

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование кафедры)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки. специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль)/специализация)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: «Уголовная ответственность за автотранспортные
преступления»

Студент

Т.К. Мадаев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

П.А. Румянцев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Заместитель ректора – директор Института права, к.ю.н, доцент
Вершинина С.И.

(личная подпись)

« _____ » _____ 20 ____ г.

Тольятти 2018

АННОТАЦИЯ

Настоящая бакалаврская работа посвящена исследованию вопросов, связанных с уголовной ответственностью за автотранспортные преступления. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач любого государства как составной части обеспечения общественной безопасности и относится к числу наиболее важных проблем, которые стоят перед органами государственной власти. Закономерно, что от степени состояния транспортной безопасности в прямой зависимости находятся социально-экономическое и демографическое развитие страны.

Цель бакалаврской работы заключается в разработке общего понятия автотранспортных преступлений, определения их видов и формирование системы уголовно-правовых норм об ответственности за нарушения безопасности автотранспорта.

Объект исследования составляет группа общественных отношений, урегулированная нормами уголовного законодательства, возникающих в связи с совершением автотранспортных преступлений.

Предметом исследования являются: положения российского уголовного законодательства дореволюционного и советского периодов; положения действующего российского и зарубежного уголовного законодательства в части регламентации ответственности за автотранспортные преступления.

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

Структура работы обусловлена целями и задачами исследования.

Объём работы в целом составляет 63 листа.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ	8
1.1. Понятие и виды автотранспортных преступлений по российскому законодательству.....	8
1.2. Ответственность за автотранспортные преступления по международному и зарубежному законодательству	17
ГЛАВА 2. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	28
2.1. Уголовная ответственность за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.....	28
2.2. Уголовная ответственность за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ	38
2.3. Уголовная ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. ст. 266 и 268 УК РФ.....	44
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	54
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	56

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность работы. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач любого государства как составной части обеспечения общественной безопасности и относится к числу наиболее важных проблем, которые стоят перед органами государственной власти. Закономерно, что от степени состояния транспортной безопасности в прямой зависимости находятся социально-экономическое и демографическое развитие страны.

Кроме того, проблема дорожного движения относится к глобальным проблемам человечества, а потому ей уделяется большое внимание на международном уровне. Это также связано с тем, что ни одно государство не может существовать самостоятельно, без международных отношений, поддержание которых во многом зависит и от транспортной инфраструктуры, международных грузовых и пассажирских перевозок, а также передвижения на личном транспорте.

Как отмечает Федеральная служба государственной статистики, к концу 2015 года выросло число основных объектов, повышающих безопасность на дорогах федерального и местного значения: тротуаров и пешеходных дорожек с твердым покрытием, автобусных остановок, укрепленных обочин, проезжих частей с разметкой, дорожных знаков и указателей, пешеходных переходов, и протяженность транспортных развязок в случае дорог федерального значения. Тем не менее, в сравнении с 2014 годом снизилось число съездов с твердым покрытием с основной дороги на дорогах федерального значения, и протяженность транспортных развязок на дорогах местного значения.

Согласно данным Росстата, в 2015 году снизилось количество дорожно-транспортных происшествий, от 199,7 тысяч в 2014 году до 184 тысяч к концу 2015 года. Почти треть всех ДТП 2015 года произошло из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог, доля ДТП по этой причине выросла от 22% в 2011 году до 34% в 2015. Число погибших в дорожно-

транспортных происшествиях неуклонно идет на убыль, и достигла 17300 человек, из которых 8000 погибли из-за неудовлетворительного состояния дорог. Число раненых в ДТП также снижается, и достигло к концу 2015 году 231200 человек, из которых более трети- 79200 были ранены ввиду неудовлетворительного состояния дорожной инфраструктуры. Наиболее распространенные виды дорожно- транспортных происшествий: столкновения и наезды на пешеходов. 14, 9 тысяч из ДТП 2015 произошли по вине водителей, находящихся в алкогольном опьянении, а большая часть ДТП в целом произошли с легковыми автомобилями. В 2016 г. на территории России общее количество дорожно-транспортных происшествий составило 173 694, погибших – 20 308 человек, а раненных – 221 140 человек. В 2017 г. в период с января по октябрь наблюдалась тенденция снижения показателей количества ДТП и смертности на дорогах, однако ежемесячно росло и растет количество раненых¹.

В целом анализируя показатели последних лет, можно заключить, что наблюдается некая благоприятная тенденция к уменьшению аварийности с 2013 г., а к сокращению количества раненных и пострадавших – с 2014 г. Вместе с тем по сравнению с другими странами, общее количество смертей в результате ДТП в России по-прежнему остается достаточно высоким.

Степень разработанности темы. Необходимо отметить, что в целом анализу транспортных преступлений в литературе уделено довольно большое внимание. В частности, А.И. Коробеевым и М.Э. Авдаляном исследуются вопросы уголовной политики по криминализации и пенализации общественно опасных посягательств, связанных с функционированием железнодорожного, воздушного, морского, и иных видов транспорта. Другие ученые, О.Н. Бондарчик, Л.В. Гридасова, А.В. Грибков анализируют конкретные виды транспортных преступлений или отдельные группы преступлений, посягающих, к примеру, на безопасность функционирования железнодорожного транспорта (М.М. Колчин, Л.В. Любимов и другие).

¹ URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 03.06.2018)

Наибольшее число исследований посвящены проблемам уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления в силу наибольшей распространенности данных деяний. Однако в основном данные работы написаны до внесения изменений и дополнений в Уголовный кодекс в части ответственности за автотранспортные преступления. Многие проблемы пока остаются неразрешенными либо вызывают дискуссии среди ученых, например, касательно уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ.

Объект и предмет исследования. *Объект* исследования составляет группа общественных отношений, урегулированная нормами уголовного законодательства, возникающих в связи с совершением автотранспортных преступлений.

Предметом исследования являются:

-положения российского уголовного законодательства дореволюционного и советского периодов;

-положения действующего российского уголовного законодательства в части регламентации ответственности за автотранспортные преступления;

-положения зарубежного уголовного законодательства в части регламентации ответственности за автотранспортные преступления;

-научные публикации, в которых анализируются проблемы ответственности за автотранспортные преступления;

-материалы судебной практики об автотранспортных преступлениях.

Цели и задачи исследования. *Цель* бакалаврской работы заключается в разработке общего понятия автотранспортных преступлений, определения их видов и формирование системы уголовно-правовых норм об ответственности за нарушения безопасности автотранспорта.

Поставленная цель предопределила решение следующих *задач*:

-дать определение автотранспортных преступлений и указать их виды;

-проанализировать нормы международного и зарубежного законодательства в части ответственности за автотранспортные преступления;

-дать уголовно-правовую характеристику отдельным видам автотранспортных преступлений.

Теоретическую основу исследования составили труды следующих ученых: Г.А. Агаев., Е.А. Зорина Е.А., С.Б. Немченко, М.В. Баранчикова, Ю. Вторушина, А. Мондохонов, А.В. Эльмурзаев и других авторов.

Нормативной базой исследования являются: Конституция РФ, действующее российское и зарубежное уголовное законодательство.

Структура работы. Бакалаврская работа состоит из введения, двух глав, объединяющих пять параграфов, заключения и списка используемой литературы.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

1.1. Понятие и виды автотранспортных преступлений по российскому законодательству

Анализ российского уголовного законодательства свидетельствует о том, что понятие «автотранспортные преступления» в законе отсутствует, как в целом определение транспортных преступлений. Законодатель акцентирует внимание только на определении транспортных средств, с помощью которых совершаются рассматриваемые общественно опасные посягательства.

В УК РФ под транспортным средством понимается автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство (ст. 264 УК РФ). Согласно примечанию 1 к ст. 264 УК РФ другое механическое транспортное средство - это трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В ст. 1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹: транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Точно такое же понятие используется в Постановлении Правительства РФ от 23 октября 1993 г. №1090 «О правилах дорожного движения»² (далее – ПДД). При этом в п.1.2. Правил дорожного движения содержится перечень видов транспортных средств, к которым относятся следующие:

¹ Собрание законодательства РФ. – 2002. - №18. - Ст. 1720.

² Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. -№47. - Ст. 4531.

а) велосипед – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение, как правило, мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч;

б) маршрутное транспортное средство - транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок;

в) механическое транспортное средство - транспортное средство, приводимое в движение двигателем;

г) прицеп – транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством (термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски).

В п. 11 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности»¹ под транспортными средствами понимаются устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами. В анализируемом нормативно-правовом акте также перечисляются виды транспортных средств. Данный перечень отличается от того, который содержится в ПДД. В частности, автомобильный транспорт здесь выделен в отдельную категорию, а именно: «транспортные средства автомобильного транспорта, а именно автобусы, легковые автомобили, грузовые автомобили, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов» (п. 2 ст. 1

¹ Собрание законодательства РФ. – 2007. - №7. - Ст. 837.

Федерального закона от 8 ноября 2007г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»¹).

Сравнивая определения понятий «транспортное средство», содержащиеся в действующем законодательстве, можно констатировать тот факт, что на официальном уровне в РФ нет одного общего подхода при раскрытии сути термина «транспортное средство». Сущность этого понятия может отличаться в зависимости от области и цели его применения. К примеру, в УК РФ данное определение раскрывается только в отношении состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. В ПДД дано обобщенное понятия транспортного средства. Перечень видов транспортных средств, перечисленных в ПДД, является наиболее широким, включая в том числе велосипеды, мотоциклы и мопеды. Думается, такая трактовка понятия «транспортное средство» необходима только лишь для наиболее полного правового регулирования отношений в области дорожного движения.

Что же касается понятия автотранспортных преступлений, то в силу отсутствия законодательного определения данной категории посягательств, исследование данного вопроса является предметом доктрины уголовного права. Поскольку, термин «автотранспортное преступление» напрямую связан с такими категориями как «транспорт» и «транспортное средство», то возникает вопрос о соотношении определения «транспортное преступление» и «автотранспортное преступление». Большинство авторов формулируют определение транспортных преступлений именно применительно к автотранспорту. В частности, по мнению И.Г. Маланда, автотранспортное преступление – это деяние, которое совершается лицом по неосторожности или умышленно, в форме действия или бездействия, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной

¹ Собрание законодательства РФ. – 2007. - №46. - Ст. 5555.

возможности наступления) указанных в законе тяжких последствий¹. Аналогичной точки зрения придерживаются А.С. Кузьмина² и В.П. Перфилов³. Необходимо отметить, что отнесение к числу автотранспортных преступлений широкого круга посягательств отразилось на их дефиниции. Так, по мнению М. Валиева их следует трактовать как общественно опасные действия (бездействия), посягающие на безопасность движения и установленный законодательством порядок использования автотранспортных средств⁴. Представляется, что данным автором, с одной стороны, сужается понятие автотранспортных преступлений за счет исключения из него указания на безопасность эксплуатации транспортных средств, а с другой стороны, наоборот, расширяется путем необоснованного дополнения ссылкой на порядок использования данного вида транспорта, что предполагает незаконную эксплуатацию автомобиля в корыстных целях, угон транспортных средств и другое. По мнению В.В. Лукьянова термины «автопроисшествие», «автотранспортное происшествие», «автодорожное происшествие», «автотранспортное преступление» не в полной мере отражают сущность рассматриваемой категории преступлений, ограничивая их лишь автомобильным транспортом, и, исключая другие транспортные средства (мотоциклы, мотороллеры, тракторы, трамваи и так далее). Соответственно он предложил использовать понятие «дорожно-транспортное происшествие», которое рассматривал как событие, которое нарушает процесс дорожного движения в следствии потери возможности управлять транспортным средством, что сопровождается гибелью и (или) ранением

¹ Маландин И.Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте в СССР. - Саратов, 1968. - С. 106. // <http://lawlibrary.ru/izdanie7309.html> (дата обращения: 31.05.2018)

² Кузьмина А.С. Борьба с автотранспортными преступлениями. - Омск, 1981. - С. 15. // <http://lawlibrary.ru/izdanie37893.html> (дата обращения: 31.05.2018)

³ Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2008. - С. 5.

⁴ Валиев М. Ответственность за преступления на автотранспорте по уголовному кодексу Казахской ССР: дис. ... канд. юрид. наук. - Алма-Ата, 1966. - С. 98. // <http://lawlibrary.ru/izdanie27772.html> (дата обращения: 31.05.2018)

людей, а также нанесением материального ущерба. Основываясь на данном определении, данный автор формулировал понятие дорожно-транспортного преступления как «уголовно наказуемого дорожно-транспортного происшествия»¹.

Предложенные В.В. Лукьяновым понятия, по нашему мнению, имеют два недостатка. Во-первых, мы полагаем, что некорректно рассматривать дорожно-транспортное происшествие как события². Во-вторых, дефиниция дорожно-транспортного преступления бессодержательна. Кроме того, термин «происшествие»³ не является синонимом термина «деяние», употребляемого в уголовном праве для обозначения признака объективной стороны преступления.

Неудачно, как мы полагаем, сформулировал определение дорожно-транспортного преступления Н.В. Якубенко, понимая его как виновно

¹ Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. - М., 1983. - С. 34, 39. <http://lawlibrary.ru/izdanie18192.html> (дата обращения: 31.05.2018)

Некоторые авторы понятия «дорожно-транспортное преступление» и «автотранспортное преступление» используют как равнозначные // Бондарчик О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение (криминологический и уголовно-правовой аспекты): дис. ... канд. юрид. наук. - СПб., 2005. - С.88; Никитас Д.А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2006. - С.20; Соляной А.В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2011. - С.11.

² К.М. Карацев автотранспортное правонарушение также рассматривал как «...событие, случившееся с автомобильным транспортом в пути следования и его эксплуатации в результате нарушения трудовой дисциплины работниками автомобильного транспорта или нарушения норм технической эксплуатации автомобиля, нарушения правил уличного движения пешеходами, нарушений, допущенных лицами, пользующимися транспортом, а также в результате случая, повлекшего за собой человеческие жертвы или порчу груза, транспортных средств, дорожных сооружений или иных объектов» (Карацев К.М. Борьба с автомобильными происшествиями. - Душанбе, 1959. - С. 7). // <http://lawlibrary.ru/article1038207.html> (дата обращения: 31.05.2018)

³ Формулируя понятие дорожно-транспортного преступления, А.А. Смирнов пишет, что им признается «...совершенное виновно дорожно-транспортное происшествие, в результате которого наступили последствия, ответственность за которые предусмотрена Уголовным кодексом» (Смирнов А.А. Криминологическая характеристика и уголовно-правовые меры противодействия дорожно-транспортным преступлениям (ст. 264 УК РФ): дис. ... канд. юрид. наук. - СПб., 2004. - С. 130). Совершить происшествие нельзя по определению, так как оно означает событие, т.е. то, что произошло вне зависимости от лица // Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. - М., 1994. - С. 601, 730.

совершенное общественно опасное деяние в сфере безопасности дорожного движения, которое повлекло предусмотренные уголовным законом последствия»¹. Вместо определения социальной направленности деяния, указания на общественные отношения, которые терпят урон каждый раз при совершении подобного рода преступлений, автор говорит о сфере безопасности дорожного движения. Однако сфера безопасности дорожного движения содержит различного вида преступления, которые не являются не только дорожно-транспортными, но и транспортными вообще.

И.А. Гумеров, как и Н.В. Якубенко, включает в определение «автотранспортное преступление» понятие «сфера»² применения указанного вида транспорта. Он предложил автотранспортное преступление рассматривать как неосторожное деяние на общественную безопасность в сфере использования автомобильного или иного механического транспорта как средство передвижения, которое выражается в сознательном или ином нарушении лицом, которое управляет и эксплуатирует транспортное средство, влекущее выход этого источника повышенной опасности из-под контроля управляющего им лица и причинение общественно опасных последствий, предусмотренных уголовным законом»³. Прежде всего, ошибочно говорить о неосторожном характере посягательства, поскольку в уголовном законе, например, в ст. 37 УК РФ, последнее употребляется как насильственное деяние. Автотранспортное преступление таковым не является. Кроме того, непонятно, кого автор имеет виду под «лицами,

¹ Якубенко Н.В. Правоотношения и юридическая ответственность в антропотехнической системе «дорожное движение». - Тюмень, 2000. - С. 55; Якубенко Н.В., Коленко А.Д. Дорожно-транспортные происшествия: понятие, квалификация, наказание. - Владивосток, 2001. - С. 60.

² В.И. Неверов говорит об области транспортной деятельности // Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Саратов, 2007. -С. 11).

³ Гумеров И.А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Казань, 2004. -С. 11.

управляющими и эксплуатирующими транспортное средство», которое вышло из-под их контроля.

В-третьих, общественную безопасность в сфере использования автомобильного или иного механического транспорта можно нарушить и в результате совершения иного, а не только дорожно-транспортного преступления. К примеру, в последнее время распространение получило совершение террористического акта путем использования автомобильных средств.

Таким образом, считаем, что автотранспортными преступлениями являются предусмотренные законом общественно опасные деяния, посягающие на нормальное функционирование автомобильного транспорта, и причинившие вред жизни, здоровью граждан либо ущерб имущественного, организационного, морального характера.

Что касается видом автотранспортных преступлений, то в силу того, что данное транспортное средство было изобретено только в позапрошлом веке, то, соответственно, и уголовная ответственность за совершение преступлений с использованием автотранспортных средств стала устанавливаться сравнительно недавно. В Уголовных кодексах РСФСР 1922 и 1926гг. уголовная ответственность за автотранспортные преступления не устанавливалась. Впервые законодатель только в Уголовном кодексе РСФСР 1960 г. достаточно четко сформулировал два состава преступлений, связанных с нарушениями ПДД. Как пишет А.И. Коробеев, в ст. 211 УК РСФСР 1960г. была установлена ответственность за совершение этих преступных действий работником соответствующего вида транспорта¹. При этом в случае причинения потерпевшей стороне смерти или тяжких телесных повреждений максимальное наказание составляло 10 лет лишения свободы. В ст. 212 УК РСФСР 1960г. речь шла об аналогичных нарушениях ПДД, но совершенных иными лицами, управляющими транспортным средством.

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб., 2003. - С.77.

Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. продолжил процесс криминализации автотранспортных преступлений. Это выразилось в том, что ст. 212 УК РСФСР 1960г. утратила силу в силу переноса охватываемого ею деяния в содержание состава преступления, предусмотренного ст. 211 УК РСФСР 1960г. Кроме того, ст. 211 УК РСФСР 1960г. была дополнена частью 3, в которой устанавливалась ответственность за нарушение ПДД, влекущее смерть двух или более лиц. При этом санкция данной уголовно-правовой нормы была достаточно жесткой - от трех до пятнадцати лет лишения свободы. Что сравнимо с санкцией за неквалифицированное убийство или умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, повлекшее по неосторожности смерть.

В Уголовном кодексе РФ 1996 г. преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, были отнесены к категории неосторожных. Кроме того, был существенно снижен предел максимального наказания за нарушение ПДД, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц. Санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ предусматривала лишение свободы уже на срок от четырех до десяти лет.

Процесс либерализации уголовной ответственности за автотранспортные преступления был продолжен и дальше. Так, Федеральными законами от 25 июня 1998 г. №92-ФЗ и от 8 декабря 2003г. №162-ФЗ¹ был внесен ряд коррективов в диспозицию и санкции ст. 264 УК РФ. Это выразилось в декриминализации соответствующего деяния, повлекшего причинение вреда здоровью потерпевшему средней тяжести, а также причинение крупного ущерба потерпевшему. Также были значительно снижены пределы санкции ч. 3 ст. 264 УК РФ, она устанавливала лишение свободы на срок до семи лет. Также Законом №162-ФЗ была признана утратившей силу ст. 265 УК РФ, состав которой обязывал виновника аварии оставаться на месте происшествия и оказывать помощь пострадавшим.

¹ Собрание законодательства РФ. – 2003. - №50. - Ст. 4848.

На наш взгляд, этот состав, являясь специальным, играл значительную предупредительную роль в системе автотранспортных составов преступлений. Общий состав (ст. 125 УК РФ) заменяет специальную норму формально и фактически не играет предупредительной роли.

Федеральным законом от 13 февраля 2009 г. №20-ФЗ¹ за совершение дорожно-транспортного происшествия в состоянии алкогольного опьянения, повлекшего причинение по неосторожности смерть двух и более лиц, было установлено максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до девяти лет (ч. 6 ст. 264 УК РФ), т.е. от 2 месяцев до 9 лет лишения свободы. Для сравнения: санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ (в первоначальной редакции) предусматривала лишение свободы на срок от четырех до десяти лет.

Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. №420-ФЗ² санкции ст. 264 УК РФ были дополнены новым видом наказания – принудительными работами.

Тенденция ужесточения ответственности за совершение общественно опасных деяний при управлении транспортными средствами в состоянии опьянения продолжилась в 2014г., когда Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. №528-ФЗ³ введена уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения – ст. 264.1 УК РФ.

Таким образом, на сегодняшний день действующий УК РФ предусматривает следующие виды автотранспортных преступлений:

-ст. 264 УК РФ – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

-ст. 264.1 УК РФ – нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;

¹ Федеральный закон от 13 февраля 2009 г. №20-ФЗ «О внесении изменений в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2009. - №7. - Ст. 788.

² Собрание законодательства РФ. – 2011. - №50. - Ст. 7362.

³ Собрание законодательства РФ. – 2015. - №1 (часть I). - Ст. 81.

-ст. 266 УК РФ - недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями;

-ст. 268 УК РФ - Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Первая из перечисленных статей рассматривает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; во второй говорится об административной преюдиции в отношении лица, управляющего автомобилем в состоянии опьянения. В третьей статье закреплена ответственность за некачественный ремонт транспортных средств, и выпуск их в эксплуатацию. Четвертая посвящена ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, и рассматривает в первую очередь ответственность пассажиров и пешеходов за нарушение Правил дорожного движения, или правил эксплуатации транспортного средства¹.

1.2. Ответственность за автотранспортные преступления по международному и зарубежному законодательству

Для единообразного соблюдения правил дорожного движения странами заключаются двусторонние и многосторонние договора по различным вопросам в данной сфере. Все эти международные договоры разрабатываются, принимаются и подписываются под эгидой Организации Объединенных Наций и созданной в ней Европейской экономической комиссии.

На современном этапе существуют и действуют, а также признаются большинством стран мира такие международные документы в области урегулирования дорожного движения:

¹ Подробный уголовно-правовой анализ указанных автотранспортных преступлений будет дан в Главе 2

-Конвенция о дорожном движении, заключенная в г. Вене 8 ноября 1968 (вступила в юридическую силу в России 21 мая 1977 года)¹;

-Конвенция о дорожных знаках и сигналах, заключенная в г. Вене 8 ноября 1968 (вступила в юридическую силу в России 6 июня 1978 года)²;

-Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, заключенное в г. Женеве 1 мая 1971 года (вступила в юридическую силу в России 3 августа 1979 года)³;

-Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, подписанный в г. Женеве 1 марта 1973г. (вступила в юридическую силу в России 25 апреля 1985 года)⁴;

-Резолюции ООН по вопросам повышения безопасности дорожного движения.

И хотя некоторые исследователи проблем обеспечения дорожно-транспортной безопасности указывают, что эти международно-правовые акты были приняты давно и возникла необходимость в разработке новых, мы не согласны с этим, так как работа по усовершенствованию и развитию единых правил безопасного дорожного движения с учетом возникающих потребностей реальности ведется постоянно, в указанные конвенции, протоколы и соглашения вносятся изменения и дополнения. Бесспорно, утверждение Е. А. Войтенкова о том, что «интересы всех стран мог бы примирить только единый документ, содержащий в себе единые правила»⁵, но ввиду того, что не все страны ратифицировали данные нормативные акты (хотя и применяют их положения), правила дорожного движения в разных

¹ Treaty Series. Volume 1732. - New York: United Nations, 1999, P. 396 – 587 // <http://www.consultant.ru/>

² Конвенция о дорожном движении. Конвенция о дорожных знаках и сигналах. ООН.- М.: Транспорт. 1970. С. 55 – 117 // <http://www.consultant.ru/>

³ <http://www.un.org/>

⁴ <http://www.mid.ru/>

⁵ Войтенков Е. А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х гг. XX в.: Дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2006. – С.57.

странах имеют свои отличия, а также различные меры административной и уголовной ответственности за их нарушение.

Также данные международные нормативные акты определяют общие правила дорожного движения, а также требования к государствам об установлении и законодательном закреплении ответственности за их нарушение. Все это приводит к тому, что в разных странах по-разному определяются как сами противоправные действия в сфере дорожного движения, так и наказание за их совершение.

Безусловно, личный исторический опыт развития любого явления, обусловленный менталитетом народа и его традициями, культурой, имеет особо важное значение. Но нельзя и категорически глупо отрицать положительное значение международного опыта предупреждения и профилактики преступности, которое выражается в мерах правового воздействия на сознание людей путем установления определенных видов наказания и их степени, квалификации таких противоправных действий.

Зарубежный опыт регламентирования уголовной ответственности за автотранспортные преступления в разных государствах имеет свои отличия. При исследовании законодательства ряда европейских стран и Соединенных Штатов Америки Е. А. Полякова разделяет их 3 группы:

-государства, в которых уголовное законодательство прямо предусматривает уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления, где объектом посягательства выступает безопасность движения и эксплуатации транспорта. К таким законам относятся: Уголовный кодекс Испании 1995 года, Уголовный кодекс Болгарии 1968 года, Уголовный кодекс Латвии 1998 года. М.В. Мидловец также относит к ним Уголовный кодекс Украины 2001 года, Уголовный кодекс Республики Беларусь 1999 года¹.

¹ Мидловец М.В. Сравнительный анализ законодательства зарубежных стран о дорожно-транспортных преступлениях // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – С. 133–140.

В частности, Уголовный кодекс Испании 1995 года предусматривает такие виды дорожно-транспортных преступлений: ст. 379 – управление транспортным средством под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно и алкогольных напитков; ст. 380 – отказ от требования представителя власти подвергнуться законно установленному освидетельствованию; ст. 381 – управление автомобилем или мотоциклом с явным безрассудством и ставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей; в ст. 382 раскрывается общий состав нарушения правил дорожного движения, а в ст. 383, 384 перечисляются дополнительные виды наказания в случае совершения квалифицированных составов указанных преступлений¹.

К примеру, в ст. 381 УК Испании прописано «тот, кто будет вести автомобиль или мотоцикл с явным безрассудством и поставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей, наказывается тюремным заключением на срок от шести месяцев до двух лет и лишением права водить автомобиль и мотоцикл на срок от одного года до шести лет».

Согласно предписаниям английского Закона о дорожном движении 1988 года (в редакции 1991 г.) «лицо, которое опасно управляет механически движущимся транспортным средством на дороге или в другом общественном месте, виновно в совершении правонарушения. Поведение лица считается опасным, если оно не соответствует тем требованиям, которые предъявляются к компетентному и внимательному водителю на дороге...». Как указывает А.Г. Дороднов «в контексте вышеуказанного Закона термин «опасный» относится к потенциальной опасности причинения вреда любому лицу или серьезного ущерба имуществу в результате опасного вождения...»².

Необходимо отметить, то, что в уголовном законодательстве США опасное вождение рассматривается и как материальный состав правонарушения, если предусматривает наступление указанных в законе

¹ Уголовный кодекс Испании. // Перевод на рус. Кузнецова Н. Ф. – М.: Зерцало, – 1998. – С.120.

² Дороднов А.Г. Обусловленность криминализации опасного вождения в праве Англии // Вестник Нижегородской академии МВД России. - 2012. - №20. - С. 146-148.

общественно опасных последствий.

Уголовный кодекс Болгарии детально раскрывает различные виды правонарушений, совершаемых на транспорте. Так, в ст. 342 устанавливается общий состав нарушения безопасности транспортного движения, а в ст. 342 отдельно указывается нарушение правил безопасности водителем общественного транспорта, предназначенного для массовой перевозки людей. Данное положение имеет особое значение, так как дорожно-транспортные преступления, совершаемые на общественном транспорте, зачастую влекут наибольшее количество жертв в лице пассажиров. Также не только водитель должен привлекаться к ответственности за дорожно-транспортное происшествие на таком виде дорожного транспорта, но и иные лица, нарушившие свои обязанности: лицо, допустившее к управлению общественным транспортом такого водителя, который не отвечает медицинским требованиям по состоянию здоровья к его управлению (состояние алкогольного управления, состояние переутомления и пр.), а также лица, допустившие к эксплуатации такое транспортное средство, которое не отвечает требованиям технической безопасности.

Что касается общественно опасных последствий, то здесь не ведется разграничение на степень тяжести вреда здоровью человека, а также уголовная ответственность наступает и за причинение имущественного вреда. В ст. 343б, 343в практически полностью отражается норма ст. 264.1 УК РФ. Но примечательным и положительным является факт установления особых смягчающих обстоятельств для виновного лица, который пытался всеми силами минимизировать причиненный вред и помочь потерпевшему. Это особо важно с учетом достаточно жестких мер наказания (лишение свободы от одного года и вплоть до пожизненного заключения). Более того, УК Болгарии также предусматривает уголовную ответственность за посягательство на целостность или законность установки дорожных,

информационных знаков (ст. 344), а также знаков отличия на специальные машины (ст. 345), порчу номерных знаков (ст. 345а)¹.

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 (ст. 263). Отдельно выделяется управление транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического, одурманивающего и иного опьянения (ст. 262), а также допуск таких лиц к управлению транспортным средством (ст. 264). Как и в Болгарии, предусмотрена уголовная ответственность за подделку номерных регистрационных знаков (ст. 265). Отдельно следует обратить внимание на то, что здесь законодатель в ст. 261 раскрывает понятие транспортного средства, хоть по смыслу имеется в виду «механическое транспортное средство», предназначенное для эксплуатации по дорогам, – «все виды автомобилей, и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, мотоциклы и иные механические транспортные средства, перемещающиеся с помощью собственного источника энергии, за исключением транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания, рабочий объем которого менее 50 кубических сантиметров»².

Уголовный кодекс Республики Беларусь практически идентичен УК РФ, что объясняется общностью культуры, истории развития и менталитета народа, а также тем, что большинство уголовных кодексов стран постсоветского пространства повторяют положения ранее существовавшего законодательства с небольшими особенностями. Так, ст. 317, 317.1, 318 и 321

¹ Уголовный кодекс Республики Болгария: Принят Пятым Народным собранием на шестой сессии, четвертом заседании, состоявшемся 15 марта 1968 года. [Электронный ресурс]. // URL:<http://law.edu.ru/> (дата обращения 03.06.2018).

² Уголовный кодекс Латвийской Республики: Принят 8 июля 1998 года; Введен в действие с 1 апреля 1999 года. // URL: <http://law.edu.ru> (дата обращения 03.06.2018).

УК РФ отражают соответственно положения ст. 264, 264.1, 266 и 268 УК РФ с той лишь разницей, что общий состав нарушения правил безопасности дорожного движения имеет место уже при причинении вреда здоровью человека средней тяжести. Отдельно стоит выделить установление уголовной ответственности, наравне с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии такого опьянения¹. А. Е. Линкевич отмечает, что из всех действующих на территории постсоветского пространства этот кодекс «отличается особой оригинальностью, новизной и прогрессивностью. Его нормы и институты тесно взаимосвязаны с международным правом»². Но, по нашему мнению, его следует дополнить отдельными положениями, предусмотренными в УК Болгарии и УК Латвийской Республики.

Уголовный кодекс Украины меньше внимания уделяет дорожно-транспортным преступлениям, закрепляя лишь само нарушение правил дорожного движения с его квалифицированными составами (ст. 286) – выпуск в эксплуатацию технически неисправных средств и нарушение норм строительства дорог (ст. 287, 288), а также подделка регистрационных знаков (ст. 290). Здесь законодатель вообще исключает уголовную ответственность пешеходов, пассажиров, возлагая всю вину на лицо, управляющее транспортным средством, а преступление имеет место быть уже по факту причинения вреда средней тяжести здоровью человека³.

-другие государства, устанавливая уголовную ответственность за причинение смерти или тяжких телесных повреждений человеку, не рассматривают безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта в качестве объекта посягательства (охраны). К таким можно

¹ Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-3. Принят Палатой представителей 2 июня 1999 года. Одобрен Советом Республики 24 июня 1999 года. // URL.: <http://xn---ctbcgfviccvibf9bq8k.xn--90ais/>. (дата обращения 03.06.2018).

² Линкевич А. Е. Правовое регулирование борьбы с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по законодательству стран СНГ // Вектор науки ТГУ. – 2011. – № 4. – С. 158-162.

³ Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року №2341-III. Відомості Верховної Ради України. – 2001. - № 25-26. - Ст.131.

отнести Уголовный кодекс Эстонской Республики, который предусматривает лишь одну статью об уголовной ответственности за автотранспортные преступления – ст. 204, в которой выделяются такие признаки, как «нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств лицом, управляющим механическим транспортным средством», наступление общественно опасных последствий в виде смерти или причинения особо тяжкого и тяжкого телесного вреда, и квалифицирующие признаки – смерть двух или более лиц; управление в состоянии алкогольного или иного одурманивающего опьянения. При этом данная норма содержится в главе 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности»¹.

-третья группа государств вообще не различает уголовную ответственность непосредственно за автотранспортные преступления. Здесь уголовная ответственность за причинение вреда смерти или здоровью человека квалифицируется по иным статьям, относящимся к посягательствам на жизнь и здоровье человека, а механическое транспортное средство выступает в качестве орудия преступления.

Таким образом, уголовная ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления наступает в Федеративной Республике Германия, во Франции, в Швейцарии, Японии и Китайской Народной Республике. Так, в Уголовном кодексе Республики Германия в разделе 28 «Общепасные наказуемые деяния» в § 315с 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

¹ Уголовный кодекс Эстонской Республики от 7 мая 1992 года (RT I, 2001, 73, 452). // Введен в действие Законом Эстонской Республики от 7 мая 1992 года «О введении в действие новой редакции Уголовного кодекса Эстонской ССР - Уголовного кодекса» // Ведомости ЭР. – 1992. - 20, 287 и 288.

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 преступления¹. Уголовный кодекс Швейцарии содержит раздел 9 «Преступления и проступки против общественного транспорта», где содержится ст. 237 – посягательство на работу общественного транспорта, в том числе уличного. Но нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение безопасности функционирования транспорта участниками дорожного движения, нет. Данные деяния квалифицируются по ст. 117 и ст. 125 – причинение смерти и телесных повреждений по неосторожности². Таким же образом разрешается данный вопрос и в УК Франции (ст. 221-6 Отдела П. - 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». Кроме того, ст. 221-8 предусмотрены дополнительные меры наказания: «п. 3. Лишение водительских прав сроком не более пяти лет, причем такое лишение прав может быть ограничено вождением вне рамок профессиональной деятельности; п. 4. Аннулирование водительских прав с запрещением ходатайствовать о выдаче новых прав в течение не более пяти лет»³. Как отмечает Е. А. Полтава, возможно, это связано со «специфичностью правосознания в этих странах, которое выражается в максимальной, абсолютной защите жизни и здоровья как внешнего социального блага, несмотря на средства и механизмы причинения любого вреда этому охраняемому благу»⁴. Может быть, такая позиция верховенства и

¹ Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. – М., 2001. – С. 127, 133.

² Уголовный кодекс Швейцарии/ науч. ред. А. В. Серебренниковой. – СПб., 2002. – С. 162.

³ Уголовный кодекс Франции / науч.ред. Л. В. Головки, Н. Е. Крыловой. – СПб., 2002. – С. 174–175.

⁴ Полтава Е. А. Опыт предупреждения автотранспортной преступности в странах Европейского Союза и в США // Современное право. – № 3. – 2015. – С. 144–149.

приоритета защиты личности, ее жизни и здоровья, прав и свобод в большей мере отвечает международным стандартам в области обеспечения незыблемости естественных и неотчуждаемых прав и свобод человека и гражданина, нежели постсоветское уголовное законодательство России, требующее четкого и детального описания характера уголовно-правовых отношений. С другой стороны, по нашему мнению, именно такое установление уголовной ответственности и учет причин и условий конкретного вида преступности позволит выработать более эффективную профилактику ее предупреждения с учетом использования всех возможных мероприятий различного характера.

Рассматривая уголовное законодательство зарубежных стран по вопросам урегулирования и закрепления уголовной ответственности за автотранспортные преступления, следует отметить мнение Ю. А. Епифанова, что «там, где жестче Правила дорожного движения и серьезнее наказание за их нарушение, показатели аварийности и травматизма ниже»¹. Автор указывает, что наименьшая аварийность и травматизм на дороге отмечается в Великобритании, а в последнее время наметилось снижение уровня дорожно-транспортной преступности в Беларуси и странах Балтии². Еще одним положительным моментом зарубежного уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях является применение различного рода наказаний, не ограниченных лишением свободы и штрафом. Так, различают лишение водительских прав на определенный период и конфискацию транспортного средства, привлечение к выполнению общественно-полезных работ. Ранее последний вид наказания активно применялся в СССР, но в последнее время он не назначается. Хотя, посягая на транспортную безопасность как составляющую общественной безопасности, такой вид

¹ Епифанов Ю. А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения // Бизнес в законе. 2011. – № 1. – С. 152–154.

² Епифанов Ю. А. Указ. соч. С. 152-154.

наказания вполне логичен, когда лицо, виновное в таком преступлении, искупляет свою вину на пользу общества.

По итогам анализа вопросов, изложенных в настоящей главе, можно сделать следующие выводы: История развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления охватывает довольно короткий период, что можно объяснить спецификой общественных отношений, которым причиняется вред. При этом динамика развития законодательства об ответственности за данные посягательства напрямую зависит от уровня травматизма и количества летальных исходов, наступающих в результате дорожно-транспортных происшествий. С одной стороны, можно наблюдать смягчение уголовной ответственности за автотранспортные преступления, что проявляется в декриминализации деяний, связанных с причинением средней тяжести вреда здоровью, а с другой стороны – ужесточение ответственности путем криминализации общественно опасных деяний в сфере автотранспорта, совершаемых в состоянии опьянения. Анализ уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях зарубежных стран свидетельствует о наличии определенных положительных моментов, которые могут быть включены в действующий УК РФ.

ГЛАВА 2. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

2.1. Уголовная ответственность за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

В параграфе 1.2 Главы 1 была приведена небольшая историческая справка с приведением статистических данных, иллюстрирующая процесс развития уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, - самого распространенного автотранспортного общественного посягательства.

Данная уголовно-правовая норма, как указывалось выше, предусматривает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Включает она шесть частей. Соответственно – ч. 1 ст. 264 УК РФ – это основной состав; ч. 2 – квалифицированный и ч.ч.3-6 – особо квалифицированные составы.

Основаниями наступления уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ являются:

- нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим автотранспортным средством;
- наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью;
- неосторожная вина по отношению к последствиям.

Таким образом диспозицию ст. 264 УК РФ необходимо отнести к бланкетным, поскольку для установления признаков уголовной ответственности необходимо обращаться к положениям иного нормативно-правового акта –ПДД.

По конструкции объективной стороны (моменту окончания) данное преступление относится к материальным. Соответственно, обязательными признаками объективной стороны данного преступления являются:

-общественно опасное деяние в форме действия (к примеру, управление автотранспортным средством с превышением скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора и т.д.) или бездействия (например, водитель не нажал на тормоз для предотвращения столкновения с другим транспортным средством);

-общественно опасные последствия (материальные – физический вред в виде тяжкого вреда здоровью или смерти человека);

-причинно-следственная связь между деянием и последствиями.

Так, Следственными органами В. обвинялся в том, что 21 сентября 2009 года около 16 часов, в нарушение п. 2.7 ПДД, управляя автомашиной марки... в состоянии алкогольного опьянения на 51-м км автодороги... нарушив п. 10.1 ч. 1, ч. 9.1, ч. 8.8 ПДД, выехал на полосу, предназначенную для встречного движения, и, допуская преступную небрежность, допустил лобовое столкновение с автомобилем марки... под управлением Я., движущимся навстречу по своей полосе движения, в результате чего пассажиру автомобиля под управлением Я. - Я. был причинен тяжкий вред здоровью, повлекший по неосторожности ее смерть.

В ходе судебного разбирательства суд установил другие обстоятельства и пришел к выводу об отсутствии в действиях В-ва состава преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ, и оправдал его. Суд указал, что в момент столкновения автомобиль под управлением В-ва находился полностью на своей полосе движения, а автомобиль под управлением Я. двигался по встречной полосе движения, т.е. на полосе движения автомобиля под управлением Я.

В кассационном представлении государственный обвинитель просит приговор отменить и направить уголовное дело на новое судебное разбирательство. По показаниям потерпевшего Я., непосредственно перед столкновением он увидел, как за 15 метров до него двигающийся навстречу автомобиль... «резко виляя по дороге», пересек его полосу и выехал на обочину, на которой резко развернулся и стал обратно выезжать на проезжую

часть. Чтобы избежать столкновения, он (Я.) резко нажал на тормоз и машины столкнулись. По мнению обвинителя, аварийную ситуацию создал В-ов. Факт выезда Я. на полосу встречного движения не находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями, следовательно, «в данном случае принципиальной разницы и значения, где столкнулись эти два автомобиля - на полосе движения Я. или на полосе В-ова - не имеет, поскольку это уже последствия возникновения аварийной ситуации, которую создал В. своим безобразным управлением автомашиной». Стороной обвинения суду были представлены доказательства о том, что до столкновения автомашина под управлением В-ва виляла на проезжей части. Обвинитель утверждает, что в создавшейся аварийной ситуации по вине В-ва Я. действовал в состоянии крайней необходимости, "в экстренном режиме, в целях избегания столкновения, сделал все для того, чтобы минимизировать последствия».

Судебная коллегия считает, что нарушение п. 2.7 ПДД не состоит в прямой причинной связи с наступившими последствиями. За допущенное ПДД водитель автомашины... В-ов должен нести лишь административную ответственность. При таких обстоятельствах судебная коллегия считает, что оправдательный приговор в отношении В-ва является законным и обоснованным, оснований для его отмены не имеется¹.

В судебном решении было правильно указано, что причинная связь между нарушением п. 2.7 ПДД и произошедшим дорожно-транспортным происшествием не установлена. Поэтому обвиняемый был оправдан.

В данном случае причиной дорожно-транспортного происшествия можно признать выполнение маневра (выезд на встречную полосу) подсудимым, в результате чего была создана опасность другим участникам дорожного движения (нарушен п. 8.1 ПДД).

¹ Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Республики Башкортостан от 24 мая 2011 г. // URL: <https://rospravosudie.com/court-verhovnyj-sud-respubliki-bashkortostan-respublika-bashkortostan-s/act-103638935/> (дата обращения: 31.05.2018).

Указанный маневр обладает всеми признаками причинной связи наступивших общественно опасных последствий: 1) он выполнен лицом, обязанным соблюдать специальные правила безопасности (водителем), которое имело возможность соблюсти указанные правила¹; 2) по времени совершения он предшествует наступлению общественно опасных последствий; 3) созданная водителем опасность посредством выезда на встречную полосу выполняет «роль» условия наступления преступных последствий²; 4) посредством использования метода экспертной оценки приходим к выводу: дорожно-транспортное происшествие не наступило бы, если бы подсудимый не совершил указанный опасный маневр³; 5) нарушение правовых обязанностей, изложенных в ПДД⁴; 6) именно это деяние, а не иное, с внутренней необходимостью закономерно вызвало наступление данного последствия⁵.

В зависимости от ряда обстоятельств к уголовной ответственности может быть привлечен также водитель, который, избегая столкновения со встречной машиной, движущейся по чужой полосе, в итоге сам выезжает на встречную полосу и совершает столкновение с машиной, которая возвратилась на свою полосу движения.

Также обязательным признаком объективной стороны посягательства, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является средство преступления – автомобиль⁶.

¹ Кузнецов М.П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Законность. - 2013. - №4. - С. 33-38; Шилов А., Бессонов Е. Общественно опасные последствия и причинная связь как признаки объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 349 УК РФ // Уголовное право. - 2012. - №4. - С. 41 - 45.

² Кузнецов М.П. Указ. соч. С.33-38.

³ Андреева Л.С. Установление причинной связи при нарушении специальных правил и бездействии // Российский следователь. - 2012. - №13. - С. 2 - 6.

⁴ Винокуров В.Н. Установление причинной связи при нарушении правил безопасности // Законность. - 2012. - №3. - С. 47 - 48.

⁵ Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: Сборник очерков / Под ред. В.В. Лунеева. - М.: Юрайт, 2010. - С. 155.

⁶ Подробный анализ понятия транспортного средства был проведен в Главе 1

Степень общественной опасности рассматриваемого посягательства усиливается в зависимости от нахождения субъекта преступления в состоянии опьянения (ч. ч. 2, 6), тяжести последствий – наступление смерти (ч. ч. 3-6), количества потерпевших, которым причинена смерть (ч. ч. 5, 6).

Как отмечается в Госавтоинспекции, несмотря на регулярные профилактические мероприятия со стороны законодателя и ужесточение мер по отношению к автомобилистам, самым часто совершаемым нарушением, приводящим к причинению тяжкого вреда здоровью и смертельным исходам, остается вождение в нетрезвом виде.

Так по данным статистики 9,7 % ДТП и 23,9 % смертельных исходов в их результате имеют связь собственно с подобного рода правонарушениями¹. В это связи, мы поддерживаем предложение Г.А. Агаева, Е.А. Зориной, А.В. Эльмурзаева о том, что в санкции ч. 6 ст. 264 УК РФ при причинении смерти пьяным водителем двум и более лицам следует наряду с лишением свободы предусмотреть лишение водительских прав не на три года, а на более долгий срок с конфискацией автомобиля как орудия убийства². Думается, это будет вполне справедливо, а главное, будет эффективно работать на предупреждение столь опасных для общества преступлений. С другой стороны, борьба с автотранспортными преступлениями продолжается, как и пять лет назад, выявлением и наказанием штрафами водителей с показателями 0,1 - 0,2 промилле спирта. Часто это, как отмечается в медицинской литературе, может происходить даже от приема некоторых лекарств.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является лицо, управляющее автотранспортным средством. Согласно информации ГИБДД, порядка 75 % всех ДТП вызваны неверными действиями водителей³.

¹ URL: <http://gostrf.com/normadata/1/4293849/4293849282.htm> (дата обращения: 27.05.2018).

² Агаев Г.А., Зорина Е.А., Эльмурзаев А.В. К вопросу о дифференциации уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. - 2017. - №4(37). - С. 39-43.

³ URL: <http://gostrf.com/normadata/1/4293849/4293849282.htm> (дата обращения: 27.05.2018).

За последние годы в Российской Федерации продолжает расти численность автопарка¹, и параллельно количество получающих право на управление транспортными средствами лиц каждый год увеличивается и составляет уже около 2 млн человек. При этом специалисты отмечают крайне невысокое качество их подготовки – примерно каждый третий кандидат не в состоянии сдать квалификационные экзамены с первого раза, и как следствие, неопытными водителями (со стажем управления, не превышающим двух лет) ежегодно совершается более 20 тыс. ДТП; их доля в общем количестве ДТП до трех лет составляла почти 40 % ежегодно вплоть до 2011 г.². В 2016 г. с участием водителей со стажем управления до двух лет на дорогах страны произошло 11 960 ДТП (из общего количества 173 694), в которых погибли 1 154 человека и получили ранения 16 953 человека³.

Интересно отметить, что виновниками большинства ДТП на сегодняшний день в России, все-таки, являются опытные водители со стажем более 15 лет. Такие данные следуют из годового отчета Госавтоинспекции о ситуации с аварийностью в России⁴. Как оказалось, больше всего аварий совершают опытные водители – автомобилисты со стажем более 15 лет (31 % или 3 183 ДТП), а также со стажем от 5 до 10 лет (23 % или 2 304 ДТП).

Отмечается увеличение количества управления транспортными средствами лицами в состоянии опьянения, не имеющими водительских прав или соответствующей категории.

На этот процесс кроме традиционных причин и условий оказывают влияние сознательное невыполнение требований правил участниками дорожного движения и личностные факторы.

Противостоять указанным негативным явлениям в значительной мере способно уголовное законодательство. Оно имеет необходимые ресурсы для

¹ Никитина А.А. ОСАГО, актуальные проблемы и пути их решения // Молодой ученый. - 2016. - №22. - С. 182–184.

² Рыжжина Е.С., Пирожков Р.В. Анализ причин дорожно-транспортных происшествий с участием молодых водителей // Инженерный вестник Дона. - 2012. – С.50-55.

³ URL: <https://rg.ru/2017/06/30/statistika-voditeli.html> (дата обращения: 27.05.2018).

⁴ RL: <https://www.drive2.ru/b/1683751/> (дата обращения: 27.05.2018)

соблюдения прав и свобод человека и гражданина, защиты жизни, здоровья, собственности от различных преступлений¹, в частности, связанных с нарушением правил дорожного движения.

Надо особо отметить, что и в ст. 264 УК РФ личностные качества виновного в совершении транспортных правонарушений так и не нашли должным образом своего отражения. Как отмечалось выше, современный законодатель в качестве квалифицирующих признаков, дифференцирующих ответственность в ст. 264 УК РФ, использует только лишь тяжесть последствий и состояние опьянения. В настоящее время законодатель некоторые личностные качества при конструировании указанной нормы так и не учитывает. По этому поводу интересна точка зрения В.И. Жулева, который уверен в том, что, если бы виновные лица не совершили осознанных грубых нарушений правил дорожного движения, в таком случае должно было бы избежать достаточно большого количества, если даже не большинства, дорожно-транспортных преступлений².

Как полагают Г.А. Агаев, Е.А. Зорина, А.В. Эльмурзаев, степень общественной опасности личности водителя должна возрастать, тогда, когда он откровенно пренебрегает требованиями безопасности, что, безусловно, должно отражаться и на его ответственности за конкретное автотранспортное преступление³.

Существует и другой аспект проблемы дифференциации уголовной ответственности за автотранспортные преступления, а именно состояние эмоциональной напряженности. Очевидно, что оно, затрудняя адекватное восприятие и оценку водителем непростой ситуации, препятствуя его двигательным реакциям, оказывает непосредственное влияние на совершение неосторожных преступлений, в частности связанных с использованием

¹ Агаев Г.А., Немченко С.Б., Зорина Е.А. Уголовно-правовая политика России в сфере противодействия преступлениям, посягающим на пожарную безопасность, подследственным ГПН ФПС МЧС России // Проблемы управления рисками в техносфере. - 2014. - № 1 (29). - С. 150–157.

² Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. - М., 1997. - С. 118.

³ Агаев Г.А., Зорина Е.А., Эльмурзаев А.В. Указ. соч. С. 39-43.

автомобилотранспорта. Все это имеет значение, когда совершение автотранспортного преступления в некоторой степени определено особенностями ситуации, поведением других лиц, в частности поведением самого потерпевшего, скрытыми повреждениями транспортных средств и т.п., то есть в тех случаях, когда нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, условно говоря, «спровоцировано». Представляется, что в данном случае состояние эмоциональной напряженности, как реакцию на противоправное поведение нарушителя правил дорожного движения, по степени влияния на сознание и волю виновного лица, имеет смысл отождествить и приравнять к состоянию аффекта, с той лишь разницей, что в отличие от, например, аффективного убийства лица, самого вызвавшего такое состояние виновного, состояние эмоциональной напряженности в условиях провоцирующей ситуации приводит именно к ошибочному поведению водителя. Кроме того, целью рассматриваемого поведения выступает предотвращение вредных последствий, а не стремление наказать обидчика.

Все вышеназванные нюансы указывают на разную степень общественной опасности лиц, действующих в условиях провоцирующей ситуации и совершивших преступление в состоянии аффекта. Однако нельзя не принимать во внимание общепризнанное влияние состояния аффекта на дифференциацию уголовной ответственности, в том числе и при совершении автотранспортных преступлений в условиях провоцирующих ситуаций.

Автотранспортное преступление, совершенное в условиях провоцирующей ситуации, как и личность виновного в нем лица, по степени общественной опасности значительно ниже, чем подобные нарушения по неосторожности, без влияния ситуативного фактора.

К данному умозаключению можно прийти по той простой причине, что вынужденный характер поведения водителя, действующего в условиях провоцирующей ситуации, имеет своим мотивом стремление предотвратить наступление негативных последствий нарушения правил безопасности,

допущенных другим участником движения. Подобное поведение необходимо признать социально полезным, и, как следствие, к лицам, совершившим преступления в таких условиях целесообразно применять поощрительные уголовно-правовые нормы.

Как известно, современное уголовное законодательство Российской Федерации и теория уголовного права содержат значительное количество норм и положений, касающихся условий смягчения либо освобождения от ответственности лиц, совершивших преступление. В то же самое время, акцентирует на себя внимание тот факт, что поощрительные нормы разрабатываются и используются в отношении преступлений, совершаемых умышленно. Представляется вполне логичным и оправданным, использование подобных норм и применительно к преступлениям, совершаемым по неосторожности.

Подобным законодательным подходом можно как уменьшить издержки на расследование преступлений и исполнение наказания, так и сохранить человека для общества. Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ имеет сложный характер. В данном случае теоретически можно говорить о наличии двух форм вины – умысла по отношению к общественно опасному деянию (нарушению Правил дорожного движения) и неосторожности – по отношению к последствиям. Однако по УК РФ преступления с двумя формами вины в целом являются умышленными посягательствами, а преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ законодателем отнесено к категории неосторожных деяний. Поэтому форма вины в рассматриваемом преступлении зачастую является предметом дискуссий среди ученых. Так, как пишут Г.А. Агаев, Е.А. Зорина, А.В. Эльмурзаев «...закон, видимо, предполагает, что субъект, садясь пьяным за руль, не осознает опасность своих действий, а значит, и не предвидит опасных последствий. Думается, это лишь адвокатская версия, так как любой нормальный человек, как бы он ни был пьян, садясь за руль, не может этого

не сознавать и не предвидеть»¹. Далее автору пишет, что в рассматриваемой ситуации возможно имеет место легкомыслие - субъект сознает, что поступает опасно для общества, но рассчитывает на свой опыт. Но и это нереально, так как при алкогольном опьянении наступает заторможенность мышления и восприятия, когда опыт не помогает, что известно каждому. Отсюда причинение вреда здоровью или причинение смерти потерпевшему при совершении автоаварии лицом, управлявшим автомобилем в значительной степени опьянения, следует признавать, по нашему мнению, совершенным с косвенным умыслом, а не по неосторожности. Несмотря на то, что ст. 264 УК РФ усилена в отношении нетрезвых водителей (содержит шесть частей), общественная опасность данного преступления явно занижена. Косвенный умысел на убийство человека в данном случае при совершении автоаварии нужно признавать с момента, когда пьяный сел за руль источника повышенной опасности. В данном случае к возможным последствиям он относится безразлично. Его действия нельзя сравнивать с причинением вреда по обычной невнимательности².

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, необходимо отграничивать от нарушения правил безопасности производства определенных работ или требований охраны труда. Согласно п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008г. №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» явилось исключение из него словосочетания «вне дороги»³ (далее – Постановление Пленума ВС РФ от 09.12.2008г. №25) отграничение следует проводить в зависимости от того, что вызвало последствия, указанные в ст. 264 УК РФ

¹ Агаев Г.А., Зорина Е.А., Эльмурзаев А.В. Указ. соч. С. 39-43.

² Там же. С. 39-43.

³ Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – №2.

2.2. Уголовная ответственность за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

Как отмечалось в Главе 1, данная норма является новеллой российского уголовного законодательства.

Принципиальное значение для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ имеет наличие «состояния административной наказанности в момент второго случая управления транспортным средством, а точнее, момент, с которого возникает такой статус, поскольку согласно ст. 264.1 УК РФ субъект преступления определяется как «лицо, подвергнутое административному наказанию». Исследователи справедливо отмечают, что возможность привлечения к уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения зависит от наличия действующего административного наказания и судимости»¹.

Термин «срок административной наказанности» означает период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию за ранее совершенное им административное правонарушение². Дефиниция «административная наказанность» нередко и относительно давно используется в правоприменительной практике, и поэтому нет необходимости приводить обоснование возможности ее использования в данном случае. Например, решение Конституционного Суда РФ от 28 мая 2013 г. «Об утверждении Обзора практики Конституционного Суда Российской Федерации за первый квартал 2013 г.»³. Тем не менее, стоит

¹ Вторушина Ю., Мондохонов А. Специальный субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ // Законность. – 2015. - №12. - С. 48-51.

² Постановление Конституционного Суда РФ от 14 февраля 2013 г. №4-П «По делу о проверке конституционности Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Федеральный закон «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях» в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина Э.В. Савенко» // Собрание законодательства РФ. – 2013. - №8. - Ст. 868.

³ <http://www.ksrf.ru/> (дата обращения: 30.05.2018)

отметить, что использование понятия «наказанность», а не «судимость» будет более корректным в рассматриваемом вопросе, поскольку судимость традиционно ассоциируется с уголовными, а не иными правоотношениями и введение очередного синонимичного понятия, лежащего при этом в иной отрасли права, может вызвать неоднозначное его понимание, как следствие, трудности в применении. В то же время заметим, что административное наказание в виде лишения специального права назначается в силу ч. 1 ст. 3.8 КоАП РФ исключительно судьями¹.

Для квалификации деяния по ст. 264.1 УК РФ имеет значение наличие вступившего в законную силу постановления по делу об административном правонарушении до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления хотя бы за одно из следующих административных правонарушений: за управление транспортным средством в состоянии опьянения; за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Для понимания такого специального признака субъекта преступления, как состояние административной наказанности, следует обратиться к иной отрасли законодательства - ст. 4.6 КоАП РФ.

К примеру, постановление о лишении права управления на срок в два года по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ за правонарушение, совершенное 15 июня 2013 г., вступило в законную силу 10 августа 2013 г., наказание исполнено 12 августа 2015 г. Срок наказанности с учетом ч. 1 ст. 4.8 КоАП РФ следует исчислять с 13 августа 2015 г. Соответственно, если в приведенной ситуации второй случай управления произошел 17 июля 2015 г., то есть не в период административной наказанности (согласно прежней редакции ст. 4.6 КоАП РФ), лицо не может быть привлечено к ответственности по ст. 264.1 УК РФ.

Учитывая достаточную сложность рассматриваемого вопроса, скажем

¹ Потетин В.А. К вопросу о расширении оснований уголовной преюдиции в целях применения статьи 264.1 УК РФ // Российский судья. - 2016. - №3. - С. 18 - 20.

проще: ранее, до указанных изменений административного законодательства, срок, в течение которого повторное нарушение становилось бы преступным, был меньше и, главное, возможность его исчисления была обусловлена фактом исполнения наказания, а началом исчисления срока административной наказанности становился более поздний момент - день, следующий за днем окончания исполнения наказания. Еще один вывод: исходя из ст.1.7 КоАП не имеет обратной силы и не может применяться к административным правонарушениям, совершенным до 1 сентября 2013 г.

Необходимо отметить, что до внесения рассматриваемого изменения в УК РФ ответственность за повторное управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, наступала по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, которая с 1 июля 2015 г. признана утратившей силу. Очевидно, что деяние, предусмотренное по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, в сравнении с правонарушениями, предусмотренными по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ, носит большую общественную вредность, более того, здесь речь уже идет об общественной опасности, в связи с чем игнорирование данного правонарушения при квалификации деяния по ст. 264. 1 УК РФ недопустимо. Таким образом, Пленум Верховного Суда РФ необоснованно дал ограничительное толкование рассматриваемой нормы уголовного закона.

Итак, наличие вступившего в законную силу постановления по делу об административном правонарушении по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ в отношении лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления подлежит учету при квалификации деяния по ст. 264. 1 УК РФ.

Отдельного внимания заслуживает понятие «лицо, находящееся в состоянии опьянения». Согласно примечанию 2 к ст. 264 УК РФ наличие состояния опьянения признается в случаях установления путем освидетельствования, в том числе медицинского, факта употребления этим лицом вызывающих опьянение веществ, а также в случае невыполнения водителем законного требования уполномоченного должностного лица о

прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

По справедливому замечанию Ю. Грачевой и А. Чучаева, недопустимо приравнивать отказ от освидетельствования к состоянию опьянения, «это ставит под сомнение действие одного из конституционных принципов - презумпции невиновности»¹. Нахождение лица в состоянии опьянения и его отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения не равнозначны. Однако нельзя не согласиться с тем, что в соответствии с принципом неотвратимости уголовного наказания уголовную ответственность за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения установить необходимо. Учитывая вышеуказанное, необходимо отказаться от искусственной подмены понятий в пользу их простого перечисления, то есть исключить из круга лиц, находящихся в состоянии опьянения, лиц, не выполнивших законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Медицинское освидетельствование проводится в соответствии с Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 г. №933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)»², согласно которому медицинское заключение «от медицинского освидетельствования отказался» может быть вынесено в случае получения отказа освидетельствуемого как от проведения медицинского освидетельствования до его начала, так и от осмотра врачом, а также от любых исследований, предусмотренных при проведении медицинского освидетельствования. Кроме того, отказ от прохождения медицинского освидетельствования фиксируется в случаях установления факта фальсификации выдоха или пробы биологического объекта (например, имитация выдоха, предоставление

¹ Грачева Ю.В., Чучаев А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. - 2015. - №3. - С. 10-15.

² Российская газета. – 2016, 23 марта.

пробы мочи другого лица).

Современные технические средства установления наличия или отсутствия состояния опьянения не позволяют определить период времени, когда лицо употребило вызывающие опьянение вещества, что также обуславливает возникновение ряда проблем.

Практике известны случаи, когда лицо, остановившее транспортное средство по требованию сотрудника полиции либо после дорожно-транспортного происшествия, демонстративно употребляет вещества, вызывающие опьянение, в целях исключения возможности установления факта управления транспортным средством в состоянии опьянения, тем самым избегает уголовной ответственности. В настоящее время за данное деяние ответственность наступает в соответствии с ч. 3 ст. 12.27. КоАП РФ.

Так, например, согласно Постановлению мирового судьи судебного участка №31 Мурашинского судебного района Кировской области от 28 октября 2016 г. П. признан виновным в совершении правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ, при следующих обстоятельствах. П., управляя транспортным средством, совершил столкновение с автомобилем К., после чего до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения употребил спиртные напитки¹.

Данный пример иллюстрирует возникший в уголовном законе пробел, когда должностное лицо лишено возможности установить факт наличия состояния опьянения у водителя в момент управления транспортным средством, вследствие чего нарушитель фактически избегает уголовной ответственности.

Таким образом, в целях исключения возможности уклонения лиц от ответственности посредством воспрепятствования установлению факта наличия состояния опьянения вышеописанными способами, а также в целях

¹ Постановление мирового судьи судебного участка №31 Мурашинского судебного района Кировской области от 28 октября 2016 г. N 5-296-2016 // URL: <https://rospravosudie.com/> (дата обращения: 01.06.2018)

повышения эффективности противодействия преступлениям, посягающим на безопасность дорожного движения, предлагается, во-первых, дополнить ч. ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ словами «лицом, находящимся в состоянии опьянения либо препятствующим установлению факта наличия или отсутствия состояния опьянения».

Во-вторых, исключить из примечания 2 к ст. 264 К РФ слова «а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации».

В-третьих, в примечании к ст. 264 К РФ УК РФ разъяснить, что лицом, препятствующим установлению факта наличия или отсутствия состояния опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, которые предусмотрены законодательством РФ; лицо, не выполнившее требования о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические средства, психотропные вещества или их аналоги либо новые потенциально опасные психоактивные вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

В-четвертых, диспозицию ст. 264.1 УК РФ изложить в следующей редакции: «Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, либо лицом, препятствующим установлению факта наличия или отсутствия

состояния опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, за невыполнение требования о запрете употреблять алкогольные напитки, наркотические средства, психотропные вещества или их аналоги либо новые потенциально опасные психоактивные вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования, либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей».

Кроме того, к лицам, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, для целей ст. 264.1 УК РФ необходимо относить лиц, в отношении которых имеется хотя бы одно вступившее в законную силу постановление о назначении административного наказания за совершение правонарушения, предусмотренного ч. ч. 1, 3 или 4 ст. 12.8 КоАП РФ, до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

2.3. Уголовная ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. ст. 266 и 268 УК РФ

Ст. 266 УК РФ состоит из трех частей, то есть основного состава (ч.1); квалифицированного (ч. 2) и особо квалифицированного (ч. 3).

Как и преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, данное деяние относится к посягательствам с материальным составом, поскольку также

предусматривает такие последствия как физический вред в виде тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего (ч. ч. 2, 3).

Исходя из разъяснения, содержащегося в п. 17 Постановления Пленума ВС РФ от 09.12.2008г. №25, в части понимания недоброкачественного ремонта и выпуска в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства (признаков состава преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, описанных в ч. 1 данной нормы), следует, что диспозиция ч. 1 ст. 266 УК РФ является бланкетной (как и норма ст. 264 УК РФ).

Что касается субъекта рассматриваемого посягательства, то он специальный – лицо, ответственное за техническое состояние автомобиля.

Проиллюстрируем сказанное примером из судебной практики:

Согласно гл. №3 «Должностной инструкции главного механика транспортного отдела ООО «Т» Н. обязан обеспечить безаварийную и надежную работу всех видов оборудования, их правильную эксплуатацию, своевременный качественный ремонт и модернизацию, осуществлять технический надзор за состоянием и ремонтом защитных устройств на механическом оборудовании, участвовать в приеме и установке нового оборудования, организовывать учет всех видов оборудования на объекте, а также отработавшего амортизационный срок и морально устаревшего, подготовку документации на списание, изучать условия работы оборудования, отдельных деталей и узлов с целью выявления причин их преждевременного износа.

х.04.2011г. Н., проявляя преступную небрежность, выполняя свои должностные обязанности, будучи ответственным, за техническое состояние транспортного средства, разрешил выезд автомобиля «Х» с прицепом, у которого тягово-сцепное устройство не соответствует конструкторской документации открытого акционерного общества «Х».

При этом выписал путевой лист грузового автомобиля, водителем которого является З., от х.04.2011 года, согласно графе особых отметок: «автомобиль технически исправен, выезд разрешен», поставил свою подпись.

х.04.2011г. З., подъезжал к г. Выксу Нижегородской обл. на указанном автомобиле. В это время во встречном направлении двигался автомобиль «Х» под управлением гр. Е1. В салоне автомашины «Х» на пассажирском сиденье находилась гр. Е2.

В это время с прицепом З. произошло разрушение тягово-сцепного устройства, отчего прицеп выехал на полосу встречного движения. В результате выезда, прицеп произвел опрокидывание на автомобиль «Х». В результате дорожно-транспортного происшествия водитель Е1. и пассажир Е2. погибли на месте происшествия.

Н. нарушил п. 2.3.1. ПДД, п. п. 11, 12 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденного постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090) (далее — Основные положения) совместно с п. 7.6 Приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения согласно которым:

-п. 2.3.1 ПДД РФ перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда) ...

-п. 11 Основных положений. Запрещается эксплуатация автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечает требованиям Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (согласно приложению)...

-п. 7.6 Приложения к Основным положениям. Неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также

отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи)...

-п. 12 Основных положений. Должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается: выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственный технический осмотр...

Данное ДТП явилось следствием грубого нарушения Н. пунктов 2.3.1. ПДД РФ, п. 11, 12 Основных положений, п. 7.6 Приложения к основным положениям, которое состоит в прямой причинной связи с наступившими последствиями. Действия Н. суд квалифицировал по ч. 3 ст. 266 УК РФ как выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц¹.

Четвертый состав из числа автотранспортных преступлений закреплен в ст. 268 УК РФ. Здесь идет речь об ответственности не лиц, управляющих автомобилем как в ст. ст. 264 и 264.1 УК РФ, а об ответственности пешеходов или пассажиров автомобиля.

В своем большинстве пешеход умышленно нарушает ПДД, легкомысленно относится к возможным наступлениям последствий, то есть предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своих действий, однако самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. В субъективной стороне совершаемого пешеходом преступления просматривается смешанная или сложная форма вины, по отношению к своему поведению и к наступившим последствиям. В какой-то степени преступное легкомыслие сравнимо с косвенным умыслом, когда лицо,

¹ Приговор Выксунского городского суда Нижегородской области от 2 ноября 2011г. по делу №1-210/2011 // URL: www.rospravosudie.com (дата обращения: 30.05.2018).

предвидя наступление общественно опасных последствий, проявляет к ним безразличное отношение, допуская возможность их наступления. Однако при легкомыслии у виновного отсутствует осознанность желания наступления вредных последствий. Активное неприятие последствий, расчет на их предотвращение, субъективная уверенность в их ненаступлении существенно уменьшает степень вины при легкомыслии по сравнению с различными вариантами вины в виде умысла¹.

Пешеход, нарушая правила безопасности движения, осознанно проявляет свое субъективное отношение к существующим правовым запретам. Осознание противоправности не имеет для установления вины самостоятельного значения, так как предполагает осведомленность лица о том, что совершаемое им деяние нарушает нормы права, а незнание закона не исключает вину и не является основанием для освобождения от юридической ответственности².

Нарушение пешеходом правил безопасности движения не имеет уголовно-правового значения до тех пор, пока эти противоправные деяния не повлекут общественно опасные последствия в виде тяжкого вреда здоровью (ч.1) или смерти потерпевшего (ч. ч. 2, 3) как и в рассмотренных выше нормах, предусмотренных ст. ст. 264 и 266 УК РФ.

Психическое отношение виновного к наступлению последствий также может быть только в форме неосторожности³. Мотивы и цели пешехода, нарушившего ПДД, не являются основанием для установления или исключения преступности деяния, но влияют на степень вины. На степень вины могут существенно повлиять побудительные причины совершения преступления⁴. Тот же пешеход может внезапно выбежать на проезжую часть

¹ Коробеев, А.И. Указ. соч. С.78.

² Юрчак, Е.В. Концепция вины в юридической науке // Актуальные проблемы российского права. – 2015. – №7 (56). – С. 21–25.

³ Проценко, С.В. Установление форм вины в процессе квалификации транспортного преступления // Уголовное право. – 2009. – №2. – С. 59-64.

⁴ Питецкий, В.В. К вопросу о степени вины в уголовном праве // Уголовное право. – 2006. – №3. – С. 41-45.

перед близко идущим транспортом, чтобы успеть сесть на автобус, остановившийся на противоположной стороне, может, находясь в состоянии алкогольного опьянения, выбежать на дорогу и останавливать автомобиль, а может просто, задумавшись, пойти на запрещающий знак светофора. В определенных случаях мотивы и цели могут быть учтены в качестве смягчающих наказание обстоятельств¹.

Изучая следственную и судебную практику привлечения пешеходов к уголовной ответственности за нарушение ПДД, повлекшие общественно опасные последствия, мы сталкиваемся с различными видами неосторожности в субъективной стороне преступления. Так, по приговору Мелеузовского районного суда Республики Башкортостан Р. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 268 УК РФ. В судебном решении указано, что пешеход Р., находясь на автодороге, в темное время суток, не имея при себе и на своей одежде световозвращающих элементов, вне пешеходного перехода, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств, проявил грубую преступную небрежность и стал переходить проезжую часть. Водитель двигавшегося по автодороге автомобиля, пытаясь избежать наезда на внезапно вышедшего на полосу движения пешехода, принял влево и, не справившись с рулевым управлением, совершил съезд в кювет с опрокидыванием автомобиля. Находившаяся в автомобиле пассажир, получила телесные повреждения, повлекшие смерть². В данном случае в действиях пешехода судом была установлена небрежность как вид неосторожной формы вины. Виновный, пересекая проезжую часть дороги в темное время суток без светоотражающих элементов и не видя приближающегося транспортного средства, не предвидел создание аварийной ситуации с наступившими последствиями, и, естественно, их не желал, однако, при необходимой

¹ Баранчикова, М.В. Проблемы квалификации нарушений Правил дорожного движения пешеходами // Мировой судья. – 2011. – №8. – С. 9-12.

² Приговор Мелеузовского районного суда Республики Башкортостан от 3 декабря 2010 г. по уг. делу №1-293/2010 в отношении Рахматуллина // URL: <http://rospravosudie.com> (дата обращения: 30.05.2018).

внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть такие последствия. Субъективная возможность («могло предвидеть») вытекает из индивидуальных особенностей субъекта, его возраста, жизненного опыта, образования, квалификации, эмоционального состояния и из той конкретной ситуации, в которой он действовал¹. В определенной мере, на развитие аварийной ситуации с наступлением тяжких последствий при допущенной небрежности со стороны пешехода, имеет вероятность их возможного взаимодействия. Пешеход, при всех допущенных им нарушениях ПДД мог бы без последствий для себя и других лиц перейти проезжую часть дороги. Но, по случайному совпадению, в этом месте и в это время произошла «встреча» пешехода и транспортного средства, что повлекло общественно опасные последствия в виде гибели пассажира.

Рассматривая форму и виды вины, исключив теорию вероятности наступления вредных последствий, мы констатируем, что пешеход, нарушая установленные законодателем правовые запреты, в любом случае становится потенциальным субъектом транспортного преступления, если его действия вследствие допущенного им легкомыслия или небрежности повлекли общественно опасные последствия. Субъективный критерий в силу законодательно закрепленного принципа виновной ответственности и психологической теории вины является главным². Однако следует иметь в виду и наличие такой причины, которая по вине пешехода приводит к аварийной ситуации, как неспособность пешехода воспринять, т.е. увидеть, услышать и отобразить в своем сознании окружающую обстановку. Это касается лиц с дефектами слуха и зрения, находящиеся в болезненном состоянии и в преклонном возрасте, которые не могут в полной мере оценить объективную реальность. Неспособность пешехода воспринять окружающую обстановку и, вследствие этого, неправильная оценка дорожной ситуации, свидетельствует об отсутствии вины лица, действия которого создали

¹ Лунеев, В.В. Субъективное вменение. – М., 2000. – С.43.

² Там же С.43.

аварийную ситуацию и явились причиной наступления общественно опасных последствий.

При небрежности вина не столь очевидна, так как лицо, совершая какие-либо действия, не предвидит наступления опасных последствий. Однако законодатель, формулируя этот вид неосторожности, установил определяющие признаки небрежности «должен и мог предвидеть наступление последствий».

Пешеход, игнорируя установленные ПДД и не предвидя последствий, уже осознанно создает предпосылки для их наступления. Факт осознания того, что эти правила предназначены для недопущения, в том числе и фактически наступивших последствий, позволяет сделать вывод об опосредованном волеизъявлении субъекта к этим последствиям. Такое опосредованное волеизъявление можно назвать неосторожным допущением фактически наступивших последствий¹.

Мотивы и цели поведения участника движения, нарушившего правила, обеспечивающие безопасную работу транспорта, в общем-то, не имеют какого-либо значения при установлении виновности лица. Мотивы, цели и эмоции лежат за пределами психического отношения, выражающегося в сознании общественной опасности совершаемого, в предвидении общественно опасных последствий, в желании или сознательном допущении их². Проявление небрежности у пешехода может быть неосознанным по отношению к возможности наступления опасных последствий. Лицо, совершая действия (бездействие), не предвидит наступление последствий, однако его психическое отношение к ним проявляется через отношение к своим действиям. Отсутствие предвидения лицом общественно опасных результатов деяния как признака преступно-небрежной вины не означает

¹ Питецкий, В.В. Об интеллектуальном и волевом моменте преступной небрежности // Государство и право. – 2006. – №7. – С. 105-108.

² Тихонов, К.Ф. Субъективная сторона преступления. – Саратов, 1967. – С. 87. // <http://lawlibrary.ru/article1023721.html> (дата обращения: 31.05.2018)

отсутствия и самого психического отражения этих результатов¹. Обосновывая субъективную сторону деяния по неосторожному отношению пешехода к наступившим общественно опасным последствиям при нарушении правил безопасности дорожного движения, преступление в целом, рассматривается как совершенное по неосторожности, что соответствует конструкции уголовно-правовой нормы. Однако, следует учитывать, что неосторожная форма вины в ст. 26 УК РФ имеет законодательное деление на виды: легкомыслие и неосторожность, что накладывает дополнительные обязанности по их установлению для правоприменителя. Психическое отношение виновного к своим действиям и наступившим последствиям существенно индивидуализирует общественную опасность совершенного преступления и влияет на степень вины, что, в конечном счете, определяет обоснованность и справедливость наказания. Вид неосторожной формы вины пешехода при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, не влияет на уголовно-правовую квалификацию транспортного преступления, но должен учитываться при установлении степени вины и назначении вида и размера наказания.

По итогам анализа вопросов, изложенных в настоящей главе, необходимо сделать следующие выводы:

В данной главе были проанализированы четыре вида автотранспортных преступлений. Самым распространенным из них является деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ. Новеллой законодательства является норма, предусмотренная ст. 264.1 УК РФ. Три состава, а именно ст. ст. 264, 266, 268 УК РФ, имеют много схожих черт по объективным и субъективным признакам. Так, все они относятся к преступлениям с материальным составом и предусматривают наступление последствий в виде физического вреда, а именно – тяжкий вред здоровью или смерть. Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ относится к числу формальных составов,

¹ Там же. С. 112.

поскольку опасность данного деяния заключается в повторности нахождения за рулем в состоянии опьянения. Соответственно здесь устанавливается уголовная ответственность при наличии административной преюдиции или специального рецидива. Диспозиции ст. ст. 264 и 266 УК РФ носят бланкетный характер, а ст. 264.1 и 268 УК РФ – ссыльно-бланкетный. Субъективная сторона преступлений, предусмотренных ст. ст. 264, 266 и 268 УК РФ характеризуется виной в форме неосторожности по отношению к наступившим последствиям и фактическим умыслом по отношению к общественно опасному деянию, а именно к нарушению специальных правил, что, однако, не позволяет законодательно относить данные деяния к преступлениям с двумя формами вины, то есть к умышленным посягательствам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам анализа вопросов, изложенных в настоящей бакалаврской работе относительно уголовной ответственности за автотранспортные преступления, необходимо сделать следующие выводы:

История развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления охватывает довольно короткий период, что можно объяснить спецификой общественных отношений, которым причиняется вред. При этом динамика развития законодательства об ответственности за данные посягательства напрямую зависит от уровня травматизма и количества летальных исходов, наступающих в результате дорожно-транспортных происшествий. С одной стороны, можно наблюдать смягчение уголовной ответственности за автотранспортные преступления, что проявляется в декриминализации деяний, связанных с причинением средней тяжести вреда здоровью, а с другой стороны – ужесточение ответственности путем криминализации общественно опасных деяний в сфере автотранспорта, совершаемых в состоянии опьянения.

Анализ уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях зарубежных стран свидетельствует о наличии определенных положительных моментов, которые могут быть включены в действующий УК РФ.

В настоящее время действующий УК РФ предусматривает четыре вида автотранспортных преступлений. Это деяния, предусмотренные ст. 264, 264.1, 266 и 268 УК РФ.

Самым распространенным из них является деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ. Новеллой законодательства является норма, предусмотренная ст. 264.1 УК РФ.

Три состава, а именно ст. ст. 264, 266, 268 УК РФ, имеют много схожих черт по объективным и субъективным признакам. Так, все они относятся к преступлениям с материальным составом и предусматривают наступление

последствий в виде физического вреда, а именно – тяжкий вред здоровью или смерть. Преступление, предусмотренное ст.264.1 УК РФ относится к числу формальных составов, поскольку опасность данного деяния заключается в повторности нахождения за рулем в состоянии опьянения. Соответственно здесь устанавливается уголовная ответственность при наличии административной преюдиции или специального рецидива.

Диспозиции ст. ст. 264 и 266 УК РФ носят бланкетный характер, а ст. 264.1 и 268 УК РФ – ссыльно-бланкетный.

Субъективная сторона преступлений, предусмотренных ст. ст. 264, 266 и 268 УК РФ характеризуется виной в форме неосторожности по отношению к наступившим последствиям и фактическим умыслом по отношению к общественно опасному деянию, а именно к нарушению специальных правил, что, однако, не позволяет законодательно относить данные деяния к преступлениям с двумя формами вины, то есть к умышленным посягательствам. Этот вопрос является одним из предметов спора среди ученых, так же как и вопрос об умышленном характере вины водителя по отношению к последствиям содеянного.

Что касается субъекта преступления, то мы полагаем, что в преступлениях, предусмотренных ст. 264 и 264.1, 268 УК РФ – он общий, поскольку законодатель не наделяет его какими-либо дополнительными признаками. Соответственно им может являться по ст. ст. 264, 264.1 УК РФ любое вменяемое лицо, достигшее 16 лет, управляющее автомобилем как при наличии водительского удостоверения, так и без такового. По ст. 268 УК РФ – это вменяемое лицо, достигшее 16 лет, являющееся участником дорожного движения.

Что же касается ст. 266 УК РФ, то здесь субъект только специальный – лицо, обязанное соблюдать определенные специальные правила.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативно-правовые акты

1. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, заключенная в г. Вене 8 ноября 1968г. // <http://www.consultant.ru/>
2. Конвенция о дорожном движении, заключенная в г. Вене 8 ноября 1968г. // <http://www.consultant.ru/>
3. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, заключенное в г. Женеве 1 мая 1971г. // <http://www.un.org/>
4. Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, подписанный в г. Женеве 1 марта 1973г. // <http://www.mid.ru/>
5. Конституция РФ, принятая всенародным голосованием 12.12.1993
6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996г. № 63-ФЗ // *Собрание законодательства РФ. – 1996. – №25. – Ст. 2954.*
7. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // *Собрание законодательства РФ. – 1995. - №50. - Ст. 4873.*
8. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // *Собрание законодательства РФ. – 2002. - №18. - Ст. 1720.*
9. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // *Собрание законодательства РФ. – 2007. - №7. - Ст. 837.*
10. Федеральный закон от 8 ноября 2007г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // *Собрание законодательства РФ. – 2007. - №46. - Ст. 5555.*
11. Федеральный закон от 13 февраля 2009 г. №20-ФЗ «О внесении изменений в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» // *Собрание законодательства РФ. – 2009. - №7. - Ст. 788.*

12. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. №1090 «О правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. -№47. - Ст. 4531.

13. Приказ Минздрава России от 18 декабря 2015 г. №933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // Российская газета. – 2016, 23 марта.

Специальная литература

14. Агаев Г.А., Зорина Е.А., Эльмурзаев А.В. К вопросу о дифференциации уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. - 2017. - №4(37). - С. 39-43.

15. Агаев Г.А., Немченко С.Б., Зорина Е.А. Уголовно-правовая политика России в сфере противодействия преступлениям, посягающим на пожарную безопасность, подследственным ГПН ФПС МЧС России // Проблемы управления рисками в техносфере. - 2014. - № 1 (29). - С. 150-157.

16. Андреева Л.С. Установление причинной связи при нарушении специальных правил и бездействии // Российский следователь. - 2012. - №13. - С. 2 - 6.

17. Баранчикова М.В. Квалификация преступных нарушений Правил дорожного движения по месту их совершения // Вестник Казанского юридического института МВД России. - 2015. - №4(22). - С. 30-35.

18. Баранчикова М.В. Проблемы квалификации нарушений Правил дорожного движения пешеходами // Мировой судья. – 2011. – №8. – С. 9-12.

19. Винокуров В.Н. Установление причинной связи при нарушении правил безопасности // Законность. - 2012. - №3. - С. 47 - 48.

20. Войтенков Е. А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х гг. XX в.: дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2006. – 180 с.

21. Вторушина Ю., Мондохонов А. Специальный субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ // Законность. – 2015. - №12. - С. 48-51.

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

23. Дороднов А.Г. Обусловленность криминализации опасного вождения в праве Англии // Вестник Нижегородской академии МВД России. - 2012. - №20. - С. 146-148.

24. Дугужев У.М. Регулирование признаков преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран // <http://docplayer.ru/> (дата обращения: 31.05.2018)

25. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. - М., 1997. – 277с.

26. Епифанов Ю. А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения // Бизнес в законе. 2011. – № 1. – С. 152-154.

27. Карацев К.М. Борьба с автомобильными происшествиями. - Душанбе, 1959. - С. 7). // <http://lawlibrary.ru/article1038207.html> (дата обращения: 31.05.2018)

28. Копылов М.Н., Дороднов А.Г. Ответственность за опасное вождение по уголовному праву Канады // Юридические науки. - 2012. - №3. - С. 33-36.

29. Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб., 2003. – 406 с.

30. Кузнецов М.П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Законность. - 2013. - №4. - С. 33-38; Шилов А., Бессонов Е. Общественно опасные последствия и причинная связь как признаки объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 349 УК РФ // Уголовное право. - 2012. - №4. - С. 41 - 45.

31. Кузьмина А.С. Борьба с автотранспортными преступлениями. - Омск, 1981. - С. 15. // <http://lawlibrary.ru/izdanie37893.html> (дата обращения: 31.05.2018)

32. Линкевич А. Е. Правовое регулирование борьбы с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по законодательству стран СНГ // Вектор науки ТГУ. – 2011. – № 4. – С. 158-162.

33. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. - М., 1983. - С. 34, 39. <http://lawlibrary.ru/izdanie18192.html> (дата обращения: 31.05.2018)

34. Лунеев В.В. Субъективное вменение. – М., 2000. – 70 с.

35. Мидловец М.В. Сравнительный анализ законодательства зарубежных стран о дорожно-транспортных преступлениях // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – С. 133-140.

36. Никитина А.А. ОСАГО, актуальные проблемы и пути их решения // Молодой ученый. - 2016. - №22. - С. 182-184.

37. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. - М., 1994. – 1009с.

38. Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2008. – 40с.

39. Пикуров Н. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Уголовное право. - 2009. - №5. - С. 63-67.

40. Питецкий, В.В. К вопросу о степени вины в уголовном праве // Уголовное право. – 2006. – №3. – С. 41-45.

41. Питецкий, В.В. Об интеллектуальном и волевом моменте преступной небрежности // Государство и право. – 2006. – №7. – С. 105-108.

42. Поликарпова М.С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии // Современная зарубежная психология. - 2017. Т. 6. - №1. - С. 44-52.

43. Полтава Е. А. Опыт предупреждения автотранспортной преступности в странах Европейского Союза и в США // Современное право. – № 3. – 2015. – С. 144-149.

44. Потетин В.А. К вопросу о расширении оснований уголовной преюдиции в целях применения статьи 264.1 УК РФ // Российский судья. - 2016. - №3. - С. 18 - 20.

45. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. - 2013. - №6. - С. 9 - 11.

46. Проценко С.В. О месте совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ // Транспортное право. - 2012. - №2. - С. 4-8.

47. Проценко, С.В. Установление форм вины в процессе квалификации транспортного преступления // Уголовное право. – 2009. – №2. – С. 59-64.

48. Российское уголовное право. Особенная часть: Учебник / Под ред. В.П. Коняхина, М.Л. Прохоровой. - М., 2015. – 777с.

49. Рыжкина Е.С., Пирожков Р.В. Анализ причин дорожно-транспортных происшествий с участием молодых водителей // Инженерный вестник Дона. - 2012. – С.50-55.

50. Соляной А.В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2011. – 39с.

51. Тихонов, К.Ф. Субъективная сторона преступления. – Саратов, 1967. – 104 с.// <http://lawlibrary.ru/article1023721.html> (дата обращения: 31.05.2018)

52. Уголовный кодекс Испании. // Перевод на рус. Кузнецова Н. Ф. – М.: Зерцало, – 1998. – 218 с.

53. Уголовный кодекс Латвийской Республики: Принят 8 июля 1998 года; Введен в действие с 1 апреля 1999 года. // URL: <http://law.edu.ru> (дата обращения 03.06.2018).

54. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-З. Принят Палатой представителей 2 июня 1999 года. Одобрен Советом Республики 24 июня 1999 года. // URL: <http://xn----ctbcgfviccvibf9bq8k.xn--90ais/>. (дата обращения 03.06.2018).

55. Уголовный кодекс Республики Болгария: Принят Пятым Народным собранием на шестой сессии, четвертом заседании, состоявшемся 15 марта 1968 года. [Электронный ресурс]. // URL: <http://law.edu.ru/> (дата обращения 03.06.2018).

56. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. – М., 2001. – 456с.

57. Уголовный кодекс Эстонской Республики от 7 мая 1992 года (RT I, 2001, 73, 452). // Введен в действие Законом Эстонской Республики от 7 мая 1992 года «О введении в действие новой редакции Уголовного кодекса Эстонской ССР - Уголовного кодекса» // Ведомости ЭР. – 1992. - 20, 287 и 288.

58. Уголовный кодекс Франции / науч.ред. Л. В. Головкин, Н. Е. Крыловой. – СПб., 2002. – 567с.

59. Уголовный кодекс Швейцарии/ науч. ред. А. В. Серебренниковой. – СПб., 2002. – 477с.

60. Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: Сборник очерков / Под ред. В.В. Лунеева. - М.: Юрайт, 2010. – 654с.

61. Юрчак, Е.В. Концепция вины в юридической науке // Актуальные проблемы российского права. – 2015. – №7 (56). – С. 21–25.

Материалы судебной практики

62. Постановление Конституционного Суда РФ от 14 февраля 2013 г. №4-П «По делу о проверке конституционности Федерального закона «О

внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Федеральный закон «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях» в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина Э.В. Савенко» // Собрание законодательства РФ. – 2013. - №8. - Ст. 868.

63. Решение Конституционного Суда РФ от 28 мая 2013 г. «Об утверждении Обзора практики Конституционного Суда Российской Федерации за первый квартал 2013 г.» // <http://www.ksrf.ru/>

64. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008г. №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – №2.

65. Приговор Мелеузовского районного суда Республики Башкортостан от 3 декабря 2010 г. по уг. делу №1-293/2010 в отношении Рахматуллина // URL: <http://rospravosudie.com> (дата обращения: 30.05.2018).

66. Приговор Верхневилуйского районного суда Республики Саха (Якутия) от 11 июля 2011 г. Дело №1-78-2011 в отношении Васильева З.С. // <https://rospravosudie.com/> (дата обращения: 30.05.2018)

67. Приговор Выксунского городского суда Нижегородской области от 2 ноября 2011г. по делу №1-210/2011 // <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 30.05.2018).

68. Приговор Реутовского городского суда Московской области от 14 февраля 2012 г. в отношении А., Г., К. и Т., обвиняемых по ст. 238 УК РФ // <https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.htm/> (дата обращения: 30.05.2018);

69. Приговор Медвежьегорского районного суда Республики Карелия от 29 мая 2015 г. в отношении Ц., обвиняемого в совершении преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ, ч. 2 ст. 219 УК РФ // <https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.htm/> (дата обращения: 30.05.2018)

70. Уголовное дело №1-754(1)/14 в отношении Рузанова К.В. // <https://rospravosudie.com/> (дата обращения: 30.05.2018).

71. Постановление мирового судьи судебного участка №31 Мурашинского судебного района Кировской области от 28 октября 2016 г. N 5-296-2016 // URL: <https://rospravosudie.com/> (дата обращения: 01.06.2018)

Электронный ресурс

72. <http://stat.gibdd.ru/>

73. <http://www.un.org/>

74. <http://www.mid.ru/>

75. <http://gostrf.com/>

76. <https://rg.ru/>

77. <https://www.drive2.ru/>

78. <http://www.ksrf.ru/>

79. <https://rospravosudie.com/>

80. <http://www.consultant.ru/>