последствием должно быть поставлено под сомнение, а суду необходимо провести проверку доводов подсудимого, которые легли в основу такой позиции. Так, в ходе судебного заседания было установлено, что Г., управлявший автомобилем, нарушил правила дорожного движения и совершил маневр на участке дороги, где такие действия запрещены. В результате чего Г. совершил столкновение с мотоциклом под управлением Ф., повлекшее за собой причинение тяжкого вреда здоровью и последующую смерть. Подсудимым было заявлено, что наступлению смерти потерпевшего способствовало то обстоятельство, что ему несвоевременно была оказана медицинская помощь, поскольку по требованию отца Ф. он был направлен в медицинское учреждение, которое располагалось дальше ближайшей больницы. В этом случае судом была назначена экспертиза и проведена проверка в отношении доводов подсудимого, что стало причиной переквалификации содеянного [33]. Однако не всегда сам факт того, что потерпевший не был доставлен в ближайшую больницу, может

свидетельствовать об отсутствии причинной связи между деянием и наступлением смерти потерпевшего. Так, при аналогичных обстоятельствах потерпевший был доставлен не в расположенную по близости больницу, а в другое медицинское учреждение. Подсудимый заявил, что неоказание своевременной медицинской помощи стало причиной смерти. Судом было установлено, что ближайшая больница не обладала необходимым набором специалистов и оборудования для оказания необходимой медицинской помощи. Именно это обстоятельство послужило основанием для направления потерпевшего в другое медицинское учреждение [36]. Таким образом, судам при рассмотрении дел о совершении транспортных преступлений необходимо обращать особое внимание на причинную связь между самим противоправным деянием и наступившими последствиями. Судам необходимо принимать во внимание следующее. Само по себе оставление потерпевшего не в ближайшую больницу, а в более отдаленное медицинское учреждение не может быть признано причиной смерти из-за несвоевременной медицинской помощи, если в ближайшей больнице оказание медицинской помощи было невозможно.

Особая значимость исследование судами наличия причинной связи обусловлена сложностью транспортных преступлений. Преступления рассматриваемой группы отличаются наличием высокого числа предшествующих и сопутствующих нарушению факторов. К их числу мы можем отнести в первую очередь противоправное поведение других водителей и иных участников дорожного движения. В таких ситуациях реальный (руководствуясь правилами логики) виновник своими действиями создает аварийную ситуацию, при этом остается в стороне, а другие участники движения вынуждены нарушать правила движения, в результате чего могут наступить тяжкие последствия. К числу подобных факторов мы также можем отнести: повреждения дорожного полотна; неудовлетворительное состояние объектов дорожной инфраструктуры; скрытые повреждения транспортных средств; обстоятельства непреодолимой силы, а также другие факторы,

вносящие свой «вклад» в наступление тяжких последствий. Латентный характер их влияния и широкое разнообразие создают определенные сложности при решении вопроса о наличии причинной связи между деянием и последствиями. Однако учет таких факторов является обязательным.

Среди ученых имеет место быть точка зрения, что для квалификации отдельных транспортных преступлений имеет юридическое значение место совершения преступления [60, с. 128]. Данная точка зрения, безусловно, подтверждается положениями уголовного закона. Так, преступление, предусмотренное статьей 264 Уголовного кодекса, может быть совершено только в пределах автотранспортных дорог. В свою очередь, преступление, предусмотренное статьей 270 Уголовного кодекса, может быть совершено только в пределах водных путей. Какие-либо другие факультативные признаки объективной стороны не имеют значения для квалификации содеянного.

В завершении темы данного параграфа мы можем сделать следующие выводы. Во-первых, основным непосредственным объектом рассматриваемой группы преступлений являются отношения по обеспечению безопасности дорожного движения и безопасности эксплуатации транспорта. Во-вторых, отношения по охране жизни и здоровья человека не могут рассматриваться в качестве основного непосредственного объекта транспортных преступлений, поскольку законодатель рассматривает причинение вреда здоровью в качестве одного из возможных последствий нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. То есть, указанный объект не всегда подвергается преступному воздействию. В-третьих, объективная сторона транспортных преступлений, как правило, определяется деянием, последствиями и причинная связь между ними. В основном транспортные преступления являются правонарушениями с материальным составом. Однако есть исключения из общего правила. В-четвертых, судам при рассмотрении дел о совершении транспортных преступлений необходимо обращать особое внимание на причинную связь между самим противоправным деянием и

наступившими последствиями. Судам необходимо принимать во внимание следующее. Само по себе оставление потерпевшего не в ближайшую больницу, а в более отдаленное медицинское учреждение не может быть признано причиной смерти из-за несвоевременной медицинской помощи, если в ближайшей больнице оказание медицинской помощи было невозможно.

2.2 Субъективные признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

Субъективные признаки правонарушения определяются субъектом и субъективной стороной. Составам транспортных преступлений не характерен единый субъект, поэтому рассмотрим каждое из правонарушений, предусмотренных главой 27, в отдельности. Для нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена характерен специальный субъект преступления. Это лицо, управляющее транспортным средством (например: машинист, капитан судна и так далее). Кроме того, субъектом данного преступления является лицо, которое в силу закона или занимаемой должности обязано соблюдать правила безопасности движения (например: диспетчер, руководитель полетов и так далее). Аналогичный специальный субъект характерен и нарушению требований транспортной безопасности (263.1 Уголовного кодекса). То есть, специальный субъект, а именно лицо, на которое возложена ответственность по обеспечению транспортной безопасности.

Субъектом преступлений, предусмотренных статьями 264, 264.1, 264.2 Уголовного кодекса, является лицо, достигшее возраста 16 лет, управлявшее транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. В случае со статьями 264.1 и 264.2 субъект должен обладать специальным признаком. А именно ранее подвергаться ответственности за управление транспортным средством в

состоянии опьянения, превышение скоростного режима на величину более 80 километров в час, выезд на полосу встречного движения. Здесь стоит обратить внимание на отдельных особенностях определения субъекта преступления, выявленных нами в ходе анализа судебной практики. В первую очередь стоит отметить, что субъектом преступления, предусмотренного статьей 264 и 264.2 Уголовного кодекса, признается в том числе и лицо, которое управляет транспортным средством независимо от запуска двигателя. Указанный вывод предусмотрен одним из пунктов Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 года №20. Так, Верховный Суд определил, что само по себе управление транспортным средством представляет собой целенаправленное воздействие, в результате которого оно изменяет свое положение в пространстве. При этом не имеет значения, запускался двигатель или нет [43]. Здесь стоит отметить, что лицо не признается субъектом указанного преступления в том случае, если водитель находится в буксируемом транспортном средстве при использовании жесткой сцепки прямолинейного движения. В этом случае буксируемое транспортное средство движется по траектории буксирующего, поэтому водитель не имеет реальной возможности осуществлять полноценное управление. Аналогичная позиция затрагивает ситуации, когда лицо ведет мопед или мотоцикл пешком, то есть, не находясь на месте управления.

Следует также обратить внимание, что субъектом преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса, признается лицо вне зависимости от наличия у него специального права на управление транспортным средством. Подтверждение данного обстоятельства мы можем найти в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года №25. Так, Судом было отмечено, что субъектом является не только водитель, который в установленном законом порядке сдал экзамен на управление транспортным средством и получивший водительское удостоверение, но и любое другое лицо, которое управляло транспортным средством [44]. Таким образом, законодатель исходит из самого факта непосредственного

управления транспортным средством, а не из наличия у лица права на осуществление такого управления.

Следует обратить внимание, что на практике возникают ситуации, когда следствие не может установить должного субъекта преступления по статье 264 Уголовного кодекса. Как правило, это связано с тем, что водитель меняется местами с пассажиром. В результате чего виновное лицо может избежать ответственности за содеянное. В целях установления должного субъекта преступления суд может основываться на свидетельских показаниях, результатах медико-криминалистической экспертизы, материалов видео и фотосъемки. В эпоху развития технологий факт нахождения или отсутствия подсудимого на месте совершения преступления может подтверждаться результатами экспертизы биллинговых соединений. Подтверждение данного обстоятельства мы можем наблюдать в материалах судебной практики. Так, приговором суда первой инстанции К. признан виновным в совершении угона, а также нарушением правил дорожного движения, повлекшего за собой смерть человека. Обжалуя приговор в кассационном порядке, осужденный в качестве одного из доводов, указал, что судом по его ходатайству не была проведена экспертиза биллинговых соединений для определения местонахождения К. Судом было отмечено, что результаты такой экспертизы могут рассматриваться в качестве доказательства, подтверждающего отсутствие лица за рулем в момент совершения преступления. Однако оно должно рассматриваться системно вместе с другими доказательствами, так как, при наличии достаточных на то оснований само по себе не свидетельствует о непричастности лица в совершении преступления [18].

Ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями несет специальный субъект. А именно: физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16-ти лет, осуществляющее ремонт и (или) отвечающее за качество ремонта транспортных средств или транспортного оборудования; либо несущее ответственность за техническое состояние транспортного средства и

(или) выпуск его в эксплуатацию; либо водитель или владелец индивидуального транспортного средства, давший разрешение иному лицу на эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства [7, с. 127]. На практике субъектами указанного преступления могут быть сотрудники различных автотранспортных организаций, а также сотрудники иных организаций, на которых в силу служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатация транспортных средств.

Специальные субъекты характерны также и для составов преступлений, предусмотренных статьями 270 и 271 Уголовного кодекса. Субъектом неоказания капитаном судна помощи, терпящим бедствие является непосредственно сам капитан судна или лицо, исполняющее обязанности капитана судна. Субъектом нарушения правил международных полетов является физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, отвечающее за соблюдение правил международных полетов. Например: командир экипажа, авиационный диспетчер и так далее.

В целом мы можем сделать вывод, что субъектом транспортных преступлений является физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет. В отдельных преступлениях в дополнение к общим признакам требуется наличие специальных признаков, например: статус капитана корабля, привлечение к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, ответственность за эксплуатацию и ремонт транспорта и так далее.

Субъективная сторона рассматриваемой группы преступлений характеризуется двумя формами вины, поскольку преступление посягает на два объекта одновременно. Деяния, предусмотренные статьями 264.1, 264.2, 267, 267.1, 270, 271, 271.1 Уголовного кодекса, предполагают наличие прямого умысла по отношению к нарушению правил безопасного движения и эксплуатации транспорта. Остальные преступления рассматриваемой группы характеризуются неосторожной формой вины. Все преступления против

безопасности движения и эксплуатации транспорта (за исключением преступлений, предусмотренных статьями 267.1, 270, 271 Уголовного кодекса) характеризуются неосторожной формой вины по отношению к наступившим общественно-опасным последствиям (крупный ущерб, тяжкий вред здоровью, смерть), что прямо предусмотрено диспозицией соответствующих уголовно-правовых норм.

Следует обратить внимание, что в научном сообществе не все разделяют точку зрения относительно сложной двунаправленной формы вины транспортных преступлений. Отдельные ученые утверждают, что единственной верной точкой зрения будет признать транспортные преступления в целом неосторожными. В обоснование своей позиции представителями данной позиции отмечается, что субъективная сторона определяется неосторожностью по отношению к возможным последствиям [11, с. 469]. Мы не разделяем позицию автора, поскольку отдельные транспортные преступления имеют выраженный прямой умысел. Так, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств допускает, что водитель нарушает правила дорожного движения с прямым умыслом, но он не предвидит возможные тяжкие последствия своего нарушения. Данный случай наиболее ярко, на наш взгляд, характеризует сложную форму вины отдельных транспортных преступлений.

Как уже было отмечено ранее, в большинстве транспортных преступлений субъективная сторона характеризуется неосторожной формой вины по отношению к тяжким последствиям содеянного. В каждом конкретном случае правоприменителю важно исследовать все обстоятельства дела и установить истинный умысел преступника по отношению к наступившим последствиям. Поскольку, если лицо умышленно желало наступления тяжких последствий, содеянное не может рассматриваться в качестве транспортного преступления. В этом случае деяние должно квалифицироваться по соответствующей статье о преступлениях против жизни и здоровья или собственности.

Мотив преступления не имеет значения для квалификации содеянного (за исключением преступления, предусмотренного статьей 267.1 Уголовного кодекса). Однако в научной литературе можно встретить мнения, определяющие существенное значение мотива в транспортных преступлениях. Так, С.В. Проценко указывает на то обстоятельство, что практически каждому транспортному преступлению характерна легкомысленно-безответственная мотивация. В ней он выделяет следующие виды мотивов и целей совершения транспортных преступлений:

- мотивация ошибочной оценки окружающей среды; мотивация служебного характера;
- мотивация дорожного инфантилизма;
- хулиганский мотив;
- стремление выделиться среди остальных водителей;
- пренебрежение правилами безопасности;
- корыстный мотив [53, с. 61].

Мы не разделяем позицию автора относительно рассматриваемого вопроса. Так, для неосторожных транспортных преступлений нет каких-либо прямых побуждений к совершению противоправного деяния. В неосторожных преступлениях результат не совпадает с возможными мотивами. В данном случае можно говорить о мотиве противоправного поведения, в результате которого наступили общественно опасные последствия.

Исследуя аспекты субъективной стороны при рассмотрении уголовного дела несмотря на то, что в большинстве транспортных преступлений цель и мотив не имеют значения для квалификации, судам необходимо принимать во внимание и рассматривать доводы подсудимого относительно причин, побудивших его к совершению преступления. Так, в судебном заседании А. заявила о том, что она вынуждена была управлять транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, поскольку ее другу требовалось срочное оказание медицинской помощи. В результате чего она была остановлена сотрудниками ГИБДД для проверки документов, в ходе которой было

установлено, что ранее она привлекалась к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Сотрудниками было принято решение отправить А. на проверку наличия алкоголя в крови. В результате чего в ее отношении было возбуждено уголовное дело по статье 264.1 Уголовного кодекса. Заявление подсудимой свидетельствовало об оспаривании подсудимой правовой оценки своего деяния, что явилось препятствием для постановления приговора по уголовному делу.

Указанное основание, по мнению суда, явилось основанием для возвращения соответствующего уголовного дела прокурору [30, с. 102]. Таким образом, мы делаем вывод, что, несмотря на отсутствие значения для квалификации, суду при рассмотрении уголовных дел по транспортным преступлениям необходимо принимать во внимание цели и мотивы совершения таких преступлений, поскольку они могут оказать существенное влияние на принятое по делу решение.

Отдельно стоит обратить внимание, что при оценке обстоятельств субъективной стороны, суд не может по своему усмотрению интерпретировать изученные в ходе судебного следствия факты в приговоре. Так, в постановлении о привлечении лица в качестве обвиняемого, а также обвинительного акта следовало следующее. «С» не видел переходящих дорогу девушек до момента наезда. Указанный вывод содержится в описательной части приговора. Вместе с тем в приговоре указано, что осужденный видел потерпевшую, которая переходила дорогу, однако в надежде, что она успеет перейти дорогу, не прибегнул к торможению автомобиля. Таким образом, нарушение положений уголовно-процессуального закона суд существенно вышел за пределы предъявленного обвинения, ухудшив тем самым положение «С» [38].

Таким образом, мы делаем вывод, что при определении фактов, характеризующих субъективную сторону транспортного преступления, суду

надлежит исходить именно из фактических обстоятельств, подтвержденных материалами уголовного дела.

Завершая обсуждение по теме данной главы, нами были сделаны следующие выводы.

Во-первых, основным непосредственным объектом рассматриваемой группы преступлений являются отношения по обеспечению безопасности дорожного движения и безопасности эксплуатации транспорта. Во-вторых, отношения по охране жизни и здоровья человека не могут рассматриваться в качестве основного непосредственного объекта транспортных преступлений, поскольку законодатель рассматривает причинение вреда здоровью в качестве одного из возможных последствий нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. То есть, указанный объект не всегда подвергается преступному воздействию.

В-третьих, объективная сторона транспортных преступлений, как правило, определяется деянием, последствиями и причинная связь между ними. В основном транспортные преступления являются правонарушениями с материальным составом. Однако есть исключения из общего правила.

В-четвертых, судам при рассмотрении дел о совершении транспортных преступлений необходимо обращать особое внимание на причинную связь между самим противоправным деянием и наступившими последствиями. Судам необходимо принимать во внимание следующее. Само по себе оставление потерпевшего не в ближайшую больницу, а в более отдаленное медицинское учреждение не может быть признано причиной смерти из-за несвоевременной медицинской помощи, если в ближайшей больнице оказание медицинской помощи было невозможно.

В-пятых, субъектом транспортных преступлений является физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет. В отдельных преступлениях в дополнение к общим признакам требуется наличие специальных признаков, например: статус капитана корабля, привлечение к ответственности за

управление транспортным средством в состоянии опьянения, ответственность за эксплуатацию и ремонт транспорта и так далее.

В-шестых, субъективная сторона рассматриваемой группы преступлений характеризуется двумя формами вины, поскольку преступление посягает на два объекта одновременно. Также субъективная сторона характеризуется неосторожной формой вины по отношению к тяжким последствиям содеянного. Мы не разделяем позицию ученых-юристов, которые утверждают о необходимости признать транспортные преступления в целом неосторожными. Как уже было отмечено ранее, в большинстве транспортных преступлений субъективная сторона

В-седьмых, несмотря на отсутствие значения для квалификации, суду при рассмотрении уголовных дел по транспортным преступлениям необходимо принимать во внимание цели и мотивы совершения таких преступлений, поскольку они могут оказать существенное влияние на принятое по делу решение.

Глава 3 Проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

На сегодняшний день уголовное законодательство в сфере транспортных преступлений претерпевает периодические изменения, связанные с развитием общественных. Законодатель вносит изменения в действующие статьи, а также добавляет новые составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Несмотря на столь пристальное внимание законодателя, отдельные вопросы квалификации и применения норм о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта вызывают вопросы в процессе правоприменительной практики и остаются дискуссионными среди ученых-юристов.

Е.Г. Телегина, рассматривая вопросы квалификации против безопасности движения и эксплуатации транспорта, обращает внимание на следующее обстоятельство. На практике имеют место быть случаи, когда нарушение правил движение, но оно обусловлено деяниями (действиями или бездействиями) нескольких участников движения [62, с. 278]. Такое положение вещей, на наш взгляд, объясняется тем, что в управлении транспортного средства участвуют несколько лиц. Так, например, в отдельных случаях машинист или командир экипажа самолета принимают решение только после их согласования с другими лицами. При таких обстоятельствах преступный результат транспортного преступления является последствием деяния каждого из лиц, принимавших решение об управлении транспортным средством. Как правило, в данном случае каждый из субъектов несет ответственность по статье 263 Уголовного кодекса Российской Федерации. При этом необходимо понимать, что суду необходимо учитывать все особенности должностных обязанностей каждого из субъектов, так или иначе принимавших участие в управлении транспортным средством.

Говоря о совершении транспортных преступлений несколькими лицами, необходимо отметить, что они не всегда могут управлять одним и тем же транспортным средством. Так, М. являлся рулевым шаланды «Ока» исполнял обязанности старшего помощника капитана. В его обязанности входило вести наблюдение за обстановкой вокруг судна с целью предотвратить возможность его столкновения с другими объектами, находящимися на воде. Однако М. нарушила возложенную на него обязанность. В то же самое время навстречу шаланде двигался теплоход «Гавриил Кирдишев». Поскольку скорость движения теплохода значительно превышала допустимую скорость, в момент, когда шаланда была замечена старшим помощником теплохода, отсутствовала возможность совершить экстренное торможение. Не имея представления о намерениях шаланды, капитан теплохода С. принял решение обогнать ее. При этом С. не произвел должную оценку маневренных возможностей теплохода, а также не выбрал безопасную дистанцию для совершения маневра. Неожиданно М. принял решение совершить поворот шаланды, но не подал соответствующий сигнал. В результате вышеперечисленных обстоятельств произошло столкновение теплохода и шаланды, вследствие чего матрос Г. погиб. В данном случае суд признал, что между последствиями и общими действиями М. и С. имеется причинно-следственная связь [51]. Таким образом, мы делаем вывод, что в практике случаются случаи, когда последствия наступают в результате общих действий субъектов, управляющих разными транспортными средствами. В подобных случаях, судам необходимо максимально подробно изучить все обстоятельства дела, поскольку в ином случае, один из виновных в совершении преступления может избежать уголовной ответственности.

В научной литературе имеют место быть споры относительно условий применения статьи 264.1 Уголовного кодекса. В качестве условия применения нормы законодатель называет обстоятельство, что лицо ранее было подвергнуто административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянение, либо за отказ пройти медицинское

освидетельствование. При этом многие авторы обращают внимание, что законодатель не устанавливает четких критериев момента совершения повторного правонарушения [55, с. 75]. Поскольку законодатель не устанавливает специального правила, руководствуясь принципами толкованиями закона, можно предположить, что необходимо применять общие положения о назначении административного наказания. Так, согласно статье 4.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления». Следует обратить внимание, что суды руководствуется аналогичной позицией. Рассматривая данный вопрос, суд пришел к выводу, что при определении момента повторного совершения правонарушения, необходимо руководствоваться положениями статьи 4.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [52].

Однако следует обратить внимание на то обстоятельство, что в отдельных случаях срок, с которого лицо считается подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за отказ пройти медицинское освидетельствование. Так, в обзоре судебной практике обращено внимание на следующие характерные обстоятельства рассмотрения уголовного дела. По смыслу статьи 4.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях лицо признается подвергнутым наказанию с момента, когда вступило в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения года, когда оно было исполнено. В качестве основного наказания Б. был подвергнут административному штрафу в районе тридцати тысяч рублей. В установленный законом срок подсудимый не оплатил назначенный ему штраф. В результате чего исполнительное производство в

отношении подсудимого было окончено в связи с истечением срока давности исполнения административного наказания. Поскольку отсутствуют сведения об уплате административного штрафа в течении двух лет с момента назначения данного наказания, а также нет оснований полагать, что имел место быть перерыв срока давности. Таким образом, моментом окончания исполнения административного постановления будет считаться день спустя два года после его вынесения. Соответственно лицо будет считаться подвергнутым административному наказанию спустя год с указанного срока [28]. Таким образом, мы можем сделать вывод, что в случае неуплаты штрафа, днем окончания исполнения постановления о назначении наказания необходимо считать день, когда прошло два года с момента вступления приговора в законную силу.

При анализе предыдущих случаев возникает вопрос относительно исчисления сроков привлечения к административной ответственности и назначаемого наказания. В предыдущих случаях срок исчислялся с момента уплаты административного штрафа. При этом возникает вопрос, будет ли иметь значение для квалификации по статье 264.1 Уголовного кодекса вид назначенного административного наказания. Так, в Постановлении Первого кассационного суда общей юрисдикции отмечено следующее. Для квалификации по статье 264.1 Уголовного кодекса имеет значение сам факт привлечения к ответственности по статьям 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Обстоятельства, связанные с видом административного наказания, которому подвергнуто лицо за совершение перечисленных административных правонарушений (административному штрафу с лишением права управления транспортными средствами либо аресту), квалифицирующим признаком указанного преступления не является [42]. Таким образом, мы делаем вывод, что для привлечения к ответственности по статье 264 Уголовного кодекса не имеет никакого значения, какое административное наказание было назначено ранее осужденному.

Для квалификации по статье 264.1 Уголовного кодекса имеет значение нахождение обвиняемого в состоянии опьянения на момент совершения преступления. В этой связи возникает вопрос о признании водителя, скрывшегося с места происшествия, находящимся в состоянии опьянения. Так, в обобщении судебной практики Челябинского областного суда было отмечено следующее. Водитель, который скрылся с места происшествия может быть признан виновным в совершении преступления, предусмотренным статьей 264.1 Уголовного кодекса, если после задержания к моменту проведения экспертизы будет возможность установить факт опьянения на момент управления транспортным средством. В том случае, если лицо откажется проходить медицинское освидетельствование, оно автоматически признается управляющим транспортным средством в состоянии опьянения [32]. Следовательно, мы можем сделать вывод, что водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть привлечен к ответственности, только в том случае, если экспертизой сможет быть установлено наличие алкоголя в организме на момент управления транспортным средством. На наш взгляд, при подобных ситуациях следует включить в доказательную базу и свидетельские показания. В отдельных случаях они явно могут свидетельствовать о состоянии алкогольного опьянения обвиняемого непосредственно перед управлением транспортным средством, если ему удалось скрыться от сотрудников полиции и возможность провести экспертизу упущена. Например, обвиняемый употреблял алкоголь в ресторане или баре, в этом случае может быть опрошен обслуживающий персонал заведения, который подтвердит употребление алкоголя.

Продолжая тему квалификации преступлений по статье 264.1 Уголовного кодекса, следует обратить внимание, что рассматриваемое преступление признается оконченным с момента начала движения транспортного средства, под управлением лица, находящегося в состоянии алкогольного опьянения. Данная позиция находит свое отражение и в судебной практике. Так, в обобщении судебной практики Тульского

областного суда отмечено, что преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, следует считать оконченным с момента начала движения транспортного средства, управляемого лицом, находящимся в состоянии опьянения [31]. Отдельно стоит отметить, что на практике возникают вопросы, относительно квалификации по статье 264.1 Уголовного кодекса, когда лицо движется вне дорог, в состоянии алкогольного опьянения. Так, в ходе судебного заседания подсудимый заявил о том, что в его действиях отсутствует состав преступления, поскольку не был доказан движения им в состоянии алкогольного обвинения по автодорогам и прилегающим к ним территориям. Сам подсудимый был задержан при движении им задним ходом из гаража. При этом экспертизой было подтверждено, что в этот момент подсудимый находился в состоянии опьянения. Суд счел доводы подсудимого несостоятельными и признал его виновным [34]. Следовательно, мы можем сделать вывод, что для квалификации по статье 264.1 Уголовного кодекса не имеет значение, где именно двигалось транспортное средство под управлением лица, находящегося в состоянии алкогольного опьянения.

На практике имеют место быть случаи, когда судом в ходе судебного заседания установлено, что лицо уже привлечено к административной ответственности за то же само деяния или ранее привлекалось к административной ответственности по статьям 12.8 и 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В первом случае судебная практика исходит из того, что суду надлежит передать уголовное дело прокурору на основании статьи 237 Уголовного кодекса. Так, в Постановлении Третьего кассационного суда общей юрисдикции отмечено, что «Если в ходе судебного разбирательства по уголовному делу о преступлении, предусмотренном частями 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ, будет установлено, что лицо в связи с этим правонарушением привлечено к административной ответственности по части 1 или 3 ст. 12.8 либо по ст. 12.26 КоАП РФ, то суду следует направить уголовное дело прокурору на основании ст. 237 УПК РФ» [46]. В свою очередь в Постановлении Восьмого

кассационного суда было отмечено следующее. Привлекая М. к административной ответственности по части второй статьи 12.26 КоАП, суд исходил из того, что М. не имел права управления транспортным средством и имел признаки опьянения. Однако нельзя признать постановление суда законным, поскольку на момент вынесения решения М. имел непогашенную судимость по статье 264.1 Уголовного кодекса. Это обстоятельство прямо указывало на наличие в действиях М. состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 Уголовного кодекса. При этом кассационный суд обращает внимание, что при рассмотрении дел об административных правонарушениях, судам представлено право прекратить производство по делу об административном правонарушении и передать материалы дела прокурору, в орган предварительного следствия или в орган дознания в случае, если в деянии лица присутствуют все необходимые признаки состава преступления [41]. Соответственно, в случае, если в ходе административного расследования не было установлено, что лицо ранее привлекалось к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения либо за отказ от прохождения медицинского освидетельствования, суд обладает полномочием прекратить административное производство и передать дело прокурору, в орган предварительного следствия или дознания, если будет установлено, что имеют место быть признаки преступления, предусмотренного статьей 264.1 Уголовного кодекса.

Важным в правоприменительной практике является вопрос о том, регламентируются ли действия водителя правилами дорожного движения или же они подчиняются правилам техники безопасности, которые регулируют вопросы осуществления тех или иных работ. При квалификации содеянного требуется учитывать всю совокупность обстоятельств, характерных для рассматриваемого дела, в частности роль потерпевшего, а также его отношение к осуществляемым работам. В этом плане характерным выступает следующий случай из материалов судебной практики. Так, Д. был привлечен

по обвинению за совершение транспортного преступления. Осуществляя управление в состоянии алкогольного опьянения трактором, им осуществлялась разгрузка автомобиля над силосной ямой. Во время очередного этапа разгрузки трактор наехал на потерпевшую Ж., которая отцепляла трос. В результате полученных травм Ж. скончалась на месте. Суд счел, что своими действиями Д. причинил вред не в результате нарушения правил безопасности движения, а ввиду нарушения правил охраны труда. В связи с этим судом было принято решение о переквалификации его действий по статье 109 Уголовного кодекса (причинение смерти по неосторожности [58, с. 383]. Таким образом, мы приходим к выводу, что при квалификации уголовных дел с использованием транспортных средств, важно правильно определить объект преступления. В транспортных преступлениях вред причиняется общественным отношениям в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, однако наличие транспортного средства не всегда означает, что основным непосредственным объектом не могут являться общественные отношения, охраняемые статьями, например, 109, 118, 143 Уголовного кодекса. Причем данный подход применяется и в «обратном направлении». Так, если самоходный механизм, используемый для тех или иных работ, используется в качестве транспортного средства, на водителя возлагается обязанность по соблюдению правил дорожного движения, соответственно при причинении вреда содеянное будет квалифицироваться как транспортное преступление. Таким образом, исходя из анализа материалов судебной практики, мы можем сделать вывод, что наличие признаков транспортного преступления должно определяться не столько местом, где произошло происшествие, и видом транспортного средства, сколько характером осуществляемых водителем действий. Только при таком подходе содеянное можно будет квалифицировать по правильной статье Уголовного кодекса.

Говоря о совершенствовании законодательства о транспортных преступлениях, Н.Н. Белокобыльский выступает с критикой исключения из

текста Уголовного кодекса статьи 265, которая закрепляла ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия [69]. Автор отмечает, что в условиях повышения интенсивности движения, скорости, динамики вождения и появления других характеристик эксплуатации транспорта без внимания остался вопрос, с целью решения которого она принималась [6, с. 17]. Мы не разделяем позицию автора, поскольку правовые инструменты для решения данного вопроса предусмотрены административным и уголовным законодательством. Градация происходит в зависимости от уровня опасности для общественных отношений по охране жизни и здоровья личности. В том случае, если в ходе нарушения правил безопасности движения потерпевшему был причинен вред или смерть, а виновный скрылся с места происшествия, содеянное будет квалифицироваться по пункту «б» части второй статьи 264 Уголовного кодекса. На наш взгляд, верным является именно тот подход, при котором оставление места ДТП выступает в роли квалифицирующего признака. Это исключает необходимость дополнительной квалификации по совокупности преступлений, а также исключает лишнюю законодательную конструкцию, которая может иметь более компактный вид.

Отдельно стоит обратить внимание на те случаи, когда при осуществлении определенных услуг (например, перевезти пассажира или груз), водитель транспортного средства поступает недобросовестно и оставляет пассажира, либо сопровождающего груза в условиях, которые несут опасность для его жизни. Общественная опасность зависит напрямую от ряда условий, в которых оказывается пострадавший. К их числу могут быть отнесены, например:

- пострадавший остался вдали от места жительства;
- отсутствует транспортное сообщение;
- негативные погодные условия;
- плохое самочувствие пострадавшего и так далее [59, с. 52].

Отдельные авторы обращают внимание на необходимость закрепить в уголовном законе ответственность за оставление пассажира в опасных

условиях. Так, Л.В. Горбунова обосновывает данную позицию следующими прецедентами. В первом случае водитель вытаскил из салона автомобиля пассажирку, которой стало плохо, и оставил ее в таком состоянии на обочине. В другом случае водитель автобуса отказался возить единственного пассажира до конечной остановки, поскольку это экономически невыгодно. Единственным пассажиром оказалась несовершеннолетняя, которая была вынуждена сойти за семь пунктов до нужной ей остановки вечером в зимнее время [12, с. 91]. Однако мы не разделяем представленную позицию по ряду причин. Во-первых, мы не можем говорить об уголовной ответственности указанных субъектов, поскольку в этом случае речь идет о гражданско-правовых отношениях, вытекающих из договора перевозки. Указанные действия определенно нельзя квалифицировать по статье 238 Уголовного кодекса, поскольку сама по себе услуга оказывается с соблюдением мер безопасности. В отдельных случаях возможно применение положений статьи 125 Уголовного кодекса, однако далеко не всегда на практике есть возможность доказать, что именно виновный поставил пострадавшего в опасное для жизни состояние. Во-вторых, мы не можем отнести содеянное к числу транспортных преступлений, поскольку в нем отсутствуют необходимые признаки. Безусловно, указанные действия непосредственно связаны с транспортным средством. При этом само правонарушение не отвечает самому главному критерию транспортных преступлений, оно не посягает на безопасность движения и эксплуатацию транспорта. Поэтому мы считаем несостоятельным предложение об отнесении рассмотренной совокупности противоправных действий к числу транспортных преступлений.

Стоит обратить внимание, что юридическая конструкция, предусмотренная статьей 267.1 Уголовного кодекса, не несет в себе практической ценности, поскольку не закрепляет какой-то новый способ преступного воздействия на безопасность движения и эксплуатации транспортного средства. В первую очередь стоит обратить внимание, что предусмотренные указанной статьей действия должны быть признаны

угрожающими. Сами такие действия предусмотрены статьей 267 Уголовного кодекса. Говоря о действиях, которые несут угрозу, законодатель не раскрывает их перечень и оставляет возможность для расширенного толкования рассматриваемой нормы. Отдельные авторы отмечают, что «хулиганский» мотив отнесен ко всем способам посягательства, предусмотренным в ст. 267 УК, в качестве квалифицирующего признака» [39, с. 112]. Следует отметить, что доказывание хулиганских побуждений вызывает определенные сложности в процессе правоприменительной практики, а также создают конкуренцию уголовно-правовых норм.

Отдельные авторы указывают на необходимость отнести состав рассматриваемой статьи к квалифицирующим признакам хулиганства [10, с. 163]. Однако, на наш взгляд, хулиганство, сопряженное с угрозой безопасности функционирования транспорта, значительно отличается от действий, совершенных из хулиганских побуждений, угрожающих безопасной эксплуатации транспорта. Во втором варианте непосредственным объектом преступной направленности является безопасность движения и эксплуатации транспорта, то есть, более узкий круг отношений. Поэтому указанные действия должны быть включены в категорию «транспортные преступления». При этом нельзя оставить без внимания поспешность и непродуманность законодательной конструкции, которая имеет ряд вышеуказанных серьезных недочетов. В целом можно отметить, что любые действия, совершаемые из хулиганских побуждений, так или иначе способны оказать негативное влияние на эксплуатацию транспортного средства. Поэтому такие действия с одной стороны можно квалифицировать как административное правонарушение, а с другой как преступление. Такое положение вещей, по сути, противоречит концепции назначения уголовного наказания.

В данном случае нам видится два возможных пути решения. Во-первых, исключить статью 267.1 из Уголовного кодекса РФ, а действия, угрожающие

безопасной эксплуатации транспортных средств, квалифицировать как покушение на совершение преступления, предусмотренного частью 1.1 статьи 267 Уголовного кодекса РФ. При этом необходимо дополнить статью 267 Уголовного кодекса РФ частью 1.1 следующего содержания: «Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные из хулиганских побуждений, наказываются штрафом в размере от ста пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок». Во-вторых, более детально регламентировать статью 267.1 Уголовного кодекса РФ, дополнив ее примерным перечнем действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Это позволит упростить условия квалификации по статье 267.1 Уголовного кодекса РФ.

Следует обратить внимание, что в тех случаях, когда виновный водитель оставил место происшествия и при этом не оказал помощи потерпевшему, содеянное необходимо квалифицировать по статьям 264 и 125 Уголовного кодекса. При этом имеет место быть ряд особенностей, так или иначе влияющих на квалификацию содеянного. Так, в первую очередь возникает вопрос, что подразумевает само по себе оказание помощи пострадавшему. Можно ли считать, что виновный водитель оказал помощь пострадавшим, если он позвонил третьему лицу с просьбой вызвать скорую помощь? Ответ на данный вопрос можно найти в материалах судебной практики. Так, в своей жалобе осужденный К. оспаривает приговор суда первой инстанции, поскольку в его действиях отсутствуют признаки состава преступления, предусмотренного статьей 125 Уголовного кодекса. Свою позицию К. аргументировал тем, что он не покидал места происшествия и предпринял действия для вызова скорой помощи на место происшествия. Суд обратил внимание, что сам по себе звонок сожительнице с просьбой вызвать скорую помощь не может рассматриваться в качестве принятых мер по оказанию помощи пострадавшему на фоне иных обстоятельств. Так, К. не выполнил

указания правил дорожного движения по включению аварийного сигнала, выставления знака аварийной остановки. Кроме того, К. оставил пострадавшего на проезжей части, при этом, не обозначив ее местоположения для других водителей. В связи с этим суд счел доводы К. несостоятельными [35]. Следовательно, мы можем сделать вывод, что на оказание помощи пострадавшему указывает ряд обстоятельств, которые должны быть оценены в совокупности с другими сопутствующими фактами. Отвечая на ранее заданный вопрос, можно отметить, что важен не сам факт прямого или опосредованного обращения в медицинскую службу, сколько значимы другие действия, свидетельствующие о том, что виновный водитель предпринял попытку оказать помощь пострадавшему.

Следует также обратить внимание, что отдельные части статьи 264 Уголовного кодекса имеют более высокую общественную опасность в сравнении с преступлением, предусмотренным статьей 125 Уголовного кодекса. Так, К. признан виновным в нарушении правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности смерть человека и в заведомом оставлении в опасности. При назначении наказания суд обратил внимание, что по статье 125 Уголовного кодекса срок давности уже истек, а значит, подсудимому не может вменяться обвинение в этой части [37]. Таким образом, мы рекомендуем судам при рассмотрении уголовных дел по совокупности преступлений по части третьей, четвертой, пятой или шестой статьи 264 и статьи 125 Уголовного кодекса, исследовать обстоятельства на предмет возможности освободить подсудимого от ответственности в связи с истечением срока давности, так как, преступление предусмотренное статьей 125 Уголовного кодекса имеет меньшую тяжесть.

Отдельного внимания заслуживает вопрос относительно того, каким образом влияют виновные действия потерпевшего на квалификацию деяний виновного водителя. Так, в ходе судебного разбирательства было установлено, что Ф. совершил маневр, при этом не имея возможности обнаружить опасность в виде мотоцикла под управлением потерпевшего. При этом у

водителя мотоцикла была техническая возможность совершить экстренное торможение, если бы он соблюдал скоростной режим. Выслушав аргументацию сторон, суд пришел к следующему выводу. Нарушение пострадавшим правил дорожного движения может должно рассматриваться в качестве смягчающего обстоятельства. Но при этом, оно само по себе не может исключать ответственность за последствия дорожно-транспортного происшествия [17]. Таким образом, мы делаем вывод, что нарушение пострадавшим правил дорожного движения могут учитываться судом в качестве смягчающего обстоятельства, но такое нарушение не может рассматриваться в качестве основания для освобождения от уголовной ответственности.

Отдельные вопросы возникают на практике при разграничении транспортных преступлений от преступлений с прямым умыслом с использованием транспорта в качестве орудия совершения преступления. Рассмотрим несколько характерных случаев из судебной практики. Так, «судом было отмечено, что о наличии умысла у Ш. на лишение жизни указывает характер его действий. Совершив наезд на потерпевших Ш. и В., он протаранил автомобиль, которым пользовалась семья Ш. После этого он развернул свой автомобиль, и вновь целенаправленно совершил наезд автомобилем на лежащего и отчетливо видного на снегу потерпевшего Ш., причинив ему смерть. Свои действия он прекратил только после вмешательства свидетелей, которые извлекли его из салона автомобиля. В соответствии с законом объектом преступления, предусмотренного ст. 111 УК РФ, являются общественные отношения, гарантирующие неприкосновенность здоровья другого человека, а предусмотренного ст. 167 УК РФ - отношения собственности. Указанным общественным отношениям, как следует из материалов дела, ущерб был причинен в результате умышленных действий осужденного» [3]. Исходя из проанализированного материала, мы можем сделать вывод, что при квалификации содеянного необходимо правильно определить умысел обвиняемого. На его умысел прямо и косвенно могут

указывать различные обстоятельства. В частности, мы рекомендуем в первую очередь обращать внимание на способ совершения преступления, а также возможность виновного избежать происшествия и его действия, приложенные для реализации этого.

Для примера рассмотрим еще один схожий случай, который имеет определенные существенные отличия важные для квалификации содеянного. Так, в ходе судебного заседания по рассмотрению уголовного дела было установлено, что В. умышленно направил автомобиль в толпу людей, в которой находились потерпевшие С. и Р., осознавая характер своих действий и предвидя последствия возможность наступления тяжкого вреда здоровью. Однако к фактически наступившим последствиям в виде смерти С. и Р. вина подсудимого характеризуется неосторожностью, хотя при этом он мог и должен был предвидеть наступление таких последствий. То есть, по мнению суда, действия В. необходимо квалифицировать по части четвертой статьи 111 Уголовного кодекса. В свою очередь оснований для квалификации по статье 264 Уголовного кодекса не имеется [2]. Данное решение вызывает у нас некоторые сомнения. Поскольку автомобиль является средством повышенной опасности и его умышленное направление в сторону других лиц может прямо свидетельствовать на намерение причинить смерть. Однако здесь опять же нужно анализировать всю совокупность факторов, таких как скорость, расстояние разгона и так далее.

Отдельно стоит обратить внимание, что квалификация может меняться в зависимости от специального статуса потерпевшего. Так, суд счел, что у подсудимого Е. был прямой умысел на лишение жизни потерпевшего, поскольку подсудимый наехал на него на автомобиле, в результате чего потерпевшему был причинен тяжкий вред здоровью. Судом было обращено внимание, что умысел на лишение потерпевшего жизни не был доведен до конца по причинам, которые не зависели от воли подсудимого. Каких-либо оснований для квалификации содеянного по статье 264 Уголовного кодекса не имеется, поскольку оно является неосторожным преступлением, которое не

связано с посягательством на жизнь сотрудника правоохранительных органов с целью препятствования его законной деятельности [1]. Таким образом, мы приходим к выводу о том, что причинение вреда здоровью сотруднику полиции путем умышленного наезда на него квалифицируется по статье 317 Уголовного кодекса, даже в том случае, если последний остался жив. Никаких сомнений в том, что сомнений в том, что содеянное нельзя квалифицировать как транспортное преступление, нет. Однако возникает вопрос, связанный с двоякой позицией суда относительно понимания умысла на причинение смерти лицу. По сути, мы рассмотрели два аналогичных случая, только в первом потерпевшие погибли, а во втором пострадавший остался жив. При этом в первом случае, суд счел, что у виновного отсутствовал прямой умысел на причинение смерти, а во втором принял решение о наличии такого умысла. Мы не разделяем такой подход и рекомендуем судам в целях обеспечения единства судебной практики придерживаться единого подхода при рассмотрении таких уголовных дел.

Особая значимость исследование судами наличия причинной связи обусловлена сложностью транспортных преступлений. Преступления рассматриваемой группы отличаются наличием высокого числа предшествующих и сопутствующих нарушению факторов. К их числу мы можем отнести в первую очередь противоправное поведение других водителей и иных участников дорожного движения. В таких ситуациях реальный (руководствуясь правилами логики) виновник своими действиями создает аварийную ситуацию, при этом остается в стороне, а другие участники движения вынуждены нарушать правила движения, в результате чего могут наступить тяжкие последствия. К числу подобных факторов мы также можем отнести: повреждения дорожного полотна; неудовлетворительное состояние объектов дорожной инфраструктуры; скрытые повреждения транспортных средств; обстоятельства непреодолимой силы, а также другие факторы, вносящие свой «вклад» в наступление тяжких последствий. Латентный характер их влияния и широкое разнообразие создают определенные

сложности при решении вопроса о наличии причинной связи между деянием и последствиями. Однако учет таких факторов является обязательным.

Отдельного внимания заслуживают случаи, когда в ходе лечения была допущена медицинская ошибка. Так, «вступившим в законную силу приговором районного суда А. был признан виновным в совершении преступлений, предусмотренных части первой статьи 264 Уголовного кодекса и части первой статьи 306 Уголовного кодекса (нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, заведомо ложный донос о совершении преступления). Из заключения судебно-медицинской экспертизы следовало, что травма, причиненная пешеходу Т. в результате ДТП, не явилась непосредственной причиной ее смерти. Согласно указанному заключению, смерть потерпевшей наступила в результате действий медицинских работников при проведении операции в условиях стационара» [29]. В связи с этим для правильной квалификации содеянного мы рекомендуем судам при рассмотрении уголовных дел о совершении преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта обращать особое внимание на ходатайства подсудимого относительно проведения экспертизы, устанавливающей причину смерти потерпевшего. Поскольку при данных обстоятельствах нельзя исключать наличие медицинской ошибки.

Не только врачебная ошибка при лечении пострадавшего может повлиять на окончательную квалификацию содеянного. На практике возникают случаи, когда между воздействием транспорта и тяжкими последствиями потерпевшего отсутствует причинная связь. Так, ранее осужденный Ф. в своей надзорной жалобе заявил, что он совершил наезд на лежащего на проезжей части потерпевшего, который ранее был сбит другим лицом. Суд первой инстанции не предпринял попытку установить лицо, которое сбило потерпевшего, а также не проверил версию о том, что тяжкие телесные повреждения были причинены лицу в результате нарушения правил дорожного движения другим водителем. Оценив доводы жалобы

осужденного, коллегия приняла решение, что при наличии указанных обстоятельств имеют место быть основания для пересмотра судебного решения. Суд обращает внимание, что установить характер и давность повреждений можно только после проведения гистологического исследования [27]. Проанализировав представленный случай из судебной практики, мы делаем вывод о том, что в случаях, когда обвиняемый совершил наезд на лежащего на дороге потерпевшего, судам следует указать на необходимость установить, какие повреждения при этом причинены и были ли они прижизненными.

Отдельные авторы отмечают, что законодатель при построении главы 27 Уголовного кодекса, не используют системного подхода. Аргументирую свою позицию, авторы отмечают, что не все лица, осуществляющие управление тем или иным транспортом, причинившие по неосторожности тяжкий вред здоровью или смерть человеку, несут ответственность за совершение транспортных преступлений [70, с. 30]. В частности, можно отметить, что из субъектов транспортных преступлений выпадают лица, которые совершают нарушения при управлении маломерными судами, если это не связано с осуществляемыми ими работами. Судебная практика исходит из того, что такие действия не образуют состава транспортных преступлений, а, в свою очередь, как отдельные составы преступлений против жизни и здоровья, а именно, причинение смерти по неосторожности и причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью [49]. Мы считаем, что данная квалификация вполне соответствует уголовному законодательству. Поскольку нормы, предусмотренные статьями 109 и 118 Уголовного кодекса имеют общий характер по отношению к транспортным преступлениям, соответственно, указанные нормы могут применяться в тех случаях, когда в специальных нормах уголовного законодательства имеет место быть пробел.

Такое положение вещей не совсем уместно, поскольку указанные лица по характеру деяния формально относятся к субъектам транспортных преступлений. В научной литературе предлагаются различные пути решения

данного вопроса. Одни авторы предлагают квалифицировать содеянное по статье 268 Уголовного кодекса, ссылаясь на возможность расширительного толкования категории «иные участники движения» [63, с. 55]. Другие ученые-юристы выступают с предложением о квалификации содеянного по статье 263 Уголовного кодекса, аргументируя свою позицию тем, что маломерные механические средства могут быть отнесены к водному транспорту, поскольку выступают его составной частью [9, с. 36]. Третьи выступают за внесение изменения в Уголовный кодекс, путем дополнения соответствующей уголовно-правовой нормой [26, с. 12].

Анализируя позиции ученых, можно сделать следующие выводы. Первая точка зрения видится на не совсем уместной, поскольку в данном случае квалификация за нарушение безопасности движения при управлении маломерным судном ставится под условие в зависимости от того имело место быть нарушение в ходе исполнения профессиональных обязанностей или действия осуществлялись в личных целях. Вторая позиция основана на применении уголовного закона по аналогии, так как, указания на подобное поведение лица в законе не усматривается. При этом аналогия уголовного закона запрещена. Наиболее «выигрышной» видится третья позиция, поскольку введение новой нормы будет означать, во-первых, устранение пробела в уголовном законодательстве, во-вторых, можно говорить о том, что при таком подходе будет иметь место быть систематизация уголовно-правовых норм. В свою очередь в поддержку третьей позиции выступает и А.Е. Линкевич, обращая внимание на то обстоятельство, что преступления, посягательства которых направлены на один охраняемый уголовным законом объект, необходимо квалифицировать по статьям одной главы Уголовного кодекса. Отдельно автор добавляет, что ответственность по статьям 109 и 118 Уголовного кодекса значительно ниже, чем это предусмотрено специальными нормами [21, с. 28]. Соглашаясь с позицией автора, мы можем отметить, что на сегодняшний день лица, совершившие указанные преступления привлекаются ответственности. Однако их деяния, как правила, находятся вне

плоскости посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта, что является некорректным положением вещей, поскольку противоречит основополагающему принципу справедливости.

Говоря о проблемах уголовного законодательства, необходимо рассмотреть положения уголовного законодательства зарубежных стран. Так, в уголовном законодательстве Испании имеются составы, закрепляющие ответственность за «отказ от требования представителя власти подвергнуться законно установленному освидетельствованию; управление автомобилем или мотоциклом с явным безрассудством и ставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей; управление транспортным средством под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно и алкогольных напитков» [76, с. 33]. Нам кажется интересным позаимствовать опыт испанского уголовного законодательства и закрепить в Уголовном кодексе Российской Федерации ответственность за управление транспортным средством с явным безрассудством и ставит, подвергаящем опасности жизнь или здоровье людей. Примером такого вождения могут стать ситуации, когда водитель неоднократно нарушает правила дорожного движения за короткий промежуток времени (например: нарушает скоростной режим, нарушает правила разметки, проезжает на запретительный сигнал светофора и так далее).

Следует обратить внимание, что в Уголовном Кодексе Болгарии закреплён отдельный состав за нарушение правил безопасности водителем общественного транспорта, предназначенного для массовой перевозки людей [75, с. 74]. На наш взгляд, указанное положение можно включить в качестве квалифицирующего признака в соответствующие составы транспортных преступлений.

«В Уголовном кодексе Латвийской Республики уголовная ответственность за дорожно-транспортные преступления расположена в главе 21 «Преступные деяния против безопасности движения». Здесь закреплены общий состав нарушения правил дорожного движения с

последствиями, характеризующими квалифицированные составы - от телесных повреждений легкой степени и до смерти; общий состав выпуска технически неисправного транспортного средства в эксплуатацию. Отдельно выделяется управление транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического, одурманивающего и иного опьянения, а также допуск таких лиц к управлению транспортным средством» [77, с. 34]. Мы уже неоднократно замечали, что в ряде государств управление транспортных средств в состоянии опьянения относится к числу уголовных правонарушений. Это расходится с положениями отечественного законодательства, где управление транспортным средством в состоянии опьянения в первый раз является административным правонарушением, а уже повторное нарушение в течение определенного времени, является преступлением. С одной стороны, подход иностранных государств является несколько суровым. Однако необходимо понимать, что управление транспортным средством в состоянии опьянения несет угрозу для других лиц и нормальной эксплуатации транспортных средств. По степени общественной опасности указанное деяние, на наш взгляд, соотносимо с действиями, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств. Несмотря на это, законодатель относит его к числу административных правонарушений. Мы считаем возможным закрепить уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, поскольку в таком случае ответственность за содеянное будет соответствовать общественной опасности указанного деяния.

«В Уголовном кодексе Республики Германия в разделе 28 «Общепасные наказуемые деяния» в параграфах 315 и 316 содержатся положения, определяющие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. При этом законодатель здесь не указывает на общественно опасные последствия, то есть совершенное автотранспортное преступление дополнительно следует квалифицировать по соответствующим

статьям, охраняющим жизнь и здоровье людей. С другой стороны, примечательно, что здесь законодатель попытался раскрыть объективную сторону, ограничив тем самым действия, подпадающие под признаки автотранспортного преступления» [78, с. 10]. «В Уголовном кодексе Франции отдельные транспортные преступления включены в главу «О неумышленных посягательствах на жизнь». Но здесь законодатель особо уделяет внимание отсутствию умысла и причинам, побудившим виновного к такому поведению - «в результате оплошности, неосторожности, невнимания, небрежности или неисполнения обязанности по безопасности или предосторожности». При этом особо следует отметить степень наказания - до 5 лет заключения и 500000 франков штрафа. Кроме того, ст. 221-8 предусмотрены дополнительные меры наказания: «лишение водительских прав сроком не более пяти лет, причем такое лишение прав может быть ограничено вождением вне рамок профессиональной деятельности; аннулирование водительских прав с запрещением ходатайствовать о выдаче новых прав в течение не более пяти лет» [79, с. 12]. В рассмотренными авторами актами уголовного законодательства зарубежных государств не предусмотрены соответствующие главы, предусматривающие транспортные преступления. Мы считаем, что такой подход в корнях неверен, поскольку в актуальных реалиях развития и широкого использования транспортных средств, в частности автотранспорта, в законодательстве требуется отдельная глава, посвященная различным видам транспортных преступлений, так как, они имеют свою специфику и особенности.

К.С. Шищенко обращает внимание, что в англосаксонской правовой системе транспортные преступления отражены дифференцировано. В качестве примера автор ссылается на Уголовный кодекс штата Техас, где предусмотрена ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. При этом санкция за указанное преступление различается в зависимости от вида транспортного средства, которым управляет виновное лицо [74, с. 118]. В целом подобный подход кажется нам интересным.

Определенно можно отметить, что, например, управление гужевой повозкой в состоянии опьянения имеет меньшую степень общественной опасности в сравнении с управлением спортивного автомобиля, который может достигнуть более высокой скорости и при ударе привести к более тяжким последствиям. Однако апробировать указанную норму в отечественное законодательство не представляется возможным. На наш взгляд, возможно, применить данный подход в рекомендациях Пленума Верховного Суда, где будет отражено, каким образом судам следует исходить при назначении наказания за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения (например, учитывать возможную скорость транспортного средства или иные факторы, которые, так или иначе, могут повлиять на потенциальный причиняемый вред).

Следует обратить внимание, что Уголовный кодекс Республики Казахстан закрепляет ответственность за передачу управления лицу, которое находится в состоянии опьянения [64]. На сегодняшний день в рамках отечественного законодательства ответственность за данное правонарушение предусмотрена частью второй статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об административном правонарушении. При этом не совсем понятным кажется позиция законодателя, который установил уголовную ответственность за повторный случай управления транспортным средством в состоянии опьянения, но оставил без внимания передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. По сути, указанные составы имеют одинаковый уровень общественной вредности, соответственно, повторное совершение должно иметь одинаковый уровень общественной опасности. Но законодатель упускает данный момент из виду и оставляет данный вопрос нерешенным. Продолжая нашу мысль относительно возможности установить уголовную ответственность за первый случай управления транспортным средством в состоянии опьянения, мы считаем возможным криминализировать часть вторую статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об административном правонарушении и закрепить по

аналогии уголовную лица за первый случай передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. Это обусловлено, во-первых, высоким уровнем общественной опасности управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, во-вторых, растущим числом дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, находящихся под управлением лиц в состоянии опьянения.

Здесь необходимо добавить, что, согласно статистике Министерства внутренних дел, дорожно-транспортные происшествия с участием водителя, находящегося в состоянии опьянения за 2020 составляют 8% от всех дорожно-транспортных происшествий за указанный год [56]. В 2021 году этот показатель возрос практически до 11% [14]. В целом мы наблюдаем рост числа таких дорожно-транспортных происшествий, что свидетельствует о необходимости к принятию предложенных нами мер.

К.В. Золотарь предлагает воспользоваться опытом Китайской народной республики и закрепить в уголовном законодательстве норму, устанавливающую ответственность за создание угрозы безопасности полета [15, с. 160]. К ответственности за такие действия могут быть привлечены лица, которые, например, устроили дебош во время полета. Учитывая обстоятельства актуальной действительности, такие ситуации не являются редкостью и происходят с высокой периодичностью. Однако, на наш взгляд, апробация указанной нормы в отечественное законодательство не имеет юридического смысла, поскольку это создаст лишнюю конкуренцию норм. На сегодняшний день Уголовный кодекс Российской Федерации предусматривает ответственность за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств. По сути, указанная норма являлась бы специальной по отношению к имеющейся общей норме. Мы не видим необходимости создавать нагромождение уголовно-правовых конструкций в тексте закона и допускаем, что квалификация указанных действий возможна по статье 267.1 Уголовного кодекса. Таким образом, мы не разделяем позицию

автора и не считаем целесообразным апробировать норму из Уголовного кодекса Китайской народной республики в отечественное уголовное законодательство.

Проанализировав отдельные положения законодательства других стран, регламентирующие вопросы ответственности за транспортные преступления, мы можем сделать следующий вывод. Отечественное уголовное законодательство применительно к рассматриваемому вопросу соответствует «мировым стандартам». В ходе исследования были выявлены отличительные особенности, наиболее важной из которых является тот факт, что ряд государств более строго относится к управлению транспортным средством в состоянии опьянения, сразу подвергая виновного уголовно-правовой ответственности.

Завершая обсуждение по теме данной главы, нами были сделаны следующие выводы.

Во-первых, водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть привлечен к ответственности, только в том случае, если экспертизой сможет быть установлено наличие алкоголя в организме на момент управления транспортным средством. На наш взгляд, при подобных ситуациях следует включить в доказательную базу и свидетельские показания. В отдельных случаях они явно могут свидетельствовать о состоянии алкогольного опьянения обвиняемого непосредственно перед управлением транспортным средством, если ему удалось скрыться от сотрудников полиции и возможность провести экспертизу упущена.

Во-вторых, мы можем сделать вывод, что наличие признаков транспортного преступления должно определяться не столько местом, где произошло происшествие, и видом транспортного средства, сколько характером осуществляемых водителем действий. Только при таком подходе содеянное можно будет квалифицировать по правильной статье Уголовного кодекса.

В-третьих, на сегодняшний день законодательная конструкция статьи 267.1 имеет ряд существенных недочетов, которые осложняют практику ее применения. В данном случае нам видится два возможных пути решения. Одним из путей решения, является возможность исключить статью 267.1 из Уголовного кодекса, а действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, квалифицировать как покушение на совершение преступления, предусмотренного частью 1.1 статьи 267 Уголовного кодекса. При этом необходимо дополнить статью 267 Уголовного кодекса частью 1.1 следующего содержания: «Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные из хулиганских побуждений, наказываются штрафом в размере от ста пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок». Другой путь решения проблемы заключается в том, чтобы более детально регламентировать статью 267.1 Уголовного кодекса, дополнив ее примерным перечнем действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Это позволит упростить условия квалификации по статье 267.1 Уголовного кодекса.

В-четвертых, мы рекомендуем судам при рассмотрении уголовных дел по совокупности преступлений по части третьей, четвертой, пятой или шестой статьи 264 и статьи 125 Уголовного кодекса, исследовать обстоятельства на предмет возможности освободить подсудимого от ответственности в связи с истечением срока давности, так как, преступление предусмотренное статьей 125 Уголовного кодекса имеет меньшую тяжесть.

В-пятых, нарушение пострадавшим правил дорожного движения могут учитываться судом в качестве смягчающего обстоятельства, но такое нарушение не может рассматриваться в качестве основания для освобождения от уголовной ответственности.

В-шестых, для отграничения транспортных преступлений от иных преступлений при квалификации содеянного необходимо правильно

определить умысел обвиняемого. На его умысел прямо и косвенно могут указывать различные обстоятельства. В частности, мы рекомендуем в первую очередь обращать внимание на способ совершения преступления, а также возможность виновного избежать происшествия и его действия, приложенные для реализации этого.

В-седьмых, для правильной квалификации содеянного мы рекомендуем судам при рассмотрении уголовных дел о совершении преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта обращать особое внимание на ходатайства подсудимого относительно проведения экспертизы, устанавливающей причину смерти потерпевшего. Поскольку при данных обстоятельствах нельзя исключать наличие медицинской ошибки.

В-восьмых, мы считаем возможным, закрепить в Уголовном кодексе Российской Федерации ответственность за управление транспортным средством с явным безрассудством, которое подвергает опасности жизнь или здоровье людей. Примером такого вождения могут стать ситуации, когда водитель неоднократно нарушает правила дорожного движения за короткий промежуток времени (например: нарушает скоростной режим, нарушает правила разметки, проезжает на запретительный сигнал светофора и так далее).

В-девятых, мы считаем возможным закрепить уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, поскольку в таком случае ответственность за содеянное будет соответствовать общественной опасности указанного деяния. Кроме того, мы считаем возможным криминализировать часть вторую статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об административном правонарушении и закрепить по аналогии уголовную ответственность лица за первый случай передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.

Заключение

Долгое время законодатель не выделял в качестве отдельной группы преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Мы можем обнаружить предпосылки становления системы указанных преступлений в дореволюционном уголовном законодательстве, но говорить о полноценном выделении дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в качестве отдельного объекта уголовно-правовой охраны недопустимо. В целом мы считаем возможным разделить историю становления и развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств на три этапа: дореволюционный этап (1649-1905 годы); советский период (1905-1991 годы); современный этап (1991 год – настоящее время).

Анализ совокупности сущностных признаков позволил нам сформулировать следующее определение понятия «преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта». Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта – виновное, общественно опасное деяние, за которое предусмотрена уголовная ответственность, характеризующееся транспортной составляющей, посягающее на безопасность дорожного движения или эксплуатацию транспортного средства, влекущие предусмотренные уголовным законом последствия.

В ходе проведенного исследования нами были сделаны следующие выводы относительно проблемных аспектов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Во-первых, мы можем сделать вывод, что наличие признаков транспортного преступления должно определяться не столько местом, где произошло происшествие, и видом транспортного средства, сколько характером осуществляемых водителем действий. Только при таком подходе

содеянное можно будет квалифицировать по правильной статье Уголовного кодекса.

Во-вторых, на сегодняшний день законодательная конструкция статьи 267.1 имеет ряд существенных недочетов, которые осложняют практику ее применения. В данном случае нам видится два возможных пути решения. Одним из путей решения, является возможность исключить статью 267.1 из Уголовного кодекса, а действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, квалифицировать как покушение на совершение преступления, предусмотренного частью 1.1 статьи 267 Уголовного кодекса. При этом необходимо дополнить статью 267 Уголовного кодекса частью 1.1 следующего содержания: «Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные из хулиганских побуждений, наказываются штрафом в размере от ста пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок». Другой путь решения проблемы заключается в том, чтобы более детально регламентировать статью 267.1 Уголовного кодекса, дополнив ее примерным перечнем действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Это позволит упростить условия квалификации по статье 267.1 Уголовного кодекса.

В-третьих, для отграничения транспортных преступлений от иных преступлений при квалификации содеянного необходимо правильно определить умысел обвиняемого. На его умысел прямо и косвенно могут указывать различные обстоятельства. В частности, мы рекомендуем в первую очередь обращать внимание на способ совершения преступления, а также возможность виновного избежать происшествия и его действия, приложенные для реализации этого.

В-четвертых, мы считаем возможным, закрепить в Уголовном кодексе Российской Федерации ответственность за управление транспортным средством с явным безрассудством, которое подвергает опасности жизнь или

здоровье людей. Примером такого вождения могут стать ситуации, когда водитель неоднократно нарушает правила дорожного движения за короткий промежуток времени (например: нарушает скоростной режим, нарушает правила разметки, проезжает на запретительный сигнал светофора и так далее).

В-пятых, мы считаем возможным закрепить уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, поскольку в таком случае ответственность за содеянное будет соответствовать общественной опасности указанного деяния. Кроме того, мы считаем возможным криминализовать часть вторую статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об административном правонарушении и закрепить по аналогии уголовную ответственность лица за первый случай передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. Это обусловлено, во-первых, высоким уровнем общественной опасности управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, во-вторых, растущим числом дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, находящихся под управлением лиц в состоянии опьянения.

В ходе проведенного исследования нами был проведен обширный анализ материалов судебной практики. В результате чего нами был подготовлен ряд рекомендаций с целью повышения эффективности рассмотрения судами уголовных дел о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Во-первых, судам при рассмотрении дел о совершении транспортных преступлений необходимо обращать особое внимание на причинную связь между самим противоправным деянием и наступившими последствиями. Судам необходимо принимать во внимание следующее. Само по себе оставление потерпевшего не в ближайшую больницу, а в более отдаленное медицинское учреждение не может быть признано причиной смерти из-за

несвоевременной медицинской помощи, если в ближайшей больнице оказание медицинской помощи было невозможно.

Во-вторых, несмотря на отсутствие значения для квалификации, суду при рассмотрении уголовных дел по транспортным преступлениям необходимо принимать во внимание цели и мотивы совершения таких преступлений, поскольку они могут оказать существенное влияние на принятое по делу решение.

В-третьих, мы рекомендуем судам при рассмотрении уголовных дел по совокупности преступлений по части третьей, четвертой, пятой или шестой статьи 264 и статьи 125 Уголовного кодекса, исследовать обстоятельства на предмет возможности освободить подсудимого от ответственности в связи с истечением срока давности, так как, преступление предусмотренное статьей 125 Уголовного кодекса имеет меньшую тяжесть.

В-четвертых, нарушение пострадавшим правил дорожного движения могут учитываться судом в качестве смягчающего обстоятельства, но такое нарушение не может рассматриваться в качестве основания для освобождения от уголовной ответственности.

В-пятых, для правильной квалификации содеянного мы рекомендуем судам при рассмотрении уголовных дел о совершении преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта обращать особое внимание на ходатайства подсудимого относительно проведения экспертизы, устанавливающей причину смерти потерпевшего. Поскольку при данных обстоятельствах нельзя исключать наличие медицинской ошибки.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Апелляционное определение СК по уголовным делам Верховного Суда РФ от 5 июля 2017 г. № 73-АПУ17-10 // Консультант плюс: справочно-правовая система.
2. Апелляционное определение СК по уголовным делам Верховного Суда РФ от 12 апреля 2019 г. № 5-АПУ19-20 // Консультант плюс: справочно-правовая система.
3. Апелляционное определение СК по уголовным делам Верховного Суда РФ от 24 сентября 2019 г. № 45-АПУ19-22 // Консультант плюс: справочно-правовая система.
4. Безрукова О.В., Матюшин Н.М. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России // Наука. Общество. Государство. 2019. № 2 (26). С. 54-60.
5. Белокобыльский Н.Н. Виды и характер преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в Уголовном законодательстве России // Вестник Московского университета. Серия 11. Право. 2017. № 3. С. 28-39.
6. Белокобыльский Н.Н. Совершенствование законодательства о транспортных преступлениях: проблемы и решения // Вестник Московского университета. Серия 11: право. 2019. № 4. С. 15-26.
7. Бугаев В.А., Дервянкина С.А. Субъективная сторона преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2018. № 2. С. 125-130.
8. Ванеков И.С. История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // Юридический факт. 2020. № 4. С. 17-20.

9. Веселов А.В. К вопросу о квалификации преступлений, совершаемых в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // ППД. 2019. № 4. С. 34-40.

10. Голик Ю.Б. Ответственность за хулиганство: изменение законодательства // Lex russica. 2017. № 8 (129). С. 162-166.

11. Гончаров И.В. Субъективные свойства основания уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Актуальные проблемы государства и права. 2021. № 19. С. 465-474.

12. Горбунова Л.В. К вопросу о системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Марийский юридический вестник. 2020. № 1 (12). С. 90-93.

13. Горбунова Л.В. Некоторые аспекты развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в дореволюционной России // Марийский юридический вестник. 2018. № 6. С. 106-108.

14. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год // [Электронный ресурс] // URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/2256058> (дата обращения 07.02.2022).

15. Золотарь К.В. Сравнительно-правовой анализ зарубежного уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Цифровая наука. 2020. № 5. С. 155-162.

16. Исаева О.Н. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Студенческий форум. 2019. № 40(91). С. 41-43.

17. Кассационное определение СК по уголовным делам Пятого кассационного суда общей юрисдикции от 05 июня 2020 г. по делу № 7 У-963/2020[77-225/2020] // Консультант плюс: справочно-правовая система.

18. Кассационное определение СК по уголовным делам Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 02 июля 2020 г. по делу № 7 У-3779/2020[77-374/2020] // Консультант плюс: справочно-правовая система.

19. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации от 14 ноября 2013 года // [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_154602/ (дата обращения 07.02.2022)

20. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Транспортные преступления: проект новый - недостатки старые // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 10 (107). С. 172-189.

21. Линкевич А.Е. Некоторые спорные аспекты конструирования и квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Евразийская адвокатура. 2017. № 2 (27). С. 26-30.

22. Майоров А.В. О едином подходе при изучении механизма совершения правонарушения и преступления в сфере дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. 2015. № 1 (4). С. 90-94.

23. Махонина А.Д. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Образование и право. 2020. № 10. С. 101-104.

24. Мидловец М.В., Соляной А.В. Объект, предмет и общественно-опасные последствия дорожно-транспортных преступлений // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. № 3. С. 91-97.

25. Мидловец М.В. Усиление эффективности борьбы с дорожной преступностью путем совершенствования системы наказаний за дорожно-транспортные правонарушения // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2017. № 3. С. 140-145.

26. Михайлова И.А. Проблемы квалификации транспортных преступлений // ППД. 2014. № 4. С. 10-14.

27. Надзорное определение СК по уголовным делам Верховного Суда РФ от 7 июня 2019 г. № 51-Д19-8 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

28. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ № 4 (2018) (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26 декабря 2018 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

29. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ за первый квартал 2019 г. (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 3 июля 2019 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

30. Обобщение судебной практики по рассмотрению уголовных дел о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта за 2017 год // Консультант плюс: справочно-правовая система.

31. Обобщение судебной практики по рассмотрению уголовных дел о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта за 2017 год (проведено в соответствии с планом работы Тульского областного суда на первое полугодие 2018 года) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

32. Обобщение судебной практики Челябинского областного суда за первый квартал 2019 г. (утв. президиумом Челябинского областного суда 19 июня 2019 г.) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

33. Определение СК по уголовным делам Первого кассационного суда общей юрисдикции от 16 июля 2020 г. по делу № 7 У-7480/2020 (77-1095/2020) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

34. Определение СК по уголовным делам Первого кассационного суда общей юрисдикции от 30 июля 2020 г. по делу № 7 У-8422/2020 (77-1267/2020) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

35. Определение СК по уголовным делам Первого кассационного суда общей юрисдикции от 06 августа 2020 г. по делу № 7 У-8226/2020 (77-1252/2020) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

36. Определение СК по уголовным делам Первого кассационного суда общей юрисдикции от 19 августа 2021 г. по делу № 7 У-8291/2021 (82-294/2021) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

37. Определение СК по уголовным делам Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 04 августа 2020 г. по делу № 7 У-5513/202 (77-708/2020) // Консультант плюс: справочно-правовая система.

38. Определение СК по уголовным делам Верховного Суда РФ от 11 мая 2006 г. № 31-Д06-5 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

39. Петров С.А. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, объект преступного посягательства // Закон и право. 2021. №10. С. 111-115.

40. Попович Д.Н. Предмет преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Academy. 2019. № 1 (40). С. 71-74.

41. Постановление Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 08 июля 2020 г. по делу № 16-3576/2020 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

42. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 07 августа 2020 г. по делу № 16-4071/2020 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

43. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. №20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

44. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

45. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // Собрании актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

46. Постановление Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 26 июня 2020 г. по делу № 16-2076/2020 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

47. Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 13.03.1929 «О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями» // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=29331#wNKU8xS84hTadsPk> (дата обращения 07.02.2022).

48. Постановление ЦИК и СНК СССР от 23 января 1931 г. «Об ответственности за преступления, дезорганизирующие работу транспорта» // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=28512#IgoX8xS3F9kAZQtE> (дата обращения 07.02.2022).

49. Приговор Железнодорожного районного суда г. Воронежа от 06.03.2019 по уголовному делу № 1-7/2019 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

50. Приговор Омского районного суда № 1-29/2016 от 5 декабря 2016 г. по делу № 1-408/2016 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

51. Приговор Свердловского районного суда № 1-29/2019 от 9 апреля 2019 г. по делу № 1-503/2019 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

52. Приговор Чусовского городского суда № 1-185/2021 от 26 ноября 2021 г. по делу № 1-185/2021 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

53. Проценко С.В. Установление форм вины в процессе квалификации транспортного преступления // Уголовное право. 2019. № 2. С. 59-63.

54. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 21.12.2021) «О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств» // [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_125114 (дата обращения 07.02.2022)

55. Семенов Е.Ю., Кобзина П.В. Предотвращение уклонения от уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, скрывшимся с места ДТП. По статье 264.1 УК РФ // Закон и право. 2019. № 10. С. 74-76.

56. Статистика ДТП за 2020 год // [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф> (дата обращения 07.02.2022).

57. Соборное уложение 1649 года // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.hist.msu.ru/ER/etext/1649.htm> (дата обращения 07.02.2022).

58. Талибова С.Э. Актуальные проблемы уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений и вопросы их предупреждения // Образование и право. 2020. № 8. С. 381-385.

59. Танага И.В. Нужна ли в уголовном кодексе Российской Федерации специальная норма об уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия? // Вестник КРУ МВД России. 2018. № 4 (26). С. 50-54.

60. Танага И.В. Уголовно-правовое регулирование объективной стороны транспортных преступлений // Общество и право. 2013. № 3 (45). С. 127-131.

61. Таюрская Е.А. Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного преступления // Сибирский юридический вестник. 2017. № 1. С. 100-104.

62. Телегина Е.Г., Екимова О.В. Проблемы правоприменительной практики в вопросах квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Бюллетень науки и практики. 2017. № 6 (19). С. 276-285.

63. Тетеревлева С.Н., Дураев Т.А. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в законодательстве Российской Федерации// Теология. Философия. Право. 2017. № 4. С. 53-60.

64. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 02.03.2022 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901757375> (дата обращения 07.02.2022)

65. Уголовный кодекс РСФСР 1922 года [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901757375> (дата обращения 07.02.2022).

66. Уголовный кодекс РСФСР 1926 года [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901757374> (дата обращения 07.02.2022).

67. Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // [Электронный ресурс]. - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2950/ (дата обращения 07.02.2022).

68. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 28.01.2022) // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2952.

69. Уголовное уложение 1903 года // [Электронный ресурс]. URL: <https://knigi.studio> (дата обращения 07.02.2022)

70. Устименко Н.В. Состояние сферы безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в России на современном этапе // Отечественная юриспруденция. 2020. № 1 (40). С. 29-31.

71. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

72. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 14.03.2022) «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

73. Чураев А.И. Транспортные преступления: понятия и признаки // Проблемы применения уголовного и уголовно-процессуального законодательства. 2018. № 1. С. 150-153.

74. Шищенко К.С. Зарубежный опыт уголовно-правового обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации. 2019. № 1. С. 117-120.

75. Befortoa F., Weber T. Transport crimes: concept and types [Text] / F. Befortoa, T. Weber // The Journal of Politics. 2018. №1(81). PP. 74-78.

76. Ekhardt G.M. Actual problems of criminal law [Text] / G.M. Ekhardt // Journal of the Association for Consumer Research. 2018. №1(2). PP. 32-35.

77. Magali R. Criminal liability for committing transport crimes [Text] / R. Magali // International Review of Law and Economics. 2019. PP. 29-36.

78. Robila M. Liability for damage caused as a result of transport crimes [Text] / M. Robila // Economics of Governance. Oxford. 2015. PP. 3-11.

79. Thirsk J. Criminal legislation of the countries of Eastern Europe / J. Thirsk // American Journal of Sociology. 2017. №5(82). PP. 9-14.