

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

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»
(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «Уголовная ответственность за автотранспортные преступления»

Студент

С.Р. Саидова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юр. наук, О.Ю. Савельева

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

Тольятти 2022

Аннотация

Актуальность данной бакалаврской работы заключается в том, что проблема дорожно-транспортной преступности остается актуальной для современной России по настоящее время, поскольку по-прежнему отмечается высокий уровень аварийности на дорогах и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Наиболее распространенными неосторожными преступлениям являются преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

При этом в последнее время зафиксирован рост дорожно-транспортных происшествий, связанных с использованием электросамокатов и других электрических транспортных средств.

Целью исследования является правовой анализ норм уголовного права в части квалификации автотранспортных преступлений.

Для достижения указанной цели поставлены и решены следующие задачи:

- проанализировать понятие автотранспортных преступлений;
- определить виды автотранспортных преступлений;
- провести ретроспективный анализ уголовного законодательства об ответственности за автотранспортные преступления;
- провести уголовно-правовой анализ ст. 264 УК РФ;
- провести уголовно-правовой анализ ст.ст. 264.1 и 264.2 УК РФ;
- провести уголовно-правовой анализ ст.ст. 266 и 268 УК РФ.

Структура бакалаврской работы обусловлена целью и задачами исследования, и состоит из введения, двух глав, пяти параграфов, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Оглавление

Введение	4
Глава 1 Теоретические основы уголовной ответственности за автотранспортные преступления.....	7
1.1 Понятие и виды автотранспортных преступлений по российскому законодательству.....	7
1.2 Исторический анализ уголовной ответственности за автотранспортные преступления в России.....	13
Глава 2 Уголовно-правовая характеристика автотранспортных преступлений.....	20
2.1 Уголовная ответственность за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ	20
2.2 Уголовная ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ и ст. 264.2 УК РФ.....	31
2.3 Уголовная ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. ст. 266 и 268 УК РФ	39
Заключение	48
Список используемой литературы и используемых источников	51

Введение

Актуальность темы. Проблема дорожно-транспортной преступности остается актуальной для современной России по настоящее время, поскольку по-прежнему отмечается высокий уровень аварийности на дорогах и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Согласно имеющимся статистическим данным, свыше 70 % лиц, получивших смертельные травмы в ходе дорожно-транспортных происшествий (ДТП), находились в трудоспособном возрасте [65, с. 3], что создает предпосылки экономическому ущербу РФ, который напрямую связан с показателями внутреннего валового продукта страны. Эксперты утверждают, что транспортные средства оказываются в 20 раз опаснее несанкционированного доступа к огнестрельному оружию [37, с. 3].

Наиболее распространенными неосторожными преступлениям являются преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. По данным Генеральной прокуратуры Российской Федерации в 2019 году зарегистрировано 26 400 преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ (из них по ч. 3-6 ст. 264 УК РФ – 6782 преступления), что составляет – 1,3% от общего числа зарегистрированных преступлений за указанный период [34].

В 2021 году наблюдается тенденция ухудшения ситуации в области ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет. За семь месяцев 2021 года произошло на 2,9 % больше ДТП с их участием, чем годом ранее. Число погибших детей при ДТП возросло на 19,7 % [10].

При этом в последнее время зафиксирован рост дорожно-транспортных происшествий, связанных с использованием электросамокатов и других электрических транспортных средств. Так, в 2020 году зарегистрировано 331 такое ДТП (на 180 % больше по сравнению с 2019 годом), в них погибли 6 человек и ранены 347 человек [20].

По данным МВД России, с января по май 2021 г. в России было зарегистрировано 112 дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ), в них погибли 2 человека и пострадали 119.

Степень разработанности темы. Говоря о степени разработанности темы, необходимо отметить, что имеется обширный объем научной и учебной литературы, посвященной вопросам уголовной ответственности в целом за транспортные преступления и автотранспортные посягательства в частности. Однако, в силу того, что, к примеру, ст. 264.2 включена в Уголовный кодекс РФ недавно, научные наработки по ней практически отсутствуют.

Объектом исследования являются уголовно-правовые отношения, возникающие в связи с совершением автотранспортных преступлений.

Предметом исследования являются нормы уголовного права, регламентирующие вопросы квалификации автотранспортных преступлений.

Целью исследования является правовой анализ норм уголовного права в части квалификации автотранспортных преступлений.

Для достижения указанной цели поставлены и решены следующие задачи:

- проанализировать понятие автотранспортных преступлений;
- определить виды автотранспортных преступлений;
- провести ретроспективный анализ уголовного законодательства об ответственности за автотранспортные преступления;
- провести уголовно-правовой анализ ст. 264 УК РФ;
- провести уголовно-правовой анализ ст.ст. 264.1 и 264.2 УК РФ;
- провести уголовно-правовой анализ ст.ст. 266 и 268 УК РФ.

Методологическая основа исследования. В работе использовался системный подход, применялись общенаучные и частно-научные методы исследования.

Из общенаучных методов были использованы следующие: исторический и формально-логический методы. Из частно-научных: формально-юридический, сравнительно-правовой и др.

Нормативно-правовую основу исследования составили: Конституция РФ, Уголовный кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях.

Теоретическую основу составили труды следующих авторов советского и современного уголовного права: Н.С. Алексеев, Д.М. Апкаев, М. Арзамасцев, О.Н. Бондарчик, В. Б. Боровиков, А.Ш. Габдрахманов, Н.И. Исаев, А.И. Коробеев, Н.А. Лопашенко, В.В. Лукьянов и других.

Структура исследования. Работа включает в себя: введение, две главы, состоящие из пяти параграфов, заключение и список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Теоретические основы уголовной ответственности за автотранспортные преступления

1.1 Понятие и виды автотранспортных преступлений по российскому законодательству

Уголовной ответственности за автотранспортные преступления посвящена отдельная глава УК РФ – глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» [53].

При этом сразу же следует обратить внимание на то, что законодатель не использует термин «автотранспортные преступления» в наименовании главы, равно как в целом отсутствует термин «транспортные преступления».

В этой связи, представляется важным изучить и соотнести данные определения между собой.

Анализ научной юридической литературы позволяет выделить несколько подходов к определению содержания дефиниции транспортные преступления. Так, одни ученые транспортное преступление характеризуют как «общественно опасное виновное деяние, совершаемое в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работе транспорта – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как системы или транспортного средства либо условия обеспечения безопасности транспорта, влекущее предусмотренные в законе преступные последствия» [50, с. 277].

В свою очередь, по мнению Е.Ю. Антоновой, «транспортные преступления – это предусмотренные уголовным законом и совершаемые виновно общественно опасные деяния (действия и бездействия), посягающие на общественные отношения в сфере безопасного функционирования

(движения и эксплуатации) транспортных средств и влекущие наступления вредных последствий либо создающие угрозу их наступления» [51, с. 268].

А.Ш. Габдрахманов пишет: «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортные преступления) – это предусмотренные в главе 27 УК РФ общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатации любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей либо имущественного ущерба» [11, с. 7].

А.И. Коробеев, определяя содержание данного термина, отмечает: «Транспортные правонарушения – это предусмотренные административным или уголовным законодательством общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на установленный законом или иным нормативным актом порядок безопасного функционирования (движения или эксплуатации) механических транспортных средств» [23, с. 10].

По мнению Р.А. Дюкина, категория «транспортные преступления», «вследствие такого разнообразия видов транспорта и транспортных средств, имеющих в каждом виде транспорта виде «распадаются» внутри родового понятия «транспортные преступления» на подклассы и классы. Класс преступлений определяется видом транспорта: воздушный, наземный, подземный и водный. Наземный делится на подклассы: автомобильный, железнодорожный, магистральный. Подземным транспортом является метрополитен и в отдельных случаях магистральный. Водный транспорт дифференцируется на: речной и морской» [15, с. 152].

Анализ научной юридической литературы показывает, что в науке уголовного права также нет единого подхода к определению термина «автотранспортные преступления». Н.С. Алексеев, в частности, пишет: «Преступления, совершаемые на автотранспорте, охватывают все общественно опасные, противоправные, виновные и наказуемые действия, которые нарушают или в отдельных случаях могут нарушить нормальную работу и безопасность движения» [3, с. 24]. Позднее Н.С. Алексеев

сформулировал иной подход к определению содержания данного термина. По его мнению, содержание термина «автотранспортные преступления» стало определяться следующим образом: «Автотранспортные преступления – это такие преступные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта» [2, с. 98].

И.Г. Маландин считал, что автотранспортным преступлением является «совершенное лицом по неосторожности или умышленно общественно опасное действие или бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной возможности наступления) указанных в законе тяжких последствий» [30, с. 164]. Похожие подходы к определению содержания термина «автотранспортные преступления» можно встретить также в работах А.С. Кузьмина [24, с. 15], В.П. Перфилова и др. [35, с. 5].

А.Г. Мубинов указывает, что «автотранспортным преступлением является предусмотренное законом общественно опасное деяние, посягающее на нормальное функционирование автомобильного транспорта, и причинившее вред жизни, здоровью граждан либо ущерб имущественного, организационного, морального характера» [32, с. 71]. Р.Р. Уматкулова вместо термина «автотранспортные преступления» использует термин «дорожно-транспортные преступления», трактуя их точно также как А.Г. Мубинов [57, с. 75].

В.И. Авдийский следующим образом характеризует автотранспортные преступления – это «собирательное криминологическое понятие, охватывающее нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями; приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта» [1, с. 87].

По мнению Д.Е. Макаренко «автотранспортные преступления – это виновно совершенные общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и (или) эксплуатации) автотранспорта, запрещенные УК РФ под угрозой наказания» [29, с. 43].

На основании анализа изложенных выше подходов к определению содержания «автотранспортные преступления» можно выделить следующие их обобщенные объективные и субъективные признаки:

- непосредственный объект преступления – обеспечение автотранспортной безопасности, т.е. состояния защищенности автотранспортных средств, автотранспортной инфраструктуры, а также людей, которые участвуют в движении и эксплуатации автотранспортных средств, автотранспортной инфраструктуры;
- обязательным элементом автотранспортных преступлений являются автотранспортные средства;
- наличие бланкетной диспозиции, что выражается в нарушении правил безопасности или эксплуатации автотранспортных средств и автотранспортной инфраструктуры;
- обязательным элементом объективной стороны всех автотранспортных преступлений является общественно опасные последствия (причинение вреда автотранспортным средствам и (или) автотранспортной инфраструктуре, а также причинение вреда здоровью и (или) жизни людей, которые их эксплуатируют).

Что касается видов автотранспортных преступлений, то опять же единства мнений среди ученых по данному вопросу нет.

Так, Н.В. Лияскин в целом все транспортные преступления подразделяет на три группы:

- «преступления, которые связаны с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. ст. 263-264, 271 УК РФ);

- преступления, которые связаны с обеспечением безопасных условий функционирования транспорта (ст. ст. 266-268, 270 УК РФ);
- иные транспортные преступления (ст. 269 УК РФ)» [25, с. 28].

При этом автотранспортные преступления он относит к первой группе [25, с. 28].

Изучая автотранспортные преступления важно также определить место автотранспортных преступлений в системе транспортных преступлений.

В свою очередь, А.И. Чучаев транспортные преступления делит на две группы:

- преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта (ст. ст. 263, 264, 264.1, 266, 267, 268 и 269 УК РФ);
- иные преступления в сфере функционирования транспорта (ст. ст. 270, 270.1 УК РФ) [64, с. 270].

Автотранспортные преступления обозначенный автор относит к первой группе [64, с. 270].

В. К. Дуюнов также делит транспортные преступления на три группы:

- преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);
- преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомобиля, трамвая либо иного механического транспортного средства (ст. 264 УК РФ);
- преступления, создающие опасность аварий, крушений, катастроф и других происшествий на железнодорожном, водном, воздушном и автомобильном транспорте. К ним относятся: (ст. 263.1, 264.1, 266, 267, 268, 270, 271 УК РФ)» [52, с. 644].

Как мы видим, автор рассредоточил автотранспортные преступления по всем трем группам.

Проанализировав позиции всех ученых относительно видов автотранспортных преступлений и учитывая положения действующего уголовного законодательства, к автотранспортным преступлениям следует относить следующие деяния:

- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);
- управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ);
- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);
- действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ) [53].

Иными словами, фактически все транспортные преступления, за исключением ст. ст. 263, 263.1 УК РФ, относятся к автотранспортным.

Подробный анализ объективных и субъективных признаков автотранспортных преступлений будет дан в следующих главах, однако, в силу ограниченности объемов данной работы, будет дан анализ только отдельных, наиболее распространенных видов автотранспортных преступлений.

1.2 Исторический анализ уголовной ответственности за автотранспортные преступления в России

В научной юридической литературе отмечается, что история становления и развития механизма правового регулирования уголовной ответственности за автотранспортные преступления тесно связана с историей становления и развития автомобильного транспорта в нашей стране. В частности, об этом говорится в работах таких авторов как А.И. Чучаев [64, с. 50], А.Ю. Пожарский [36, с. 21], Н.И. Исаев [19, с. 97].

Самоходный автомобильный транспорт в том виде, в котором мы его знаем, появился сравнительно недавно – в конце 19 века. Поначалу он был мало распространен в связи с дороговизной и сложностью управления, поэтому первые правила дорожного движения появились только в девяностых годах 19 века. Одним из первых актов в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств было распоряжение Петербургской управы 1895 г. «О регистрации бензиновых механических самокатов» [8, с. 46].

В 1896 г. были разработаны первые официальные правила перевозки тяжестей и пассажиров в самодвижущихся экипажах. А в 1900 г. было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по г. Санкт-Петербургу на автомобилях». Эти правила в дальнейшем постоянно совершенствовались и утверждались заново [8, с. 46].

Однако можно отметить, что все нормативно-правовые акты касались именно регламентации правил дорожного движения, а не установления уголовной ответственности за преступления, совершенные на автотранспорте.

В связи с этим А.В. Грибков писал, что «до уголовного законодательства 1958-1960 гг. норма об ответственности за автотранспортные преступления фактически отсутствовала» [12, с. 22]. Как отмечал В.Д. Меньшагин «нарушение правил безопасности движения на автотранспорте довольно искусственно квалифицировалось по ст. 59.3в УК РСФСР 1926 года,

предусматривавшей нарушение трудовой дисциплины на железнодорожном и водном транспорте» [33, с.119]. Продолжая данную мысль, А.Г. Рублев указывает, что «вступившие в действие в 1958 г. Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик отказались от применения закона по аналогии, и дорожно-транспортные преступления уже не могли быть квалифицированы по аналогии со ст. 59.3в УК РСФСР, а затем – по ст. 22 Закона «Об уголовной ответственности за государственные преступления»» [49, с. 45]. Таким образом, как пишет автор, была устранена неоправданная различная правовая оценка автотранспортных преступлений как государственных или преступлений против личности. Вместе с тем отсутствие специального закона об уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, а отсюда – и единой судебной практики по данной категории дел резко снижало эффективность борьбы с подобными преступлениями, вносило определенную разноречивость при квалификации преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» [49, с. 45].

Выше обозначенные проблемы были разрешены с принятием Уголовного кодекса РСФСР 1960 г. (далее – УК РСФСР 1960 г.), который впервые закрепил уголовную ответственность за самостоятельные виды автотранспортных преступлений. Таких видов преступлений было два. Они были сосредоточены в ст. ст. 211 и 212 УК РСФСР 1960 г. В первой норме речь шла об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, совершенное лицом, являющимся работником автотранспорта. Во второй – за те же самые деяния, но совершенные лицом, не являющимся работником автотранспорта. Степень тяжести по ст. ст. 211 и 212 УК РСФСР 1960 г. дифференцировалась в зависимости от вида телесных повреждений, причиненных потерпевшим. Так основные составы предусматривали ответственность за нанесение легких и менее тяжких телесных повреждений (это соответствует таким степеням тяжести вреда здоровью по УК РФ как легкой и средней тяжести). По ч. 2

повышенная уголовная ответственность была предусмотрена за последствия в виде смерти или тяжкие телесные повреждения (тяжкий вред здоровью по УК РФ) [54]. Таким образом, обращает на себя внимание тот факт, что законодатель на тот период установил равную ответственность, как за летальный исход, так и за тяжкие телесные повреждения. Не была установлена самостоятельная ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, повлекшие вред нескольким людям, а также совершенные в состоянии опьянения.

А.Г. Рублев, сравнивая субъективные признаки указанных составов преступлений, пришел к выводу, что «ни теоретически, ни практически деление данных норм в зависимости от субъектов преступления, не являлось логичным и справедливым, поскольку объект, объективная и субъективная стороны составов преступлений были идентичны, размеры их санкций были одинаковы, за исключением наказания в виде штрафа до ста рублей по ч. 1 ст. 211 УК РСФСР» [49, с. 47]. А.В. Грибков, в свою очередь, провел сравнение субъективных признаков указанных составов преступлений с положениями действующего УК РФ. Он пришел к выводу, что и нормы советского, и нормы российского законодательства не содержали, и не содержат указаний на форму вины автотранспортных преступлений, а также не разграничивали, и не разграничивают ответственность в зависимости от субъективного вклада виновного в наступление последствий [12, с. 23].

Спустя семь лет после вступления в силу рассматриваемого нормативного акта ст. 212 УК РСФСР 1960 г. была отменена Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. [55], а ст. 211 УК РСФСР 1960 г. изложена в новой редакции, устранившей недочеты предыдущих. Так, здесь уже была предусмотрена единая ответственность для всех лиц, управляющих автотранспортом. При этом криминализована ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее гибель нескольких потерпевших (ч. 3 ст. 211 УК РСФСР 1960 г.). Законом РФ от 24 декабря 1992 г. № 4217-1 из

ст. 211 УК РСФСР 1960 г. была исключена ответственность за причинение легких телесных повреждений [16]. Данная позиция затем была сохранена в ст. 264 УК РФ.

Кроме того, в отдельных статьях (211.1 и 211.3) была установлена уголовная ответственность за деяния, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения – по первой статье (211.1) ответственность нес тот, кто управлял автомобилем, по второй (211.3) тот, кто допустил водителя, находящегося в состоянии опьянения, к управлению автомобилем (последняя норма была включена в УК РСФСР 1960 г. Указом Президиума ВС РСФСР от 1 октября 1985 г. [56]).

Также в ст. 211 УК РФ было добавлено примечание, где давалось пояснение, что следует понимать под транспортными средствами, указанными в данной статье, а также в ст. ст. 211.1, 211.2, 211.3, 212.1 УК РФ. В частности, среди перечисляемых транспортных средств фигурировал автомобиль всех видов. Отсюда следует, что к рассматриваемым нами автотранспортным преступлениям по состоянию на 1985 год относилось четыре вида деяний:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 211);
- управление транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 211.1);
- выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211.2);
- допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (211.3).

24 декабря 1992 г. ст. 211.1 была исключена из УК РСФСР [16].

Что же касается ст. 212.1 УК РСФСР 1960 г., то в ней была предусмотрена уголовная ответственность за угон автомобиля. Соответственно, здесь автомобиль выступал как предмет преступления, а не

как средство совершения преступления, поэтому в перечень автотранспортных преступлений, то есть деяний совершенных на автомобильном транспорте, а не в отношении оно, мы не включили. Такая позиция основана не только на собственных убеждениях, но и на положениях действующего УК РФ, где угон автомобильного транспорта включен в Главу 21 «Преступления против собственности» Раздела VII «Преступления в сфере экономики» [54].

Как мы видим в 1968 г. нормы об автотранспортных преступлениях подверглись существенной трансформации, поэтому неслучайно данный год А.Г. Рублев назвал следующим этапом развития законодательства об ответственности за рассматриваемую категорию посягательств, длившийся вплоть до вступления в силу УК РФ [49, с. 48].

После вступления в силу с 1 января 1997 г. действующего УК РФ его нормы в части видов автотранспортных преступлений также подвергались неоднократным изменениям и дополнениям. В первом параграфе был приведен актуальный на сегодняшний день перечень автотранспортных преступлений. По состоянию же на 1 января 1997 г. к рассматриваемой категории посягательств относилось пять деяний:

- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);
- оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

При этом в первоначальной редакции ст. 264 УК РФ была установлена уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и

эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение вреда здоровью от средней тяжести до тяжкого. А ответственность за совершение данного деяния, в состоянии опьянения отсутствовала. Впрочем, на тот момент состояние опьянения, в отличие от ранее действовавшего УК РСФСР 1960 г., вообще не рассматривала опьянение как отягчающее вину обстоятельство. Затем последовала череда изменений, как снижающих уголовную ответственность за данное деяние, так и усиливающих. Так, в 2003 г. в целом была упразднена уголовная ответственность за причинение вреда здоровью средней тяжести по неосторожности. Естественно, соответствующим изменениям подверглась и ст. 264 УК РФ. Этим же законом была исключена ст. 265 УК РФ [58].

В 2009 г. в связи с ростом числа дорожно-транспортных преступлений, совершаемых в состоянии опьянения, законодатель установил повышенную ответственность за совершение деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ, совершенных в состоянии опьянения [59].

В 2019 была возвращена ответственность за оставление дорожно-транспортного происшествия, но никак самостоятельный вид посягательства, а как квалифицированный и особо квалифицированный составы ст. 264 УК РФ [62].

Помимо этого в 2014 г. была восстановлена ранее существовавшая по УК РСФСР 1960 г., о чем говорилось выше, ответственность за управление автомобилем в состоянии опьянения при наличии признака административной преюдиции. Она была закреплена в ст. 264.1 УК РФ [60].

В 2017 г. введена ст. 267.1 УК РФ, предусматривающая ответственность за действия, угрожающие безопасности эксплуатации транспортных средств [61].

Последние изменения в уголовное законодательство, касающиеся видов автотранспортных преступлений, были внесены 30 декабря 2021 г. В УК РФ включена ст. 264.2 УК РФ, как и ст. 264.1 УК РФ с признаком административной преюдиции [63].

Таким образом, по итогам анализа вопросов, изложенных в настоящей главе, необходимо сделать следующие выводы:

Вопрос о понятии и видах автотранспортных преступлений в силу того, что законодатель во многих уголовно-правовых нормах использует обобщенный термин «транспортные средства», вызывает дискуссии среди ученых. Единое мнение на этот счет отсутствует.

Проанализировав несколько позиций, мы пришли к выводу, что к данной категории преступлений следует относить деяния, предусмотренные ст.ст. 264, 264.1, 266, 267, 267.1 и 268 УК РФ.

Что касается истории развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления, то данные посягательства можно назвать «молодыми» в силу того, что они имеют непродолжительный период существования. Это обусловлено, прежде всего, спецификой средства совершения преступления. Соответственно, можно выделить четыре этапа развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления:

- первый этап – 1960 г. – возникновение уголовной ответственности;
- второй этап – 1968 г. – расширение перечня составов автотранспортных преступлений;
- третий этап – 1997 г. – установление уголовной ответственности за автотранспортные преступления в постсоветский период;
- четвертый этап – 2014 г.-2021 г. – расширение перечня составов автотранспортных преступлений.

Глава 2 Уголовно-правовая характеристика автотранспортных преступлений

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

Изучаемая статья содержит несколько составов преступления от простого до квалифицированного и особо квалифицированного. Первый состав преступления предусмотрен ч. 1 ст. 264 УК РФ. Здесь говорится о нарушении лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человеку [53].

В данном преступлении родовым объектом будет выступать общественная безопасность и общественный порядок, видовым – безопасность движения и эксплуатации транспорта, а непосредственный подразделяется на основной и дополнительный:

- основной объект – безопасность движения автотранспорта;
- дополнительный объект – жизнь и здоровье личности.

В качестве факультативного признака, характеризующего объект преступления, здесь выступает потерпевший, то есть лицо, пострадавшее от преступления, в частности, получившее тяжкий вред здоровью в результате деятельности субъекта преступления. Однако нужно оговориться, что личность потерпевшего не влияет на квалификацию данного деяния, т.е. потерпевший является общим.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выражается в деянии в форме действия или бездействия, повлекшего общественно-опасные последствия – причинение тяжкого вреда здоровью и (или) смерть потерпевшему (потерпевшим).

Учитывая материальный состав данного преступления, для квалификации необходимо подтверждение причинно-следственной связи

между деянием и последствиями. Соответственно при квалификации должна быть установлена связь между действиями виновного лица и уже наступившими после этого последствиями, а именно нарушение правил дорожного движения, которое уже впоследствии могли привести к дорожно-транспортному происшествию.

В. Б. Боровиков, комментируя данную статью, отмечает: «нарушение правил безопасности движения транспортного средства может выражаться в проезде на запрещающий сигнал, несоблюдении скоростного режима, в выезде на встречную полосу движения и т.п. Нарушение правил эксплуатации транспортного средства может выражаться в стоянке транспортного средства в неполюженном месте, перевозке пассажиров на необорудованном транспортном средстве, эксплуатации технически неисправных транспортных средств и т.д.» [7, с. 210].

В Постановлении Пленума Верховного Суд РФ указывается, что уголовная ответственность за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств [40].

Уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает, при условии, что у водителя автомобиля имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь.

В чем же заключается сложность установления причинно-следственной связи данной категорией дел? Отвечая на поставленный вопрос, важно учитывать как объективные, так и субъективные факторы. Говоря об объективных факторах, мы имеем именно саму природу ДТП, которое, безусловно, представляет собой сложный комплексный механизм. А именно не всегда понятна причина произошедшего, если причина – поведение, действия другого участника – являются ли они противоправными.

К субъективным факторам, разумеется, мы относим усмотрение, внутреннее убеждение правоприменителя. Исследовав научную литературу по этому вопросу и практику, мы убеждены, что правоприменитель придерживается варианта связей, которое, по его мнению, является убедительной. Однако так называемый убедительный вариант связи не всегда соответствует действительности. Так, нами были рассмотрены приговоры, в которых судья допускал подобные ошибки. Рассмотрим один из них. Приговором суда лицо было осуждено по ч.1 ст. 264 УК РФ. Однако прокурор в своем апелляционном представлении просил изменить приговор путем исключения из описательно-мотивировочной части указание на нарушение лицом правил эксплуатации. Свою просьбу прокурор обосновал тем, что указанное нарушение не подтверждается доказательствами, которые были собраны по делу. Кроме того, не было указание на конкретную норму, иными словами, в чем конкретно выражалось нарушение правил эксплуатации транспортного средства. Суд с подобными доводами, безусловно, согласился и изменил приговор. [4, с. 34].

Резюмируя все вышесказанное, неизбежно приходим к выводу, что причинно-следственная связь должна устанавливаться не только с действием, бездействием лица, а также с нарушением конкретных норм ПДД. Именно поэтому вопрос о причинно-следственной связи должен ставиться только после установления нарушения правил ПДД и выяснения характера последствий.

Изучая данную проблематику (об установлении причинно-следственной связи), мы полагаем, что вопрос установления причинной связи требует специальных знаний. Сложности, возникающие, на практике убеждают нас в этом. По данной категории дел необходимо в обязательном порядке назначение автотехнической экспертизы, как мы полагаем. Важно отметить, что эксперт не решает в указанном случае вопросы юридического характера, а только технического.

Среди факультативный признаков объективной стороны, влияющих на квалификации содеянного, обязательным для составов по ст. 264 УК РФ является средство совершения преступления – автомобиль.

Субъектом рассматриваемого преступления может являться любое физическое вменяемое лицо, достигшее возраста шестнадцати лет. При этом для наступления уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ не имеет значение наличие или отсутствие у субъекта преступления прав на управление транспортным средством.

Что касается субъективной сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, то это один из спорных вопросов.

Так, например, В.В. Лукьянов указывает, что «дорожно-транспортные преступления, в одних случаях (при умышленной форме вины по отношению к действию и последствиям) должны быть отнесены к разряду умышленных деяний, а в других (при умышленном или неосторожном отношении к действию, и неосторожности – к последствиям) признаваться неосторожными» [27, с. 108-111]. Необходимость такой дифференциации возникает в виду того, что при ныне существующей практике квалификации деяний по ст. 264 УК РФ возникают случаи, когда «в одном ряду перед законом оказываются лица, проявляющие эгоистическое пренебрежение к безопасности других участников дорожного движения, хулиганство, хамство за рулем, и водители, допустившие случайную ошибку по невнимательности или недостатку опыта» [28, с. 59].

Однако необходимо учитывать, что волевой элемент умышленной и неосторожной форм вины кардинально отличается. Так, на наш взгляд, нельзя говорить о том, что лицо, допускающее лихачество на дороге, относится к возможным последствиям с косвенным умыслом, т.е. не желает, но сознательно их допускает, либо относится к ним безразлично. Важно, что при любом виде умысла, виновное лицо осознает, что общественно опасное последствие будет иметь место в действительности. В то время, как при неосторожной форме вины, лицо «желает», чтобы такие последствия никогда

не наступили. Отсюда, «дорожный хулиган», лишь в силу своей самонадеянности, рассчитывает на ненаступление общественно опасных последствий, а, значит, совершает преступление по легкомыслию, но никак не умышленно.

Ряд авторов, в частности А.И. Долгова, считают преступлениями с двумя формами вины всевозможные составы преступлений, связанные с нарушениями специальных правил [13, с. 153].

Вместе с тем, в ст. 27 УК РФ говорится об умышленном преступлении, которое влечет наступление тяжких последствий, отношение к которым неосторожно. Само по себе нарушение правил уголовной ответственности не влечет, следовательно, для анализируемых составов криминообразующим признаком является тяжкое последствие, наступающее по неосторожности, а значит и в целом преступление совершается по неосторожности.

Развивая вышеуказанную точку зрения, О.Н. Бондарчик указывает, что «в преступлении фактически смешиваются не две формы вины, а две вины в области нарушения различных отраслей права – административного (или иных) и уголовного» [6, с. 130]. По ее мнению, необходимо признать преступления, связанные с нарушением специальных правил, со «смешанной» формой вины. Вместе с тем, действующий уголовный закон не оперирует подобными понятиями и в принципе не рассматривает отдельно вину к деянию и последствию.

Дифференциация ответственности и наказания в анализируемых преступлениях должна достигаться за счет разграничения вида неосторожности, поскольку преступное легкомыслие, по смыслу закона, обладает повышенной степенью общественной опасности, чем преступная небрежность.

Однако, как показал анализ правоприменительной практики, суды России зачастую, описывая в приговоре субъективную сторону совершенного преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, создают конструкцию вида вины, не

предусмотренной действующим уголовным законом. Речь идет о синтезе признаков небрежности и легкомыслия, встречающегося в каждом восьмом обвинительном приговоре по делу анализируемой категории.

Так, например, 29 августа 2019 года Чистопольский городской суд Республики Татарстан признал Е. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. При этом суд указал, что «водитель Е., при достаточной внимательности, предусмотрительности и соблюдении требований действующих Правил, должен был и мог предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий своих действий, при управлении автомобилем (автобусом), но, не учитывая ширину проезжей части, не выбрав для себя безопасную скорость движения, позволяющую контролировать автомобиль (автобус), с учетом дорожных и погодных условий, самонадеянно рассчитывал на предотвращение дорожно-транспортного происшествия и возможных наступлений общественно опасных последствий» [45].

В другом случае 21 августа 2019 года Кабанским районным судом Республики Бурятия А. была признана виновной по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Мотивируя принятое решение, суд указал, что осужденная «предвидя возможность наступления общественно опасных последствий своих действий, в виде причинения вреда здоровью И., но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывала на предотвращение этих последствий, совершила наезд на И., лежащего на земле в указанном месте, хотя в указанной дорожной обстановке, при должной внимательности и предусмотрительности имела реальную возможность избежать наезда на последнего» [42].

Установление субъективной стороны в процессе квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ действительно представляет повышенную сложность для правоприменителя, связанную с законодательной конструкцией состава преступления. Указанные примеры свидетельствуют о непонимании судами конструкций небрежности и легкомыслия, неполной работе органов предварительного расследования по установлению механизма

совершения преступления. Выявленные недостатки показывают, что, по факту, принятые решения не основаны на принципах уголовного права, основных началах назначения наказания.

Категорически неверно создавать некие синтезированные конструкции видов неосторожности, поскольку это явно противоречит Общей части УК РФ. В связи с этим, видим необходимость рекомендовать правоприменительным органам в каждом конкретном случае достоверно устанавливать форму и вид вины, в целях обеспечения дифференциации уголовной ответственности и наказания.

В ч. 2 ст. 264 УК РФ предусмотрено два квалифицированных состава:

- совершение преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия.

Рассмотрим данные составы подробно.

В первом случае на квалификацию влияет факт нахождения субъекта преступления в особом состоянии – состоянии опьянения.

Лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается:

- гражданин, в отношении которого установлен факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ или наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ.
- гражданин, не выполнивший законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством РФ.

По мнению В.В. Лукьянова состояние алкогольного опьянения является самым опасным и более частой причиной преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Влияние алкоголя, наркотических или иных опьяняющих

средств снижает реакцию водителя, влияет на адекватную оценку им дорожной обстановки и понижает чувство ответственности. При этом водитель, находясь в состоянии опьянения, чаще всего сам создает аварийную ситуацию, это происходит из-за поздней или неадекватной реакции на обстоятельства, происходящие вовремя движения [27, с. 46-50].

Факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения. А наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ – по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения либо по результатам судебной экспертизы, если лицо не отказалось от медицинского освидетельствования

Субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, создает особую общественную опасность. Виновное лицо в результате осознанного употребления опьяняющих средств, может и должно предвидеть ухудшение реакции, внимания, координации, наступления тяжких последствий. Такой объем предвидения свидетельствует об умысле у виновного лица на нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства.

Для признания факта состояния опьянения лица управляющего транспортным средством, признак состояния опьянения не важен обстоятельства, при которых данное лицо достигло такого состояния. Запрет на управление транспортным средством установлен законодателем в равной мере на всех лиц и не содержит дифференцированной ответственности, в зависимости от обстоятельств, при которых состояние опьянения достигнуто.

Принудительное приведение в состоянии опьянения лица, виновного в совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть расценено как смягчающее обстоятельство. Но данное обстоятельство нельзя

исключать как квалифицирующий признак нарушения правил дорожного движения [5, с. 4-8].

Суть п. «а» частей 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ состоит в том, что состояние опьянения водителя является причиной нарушения других пунктов правил дорожного движения, ведущих к дорожно-транспортным происшествиям и наступлению тяжких последствий.

Для применения квалифицирующего признака необходимо установить, что именно состояние опьянения привело к дорожно-транспортному происшествию с тяжкими последствиями.

Так, Прикубанский районный суд вынес приговор в отношении гражданина К., квалифицировав его действия по п. «а» ч. 4 ст. 264 УК РФ, который управлял автомобилем, находясь в состоянии алкогольного опьянения, проявил преступную небрежность и неосторожность к возможному наступлению общественно-опасных последствий. Управляя автомобилем в темное время суток при перестроении на другую полосу совершил наезд на стоявший полуприцеп сцепленный с автомобилем. В результате неосторожных действий гражданина К, который не предвидел возможность наступления общественно-опасных последствий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть общественно-опасные последствия. Из-за действий гражданина К. пассажир автомобиля стоявшего на обочине скончался на месте происшествия [43].

Вторым отягчающим обстоятельством, влияющим на квалификацию, как отмечено выше, является оставление места совершения преступления. В этом случае лицо считается скрывшимся с места преступления и объявляется в розыск.

С помощью введения нового квалифицирующего признака восполнился пробел, при котором лицо, скрывшееся с места совершения дорожно-транспортного происшествия в состоянии алкогольного опьянения, могло уйти от ответственности, если к моменту задержания лица установить факт

опьянения с помощью медицинского освидетельствования не представлялось возможным.

В связи со вступившими в законную силу изменениями при вынесении приговоров некоторые суды вменяют «оставление места совершения ДТП» без совокупности со ст. 125 УК РФ. Так согласно решению Чамзинского районного суда Республики Мордовия от 31 ноября 2019 г. Ж. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «б», ч. 4 ст. 264 УК РФ, который управляя транспортным средством, нарушил требования Правил дорожного движения Российской Федерации. В результате чего водитель допустил потерю управления автомобилем, выехав на обочину, где совершил наезд на пешехода Б., после чего совершил опрокидывание в кювет. После чего гражданин Ж., освободился от пристегнутого ремня безопасности вместе со свидетелем Д., который не получил телесных повреждений и через лобовое стекло покинули салон автомобиля гражданина Ж. После этого гражданин Ж., обошел автомобиль, увидел на земле под задней частью автомобиля потерпевшего Б., который в результате ДТП получил телесные повреждения. Осознав, что совершил наезд на пешехода, виновник гражданин Ж. скрылся с места совершения ДТП. В результате ДТП гражданин Б. получил тяжкие телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью, а в дальнейшем смерть. За данное преступление гражданину Ж. назначено наказание в виде лишения свободы сроком на 3 года [44].

Из указанного примера следует, что при квалификации совершенного деяния было заменено применение с. 125 УК РФ на п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ.

Составы, предусмотренный ч. 3 и ч. 4 ст. 264 УК РФ, отличаются от основного в части общественно-опасных последствий: если в ч. 1 и ч. 2 данной нормы предусмотрено причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью, то в ч. ч. 3 и 4 – причинение смерти по неосторожности.

Так и составы, предусмотренные ч. 5 и ч. 6 ст. 264 УК РФ, отличаются от основного состава количественными характеристиками общественно-

опасных последствий. Здесь речь идет о причинении смерти двум и более лицам.

Дискуссионным представляется вопрос о категории преступления, ответственность за которое предусмотрено ч. 6 ст. 264 УК РФ. Нам представляется, что в данном случае говоря о субъективной стороне, уместно говорить о двойной форме вины. Так, законодатель указывает на то, что неосторожность проявляется в отношении таких общественно- опасных последствий как наступления смерти двух или более лиц. В связи с этим неоднозначным остается вопрос категории указанного преступного посягательства. Санкцией ч.6 ст. 264 УК РФ предусмотрено максимальное наказание в виде лишения свободы до 15 лет. Таким образом, если мы говорим о том, что указанное общественно-опасное деяние умышленное, то в данном случае оно (преступление) особо тяжкое, а если неосторожное- тяжкое.

Мы убеждены, что в данном случае речь идет о двух формах вины, и в таком случае, согласно позиции законодателя, закрепленной в ст. 27 УК РФ, такое деяние признается в целом совершенным умышленно, а значит, данное преступное посягательство является особо тяжким.

Изучив данную тему, мы пришли к выводу, что рассматриваемая норма имеет пробелы и нуждается в усовершенствовании. Данный вопрос является серьезным, так как речь идет не только об обеспечении безопасности на дорогах, но и об одинаковом правоприменении рассматриваемой нормы.

Необходимо ответственно подойти к данному вопросу для того, чтобы максимально избежать погрешности при установлении виновности лица.

Таким образом, в рамках действующего уголовного законодательства одной из наиболее часто применяемых статей в среде автомобильного транспорта выступает ст. 264 УК РФ, которая содержит как основной состав, так и ряд квалифицированных составов, что позволяет наиболее точно подобрать меру ответственности, изучив все обстоятельства дела.

2.2 Уголовная ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ и ст. 264.2 УК РФ

Как отмечалось в первой главе, ст. 264. 1 была введена в УК РФ Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ. Она включает два состава преступления. Первый состав закреплен в ч. 1. Здесь предусмотрена ответственность за управление автомобилем лицом в состоянии опьянения, если оно ранее было подвергнуто административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения [53].

Таким образом, особенностью данного состава преступления выступает факт повторности совершения правонарушения: если в первый раз за такое правонарушение предусмотрена административная ответственность, то за повторное совершение аналогичного деяния уже наступает уголовная ответственность.

Законодатель не указывает на момент совершения повторного правонарушения, образующего преступление, поэтому в таком случае необходимо обращаться к положениям административного законодательства.

Срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, определен ст. 4.6 Кодекса РФ об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). Здесь говорится, что срок административного наказания начинает исчисляться со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания. Оканчивается срок по истечении одного года со дня окончания исполнения данного постановления» [21].

Соответственно, если лицо, подвергнутое административному наказанию в течение года со дня вступления в силу соответствующего

постановления, совершит то же правонарушение повторно, то оно понесет уголовную ответственность, а не административную.

В данном преступлении родовым объектом будет также выступать общественная безопасность и общественный порядок, видовым – безопасность движения и эксплуатации транспорта, а непосредственным – отношения в сфере безопасности движения.

По конструкции объективной стороны преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, в отличие от преступления по ст. 264 УК РФ, относится к деяниям с формальным составом, так как считается оконченным с момента совершения общественно-опасного деяния – начала движения транспортного средства под управлением лица в состоянии опьянения. На квалификацию содеянного, соответственно, не влияет наступление общественно-опасных последствий.

Субъект в данном преступлении будет специальным, о чем свидетельствует наличие следующих дополнительных признаков, помимо, вменяемости и достижения возраста уголовной ответственности (16-ти лет):

- особое состояние субъекта – состояние опьянения;
- наличие «непогашенного» административного наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Субъективная сторона характеризуется умышленной формой вины, так как лицо осознанно решило управлять транспортным средством, несмотря на состояние опьянения.

В ч. 2 ст. 264.1 УК РФ предусмотрен квалифицированный состав рассматриваемого деяния. Здесь предусмотрена уголовная ответственность для лиц, указанных в ч. 1 ст. 264.1 УК РФ, имеющих судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ [53].

Таким образом, различие между ч. 1 и ч. 2 ст. 264.1 УК РФ, заключается только в характеристиках субъекта преступления. Здесь также речь идет о специальных признаках потерпевшего, к которым, помимо особого состояния субъекта – состояние опьянения, относится наличие непогашенной судимости за аналогичное или тождественное преступление.

В отношении квалификации преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, актуальным вопросом на сегодняшний день является преюдициальная конструкция [26, с. 65] указанного состава преступления и вопросы о средстве преступления.

Так, в настоящее время не урегулированы на законодательном уровне вопросы использования электротранспортных средств или СИМ, т.е. устройств, предназначенных для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека, в том числе электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса, электровелосипеды и иные средства этой категории, а также вопросы использования самоходных машин на базе мотокультиватора.

Вопросы использования мотоблоков (мотокультиваторов) и СИМ (электросамокат, моноколесо, гироскутер и др.), а также признания указанных средств передвижения в качестве механических транспортных средств до настоящего времени на законодательном уровне не поднимались. При этом мотоблоки кустарного производства нередко используются в сельских и других небольших поселениях для передвижения по дорогам общего пользования, в том числе лицами, лишенными права управления транспортным средством, а также злоупотребляющими спиртными напитками. Ситуация с использованием электросамокатов в настоящее время также осложняется ввиду отсутствия четко регламентированных правил их использования, установленных законом мест передвижения, прямого запрета на вождение СИМ в состоянии опьянения, необходимости применения средств безопасности при вождении (использования мотошлема и др.), а также

по причине растущего количества пунктов проката электросамокатов без проведения надлежащего инструктажа и мер безопасности.

Так, в соответствии с разделом 4 ГОСТа Р 58680-2019 самокат представляет собой спортивное оборудование на роликах (колесах), имеющее рулевую колонку, которое перемещается мышечной силой пользователя, при этом понятие об «электросамокате» отсутствует.

В соответствии с действующим законодательством электросамокаты не относятся к транспортным средствам. В настоящее время специальное право на управление электросамокатом не требуется, и лицо, управляющее таким СИМ, фактически может находиться в состоянии опьянения в ходе вождения.

Судебная практика относительно признания электросамоката автомобилем складывается противоречивая.

Здесь, прежде всего, необходимо обратиться к широко обсуждаемому решению Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г.

Чепечян Д.Р. обратился в Верховный Суд РФ с административным иском о признании частично недействующими абз. 18, 40 и 58 п. 1.2 Правил дорожного движения РФ, где устанавливаются понятия, что считать механическим транспортным средством, кого считать пешеходом, а также что считать транспортным средством.

Причиной обращения послужило то, что Чепечян Д.Р. попал в ДТП. Он совершал поворот налево на своем автомобиле. Пропустив всех, он тронулся в нужном направлении, но не заметил, что ему наперерез едет человек на электросамокате. Следствием установлено, что этот человек пытался затормозить, но перевернулся через руль и влетел в машину. В результате ДТП он погиб. Следствие решило, что электросамокатчик передвигался на механическом транспортном средстве. То есть, у Чепечяна Д.Р. была обязанность уступить ему дорогу, которой он пренебрег.

Верховный Суд РФ в иске отказал, сославшись, в частности, на то, что нормативного правового акта, имеющего большую юридическую силу, который бы по-иному определял понятия «механическое транспортное

средство», «пешеход», чем это сделано в Правилах дорожного движения, принятых, как указал суд, в установленном законом порядке, не имеется. «Понятие транспортного средства, приведенное в абзаце пятьдесят восьмом пункта 1.2 Правил, соответствует абзацу девятому статьи 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», определяющему транспортное средство как устройство, предназначенного для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.... Ссылки административного истца на то, что правоприменительная практика признает самокат с электрической тягой механическим транспортным средством, на управление которым не обязательно предоставление специального права, не могут служить основанием для удовлетворения заявленных требований, поскольку проверка законности и обоснованности вынесения постановления о назначении экспертизы относится к исключительной компетенции суда, рассматривающего уголовное дело по существу» [46].

Действительно, в отдельных судебных решениях электросамокат признается транспортным средством с указанием на то, что оно должно быть приравнено к мопеду, т.е. мототранспортному средству класса «М» с учетом мощности и скорости передвижения. В иных судебных решениях указывается, что электросамокат не является транспортным средством в виду того, что не подлежит постановке на учет в ГИБДД [9, с. 90].

Как отмечает Д.В. Ирошников, отнесение электросамокатов к мопеду скажется на безопасности водителей указанного СИМ, так как использование мопеда для движения по тротуарам и пешеходным дорожкам запрещено, а по проезжей части двигаться на электросамокате небезопасно ввиду имеющихся на дороге негативных факторов: «разлитое масло, грязь и слякоть на обочине дороги, камень или иные посторонние предметы на проезжей части, выбоины и неровности дорожного полотна, которые могут привести к опрокидыванию электросамоката» [18, с. 42].

В соответствии с имеющейся судебной практикой в ходе установления факта управления электросамокатом в состоянии опьянения суды прибегают

к проведению соответствующих технических экспертиз с целью установления мощности двигателя, максимально возможной скорости передвижения, осуществляется проверка паспорта электрического устройства относительно его технических характеристик и максимальной скорости передвижения, исследуются вопросы скорости фактического передвижения электросамоката в ходе задержания.

Сторона защиты при этом нередко ссылается на то, что лицо, управлявшее СИМ, не знало и не предполагало, что электросамокат может являться транспортным средством, указывает на использование «детского устройства», которое не является механическим транспортным средством категории «М» – мопедом [48], либо утверждает, что электросамокат не относится к транспортным средствам, поскольку он не подлежит регистрации в ГИБДД, не имеет технического паспорта с соответствующими характеристиками, не подлежит страхованию по линии ОСАГО, не требует получения государственного регистрационного знака, а для его управления не требуется получение водительского удостоверения [47]. Также имели место случаи, когда при обжаловании решений районного суда защита указывала на то, что электросамокат к транспортным средствам не относится ввиду того, что понятие о нем не сформулировано в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ [39].

Анализ судебной практики позволил выявить случай, когда сторона защиты указывала на то, что электросамокат является средством передвижения как вид велосипеда [38], а управление велосипедом в состоянии опьянения не образует состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, и по смыслу примечания к ст. 12.1 КоАП РФ характеристика транспортного средства с определенной максимальной мощностью электродвигателя и определенной максимальной скоростью допускает применение только статьи 12.1 КоАП РФ. Указанный довод со стороны защиты не был принят Верховным Судом РФ ввиду того, что спорное средство индивидуальной мобильности «Incalci», по своим техническим характеристикам в соответствии с п. 1.2 ПДД приравнивается к

мопеду, на управление которым в соответствии с п. 1 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» предоставляется специальное право.

В настоящее время существуют электросамокаты: двухколесные, трехколесные с двумя задними колесами, трехколесные с двумя передними колесами.

Масса электросамоката может достигать 50 кг, при этом мощность рассматриваемого СИМ находится в прямой зависимости от его массы. Имеются модели с грузоподъемностью до 150 кг, а также модели с полным приводом и пр. Таким образом, с учетом столь широкого набора разновидностей электросамокатов, как правило, сложно установить, к какому виду транспортного средства относится устройство и является ли таковым вообще. Например, некоторые модели электросамокатов развивают скорость до 95-100 км/ч. Кроме того, в Интернете имеется информация о том, каким образом производить замену специальных контроллеров скорости электросамокатов и иных СИМ.

Предмет нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – механическое транспортное средство, а с учетом бланкетного характера диспозиции ст. 264.1 УК РФ в целях толкования используемых УК РФ понятий необходимо обращаться к нормативным правовым актам иных отраслей права, в частности по вопросам безопасности дорожного движения, постановления на учет транспортных средств.

30 декабря 2021 года Федеральным законом № 458-ФЗ, о чем также упоминалось в первой главе, в УК РФ была включена ст. 264.2, предусматривающая ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами.

Данная норма состоит из двух частей. В ч. 1 предусмотрена ответственность за нарушения правил дорожного движения, предусмотренные ч. 4 или 5 ст. 12.9 КоАП РФ либо ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, совершенные лицом,

подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ [53].

Родовой, видовой и непосредственный объекты здесь аналогичны объектам по ст. 264.1 УК РФ.

По конструкции объективной стороны состав преступления формальный, то есть считается оконченным с момента начала движения автотранспорта под управлением лица, подвергнутого административной ответственности или имеющего судимость.

Обязательным признаком состава является общественно-опасное деяние в форме действия, а именно превышения скорости или выезда на встречную полосу движения.

Субъект в данном преступлении будет специальным.

Дополнительными признаками, характеризующими субъекта преступления, являются:

- наличие «непогашенного» административного наказания за совершение правонарушений, перечисленных в ч. 1 ст. 264.2 УК РФ, и лишение права управления транспортными средствами за данные правонарушения;
- наличие непогашенной судимости за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.2 УК РФ.

Субъективная сторона характеризуется умышленной формой вины, так как лицо добровольно и осознанно и осуществляет превышение скорости или выезд на встречную полосу.

Таким образом, ст. ст. 264.1 и 264.2 УК РФ существенно упрощают дифференциацию и индивидуализацию юридической ответственности. За первое нарушение определенного рода налагается административная ответственность, а за повторное нарушение до окончания периода, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию, наступает уже

уголовная ответственность по ст. 264.1 УК РФ, так как административной для перевоспитания нарушителя оказывается недостаточно.

Так же и в отношении деяния, предусмотренного ст. 264.2 УК РФ: за первое и повторное нарушения скоростного режима и выезда на встречную сторону дорожного полотна следует административная ответственность вплоть до лишения права управлять транспортным средством, а если эти меры не возымели действие и лицо совершает нарушение повторно, будучи лишенным прав управления, то наступает уже уголовная ответственность по ст. 264.2 УК РФ.

Данные нормы способствуют наиболее полному перевоспитанию нарушителя, ведь за первичное нарушение уголовная ответственность является чрезмерной, тогда как за повторное при определенных условиях единственно возможной для пресечения преступной деятельности и перевоспитания преступника.

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

В научной юридической литературе отмечается важность юридических норм, в которых установлены нормативные основания уголовной ответственности за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями и нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 266 и 268 УК РФ).

А.С. Яшина справедливо отмечает: «Большой процент происшествий на транспорте связан с проблемами эксплуатации и функционирования транспортной инфраструктуры. Главная причина нарушений функционирования инфраструктуры основных фондов транспорта – технические неисправности» [66, с. 46]. Основной целью механизма правового регулирования уголовной ответственности за недоброкачественный ремонт

транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, по нашему мнению, снижение количество ДТП, которые происходят из-за неисправностей транспортных средств, и, рост которых наблюдается каждый год.

В аналитическом обзоре Госавтоинспекции МВД России за 2021г., в частности, акцентируется внимание на следующем:

- технические неисправности транспортных средств по-прежнему не являются основной причиной ДТП (согласно данным Госавтоинспекции МВД России технические неисправности транспортных являются причиной 5,8% от всех ДТП, зарегистрированных в РФ в 2021 г.);
- отмечается прирост ДТП, причиной которых являются технические неисправности транспортных средств. Госавтоинспекция МВД России отмечает, что количество ДТП, причиной которых является технические неисправности транспортных средств, выросло на 5,8% в сравнении с прошлым годом;
- отмечается рост количества погибших, тяжелораненых и раненных в результате ДТП, причиной которых является технические неисправности транспортных средств (в частности, в обзоре говорится о трехкратном росте погибших в ДТП, причиной которых является технические неисправности транспортных средств) [14].

В научной юридической литературе можно встретить несколько подходов к определению содержания основного объекта преступлений в ст. 266 УК РФ.

Так, О.Г. Мотин, определяя содержание объекта преступлений в ст. 266 УК, пишет следующее: «... ст. 266 УК РФ охраняет безопасность движения и эксплуатации воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного и мототранспорта, а также городского электротранспорта. Безопасность эксплуатации и ремонта магистрального трубопроводного транспорта охраняется специальными нормами, предусмотренными ст. 269 УК РФ»

[31, с. 94]. А.В. Козун, в свою очередь, отмечает следующее: «В качестве объекта недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями выступают охраняемые уголовным законом общественные отношения, складывающиеся по поводу безопасности движения и эксплуатации транспорта, структурно включающие в себя техническую безопасность транспортных систем как обязательное условие обеспечения нормального функционирования транспортной безопасности» [22, с. 8].

Таким образом, на основе анализа научной юридической литературы можно сделать вывод, что среди исследователей нет единого мнения о количестве основных объектов преступлений, закреплённых в ст. 266 УК РФ.

Условно всех исследователей можно разделить на несколько групп:

- первая группа – исследователи, которые считают, что преступления, составы которых указаны в ст. 266 УК РФ, имеют один основной непосредственный объект и дополнительные объекты (А.В. Козун) [22, с. 8]. Представители данной группы считают, что здоровье (жизнь) человека – это дополнительный объект преступлений, составы которых указаны в ст. 266 УК РФ.
- вторая группа – исследователи, которые считают, что преступления, составы которых указаны в ст. 266 УК РФ, двуобъектные (О.А. Мотин) [31, с. 94]. Эта группа ученых считает, что здоровье (жизнь) – это основной непосредственный объект преступлений, составы которых указаны в ст. 266 УК РФ.

Помимо объекта преступления при анализе ст. 266 УК РФ, необходимо выделить предмет преступления. Этот вопрос необходимо изучить подробно для того, чтобы обосновать, что ст. 266 УК РФ может относиться к одному из видов автотранспортных преступлений.

О.Г. Мотин отмечает, что «предусмотренная действующим уголовным законом норма об ответственности за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими

неисправностями не содержит перечня видов транспортных средств, являющихся предметом одноименного преступления» [31, с. 94]. Такой же позиции придерживаются и иные исследователи [22, с. 9].

На основании изложенного можно сделать вывод, что основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, являются общественные отношения, которые обеспечивают безопасность (отсутствия технических неисправностей) эксплуатации автомобильных транспортных средств; воздушных судов, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов; водного транспорта; железнодорожного транспорта; наземного электрического транспорта, а также конструктивных элементов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Дополнительным объектом является жизнь и здоровье личности.

По конструкции объективной стороны преступление, предусмотренное ст. 266 УК РФ, относится к деянию с материальным составом. При этом, общественно-опасное деяние включает в себя следующие действия:

Первое – это недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования.

Пленум Верховного суда РФ указывает, что «недоброкачественным ремонтом транспортного средства следует понимать неустранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами либо установку недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного средства)» [40].

На основании анализа правоприменительной практики и научной юридической литературы можно сделать вывод, что недоброкачественный ремонт может привести к появлению технических неисправностей, которые делают небезопасным эксплуатацию транспортных средств или конструктивных элементов транспортной инфраструктуры (транспортных средств).

При эксплуатации автомобильных транспортных средств технические неисправности, приводящие к ДТП, которые, в том числе, приводят к гибели или тяжким последствиям, чаще всего проявляются в следующем:

- конструктивные изменения по сравнению с серийными транспортными средствами, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах;
- установка на одну ось ТС шин различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора, а также установка шипованных и нешипованных шин одновременно;
- неисправности внешних световых приборов; установка шин, не соответствующих модели ТС [17, с. 207].

Второе – это выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств.

В Постановлении Пленума Верховного суда РФ говорится, что «под выпуском в эксплуатацию (действиями или бездействием) технически неисправных транспортных средств следует понимать невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями» [40].

Повторимся, что все преступления, закрепленные в ст. 266 УК РФ, имеют материальный состав. Следовательно, обязательным элементом объективной стороны являются общественно-опасные последствия, выраженные в виде: тяжкого вреда здоровья (ч. 1); смерти (ч. 2); смерти двух и более лиц (ч. 3).

Большинство исследователей считает, что субъективная сторона преступлений, составы которых закреплены в ст. 266 УК РФ, характеризуется неосторожной виной в виде легкомыслия либо небрежности.

Преступления, закрепленные в ст. 266 УК РФ, имеют специального субъекта.

На основании анализа содержания ст. 266 УК РФ можно сделать вывод, что субъектом данных преступлений могут быть:

- лица, ответственные за ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования;
- лица, ответственные за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств.

Обязанность по ремонту и выпуску транспортных средств и конструктивных элементов транспортной инфраструктуры и транспортных средств должна быть подтверждена документа (например, приказом и должностной инструкцией).

Например, приговором Индустриального районного суда г. Барнаула Алтайского края от 14 февраля 2020 г. по делу № 1-71/2020 обязанность по ремонту транспортных средств установлена на основании приказа генерального директора предприятия о принятии подсудимого на работу начальником службы спецтранспорта предприятия [41].

К автотранспортному преступления относится также деяние, предусмотренное ст. 268 УК РФ. В ней криминализированы нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

В научной юридической литературе отмечается, что данная норма имеет бланкетный характер.

Так, А.И. Чучаев пишет: «Рассматриваемая норма имеет бланкетный характер. Она в самом общем виде отсылает к правилам, действующим на транспорте, не конкретизируя при этом ни его виды, ни их функциональное назначение, ни виды правил, относящихся к безопасности движения или эксплуатации транспортных средств» [64, с. 328].

Как и преступление по ст. 266 УК РФ, деяния по ст. 268 УК РФ относятся к двубъектным.

Основным непосредственным объектом здесь являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность железнодорожного, воздушного, водного транспорта, автотранспорта и городского электротранспорта». Дополнительными же непосредственными объектами здесь выступают здоровье и жизнь человека (по ч.1 – здоровье человека, по ч. ч. 2 и 3 – жизнь человека).

По конструкции объективной стороны преступления по ст. 268 УК РФ относятся к деяниям с материальным составом.

Общественно-опасным деянием по ст. 268 УК РФ признается нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Правила безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, как правило, содержатся в ведомственных актах, которые регламентируют перевозку пассажиров и грузов.

Исследователи отмечают, что предмет правового регулирования уголовно-правовых норм, закрепленных в ст. 268 УК РФ, уже, чем предмет правового регулирования уголовно-правовых норм, закрепленных в ст. 263 УК РФ, поскольку законодатель, определяя содержание ст. 268 УК РФ использовал термин «транспортные средств», которые являются лишь частью транспортной системы (транспорта) России [1, с. 244].

Соответственно преступление, предусмотренное ст. 268 УК РФ, справедливо нами рассматривается как автотранспортное.

Анализ научной юридической литературы и правоприменительной практики показывает, что наибольшие трудности при применении уголовно-правовых норм, указанных в ст. 268 УК РФ, связаны с определением субъекта преступлений.

Субъектами преступлений по ст. 268 УК РФ могут являться три категории граждан: пассажиры; пешеходы; иные участники движения.

Рассмотрим их подробно.

В соответствии со ст. 728 ГК РФ пассажир – это лицо, которое заключило с перевозчиком договор перевозки, предполагающие, что

перевозчик за плату обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу.

Пешеход – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу.

К пешеходам в настоящее время приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства;

К иным участникам движения, по нашему мнению, можно отнести лиц, которые управляли немеханическим транспортным средством. Указанный вывод подтверждается позицией Пленума Верховного суда РФ [40].

По результатам анализа вопросов, изложенных в настоящей главе, можно сделать следующие выводы:

В рамках действующего уголовного законодательства одной из наиболее часто применяемых статей в среде автомобильного транспорта выступает ст. 264 УК РФ, которая содержит как основной состав, так и ряд квалифицированных составов, что позволяет наиболее точно подобрать меру ответственности, изучив все обстоятельства дела.

Ст. ст. 264.1 и 264.2 УК РФ существенно упрощают дифференциацию и индивидуализацию юридической ответственности.

Данные нормы способствуют наиболее полному перевоспитанию нарушителя, ведь за первичное нарушение уголовная ответственность является чрезмерной, тогда как за повторное при определенных условиях единственно возможной для пресечения преступной деятельности и перевоспитания преступника.

Преступления, предусмотренные ст. ст. 264, 266, 268 УК РФ характеризуется двумя формами вины – это прямой либо косвенный умысел

по отношению к нарушению специальных правил и неосторожность к общественно-опасным последствиям – причинению тяжкого вреда здоровью человека и (или) смерти потерпевшему (потерпевшим). Большое значение для транспортной безопасности имеют уголовно-правовые нормы, которые закреплены в ст. 266 и 268 УК РФ. Объектом данных преступлений является транспортная безопасность (безопасность транспортных средств и транспортной инфраструктуры).

Дополнительным объектом выступают общественные отношения, которые охраняют здоровье и жизнь людей. Преступления, указанные в ст.ст. 266 и 268 УК РФ, имеют материальные составы.

Общественно-опасное деяние преступлений, указанных в ст. 266 УК РФ, представлено в виде альтернативных действий (бездействий): недоброкачественный ремонт транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры или (и) выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры. Общественно-опасное деяние преступлений, указанных в ст. 268 УК РФ, – это нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Обязательным элементом объективной стороны преступлений, указанных в ст. 266 и 268 УК РФ, является общественно-опасные последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти. Особенностью преступлений, указанных в ст. 266 и 268 УК РФ, является наличие в их составах специального субъекта: лица, ответственные за ремонт транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры; лица, ответственные за выпуск в эксплуатацию транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры (ст. 266 УК РФ); пассажиры; пешеходы; иные участники движения (ст. 268 УК РФ).

Наибольшие трудности в применении уголовно-правовых норм, указанных в т. 266 и 268 УК РФ, связаны с определением общественного опасного деяния и субъекта преступления. Это связано с тем, что данные уголовно-правовые нормы имеют в своем содержании оценочные понятия.

Заключение

Подводя итог проведенному исследованию, необходимо отметить следующее:

Вопрос о понятии и видах автотранспортных преступлений в силу того, что законодатель во многих уголовно-правовых нормах использует обобщенный термин «транспортные средства», вызывает дискуссии среди ученых. Единое мнение на этот счет отсутствует.

Проанализировав несколько позиций, мы пришли к выводу, что к данной категории преступлений следует относить деяния, предусмотренные ст.ст. 264, 264.1, 266, 267, 267.1 и 268 УК РФ.

Что касается истории развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления, то данные посягательства можно назвать «молодыми» в силу того, что они имеют непродолжительный период существования. Это обусловлено, прежде всего, спецификой средства совершения преступления. Соответственно, можно выделить четыре этапа развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления:

- первый этап – 1960 г. – возникновение уголовной ответственности;
- второй этап – 1968 г. – расширение перечня составов автотранспортных преступлений;
- третий этап – 1997 г. – установление уголовной ответственности за автотранспортные преступления в постсоветский период;
- четвертый этап – 2014 г.-2021 г. – расширение перечня составов автотранспортных преступлений.

В рамках действующего уголовного законодательства одной из наиболее часто применяемых статей в среде автомобильного транспорта выступает ст. 264 УК РФ, которая содержит как основной состав, так и ряд квалифицированных составов, что позволяет наиболее точно подобрать меру ответственности, изучив все обстоятельства дела. Ст.ст. 264.1 и 264.2 УК РФ

существенно упрощают дифференциацию и индивидуализацию юридической ответственности.

Данные нормы способствуют наиболее полному перевоспитанию нарушителя, ведь за первичное нарушение уголовная ответственность является чрезмерной, тогда как за повторное при определенных условиях единственно возможной для пресечения преступной деятельности и перевоспитания преступника.

Преступления, предусмотренные ст.ст. 264, 266, 268 УК РФ характеризуется двумя формами вины – это прямой либо косвенный умысел по отношению к нарушению специальных правил и неосторожность к общественно-опасным последствиям – причинению тяжкого вреда здоровью человека и (или) смерти потерпевшему (потерпевшим).

Большое значение для транспортной безопасности имеют уголовно-правовые нормы, которые закреплены в ст. 266 и 268 УК РФ. Объектом данных преступлений является транспортная безопасность (безопасность транспортных средств и транспортной инфраструктуры). Дополнительным объектом выступают общественные отношения, которые охраняют здоровье и жизнь людей.

Преступления, указанные в ст.ст. 266 и 268 УК РФ, имеют материальные составы.

Общественно-опасное деяние преступлений, указанных в ст. 266 УК РФ, представлено в виде альтернативных действий (бездействий): недоброкачественный ремонт транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры или (и) выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры.

Общественно-опасное деяние преступлений, указанных в ст. 268 УК РФ, – это нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Обязательным элементом объективной стороны преступлений, указанных в ст.ст. 266 и 268 УК РФ, является общественно-опасные последствия в виде тяжкого вреда здоровья или смерти.

Особенностью преступлений, указанных в ст.ст. 266 и 268 УК РФ, является наличие в их составах специального субъекта:

- лица, ответственные за ремонт транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры;
- лица, ответственные за выпуск в эксплуатацию транспортных средств или (и) транспортной инфраструктуры (ст. 266 УК РФ);
- пассажиры;
- пешеходы;
- иные участники движения (ст. 268 УК РФ).

Наибольшие трудности в применении уголовно-правовых норм, указанных в ст.ст. 266 и 268 УК РФ, связаны с определением общественного опасного деяния и субъекта преступления. Это связано с тем, что данные уголовно-правовые нормы имеют в своем содержании оценочные понятия.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Авдийский В.И. Криминология и предупреждение преступлений: учебник для среднего профессионального образования. 2-е изд., перераб. и доп. М. : изд-во Юрайт, 2019. 301 с.
2. Алексеев Н.С. Ответственность за преступления, нарушающие работу транспорта, в будущем уголовном законодательстве // Вопросы кодификации советского права. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1957, Вып. 1. С. 97-106. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie18601.html> (дата обращения: 15.05.2022).
3. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1957. 147 с. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie20927.html> (дата обращения: 15.05.2022).
4. Апкаев Д.М. Проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ // Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2021. № 1(27). С. 34-38.
5. Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право. 2010. № 1. С. 4-8.
6. Бондарчик О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение (криминологический и уголовно-правовой аспекты): дисс. ...канд. юр. наук. СПб., 2005. 226 с.
7. Боровиков В.Б. Уголовное право. Общая часть: учебник для вузов. 5-е изд., перераб. и доп. М. : изд-во Юрайт, 2020. 249 с.
8. Валдаев Е.В., Гуров А.И. Эволюция законодательства об ответственности за транспортные преступления по праву России // Ученые труды Российской Академии адвокатуры и нотариата. 2015. № 1 (36). С. 45-49.
9. Вальтер А.В., Пимонов Б.В. Актуальные проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьей 264.1 Уголовного кодекса

Российской Федерации // Вестник Тюменского института квалификации сотрудников МВД России. 2021. № 2 (17). С. 87-95.

10. Все внимание – на детей. URL: <https://www.kommersant.ru> (дата обращения: 15.05.2022).

11. Габдрахманов А.Ш. Преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): автореф. дисс. ... канд. юр. наук. Казань., 2007. 21 с.

12. Грибков А.В. Дифференциация уголовной ответственности за автотранспортные преступления: исторический аспект // Современные проблемы права и управления: 4-я Международная научная конференция: сборник докладов. Под ред. И.Б. Богородицкого, Ю.В. Киселевич. 2014. С. 21-26.

13. Долгова А.И. Избранные труды / [сост. В.В. Меркурьев, О.А. Евланова, А.С. Васнецова, Д.А. Соколов; вступит. ст. М.П. Клейменова, В.А. Номоконова, Э.Ф. Побегайло, В.Е. Эминова]; Акад. Ген. прокуратуры Рос. Федерации. М., 2017. 424 с.

14. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года. URL.: <https://xn--90aga7a7b.xn--b1aew.xn--plai/> (дата обращения: 15.05.2022).

15. Дюкин Р.А. Ответственность за правонарушения на транспорте // Человек в мире природы и культуры. Трибуна молодых: сборник материалов Международной научно-практической конференции. 2018, Хабаровск : Дальневосточного госуниверситета путей сообщения. С. 152-158.

16. Закон РФ от 24 декабря 1992 г. № 4217-1 «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» // Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 3. Ст. 97.

17. Игонин В.А. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта // Законность и правопорядок в современном обществе. 2014. № 17. С. 207-213.

18. Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 40-50.

19. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М. : Юриспруденция, 2011. 188 с.

20. Кодачигов В. Продажи электросамокатов в России за год выросли втрое // Рекламно-информационное приложение к газете «Ведомости». URL: <http://www.vedomosti.ru> (дата обращения: 15.05.2022).

21. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

22. Козун А.В. Уголовная ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями: автореф. дисс. ...канд. юр. наук. Омск, 2002. 26 с.

23. Коробеев А. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11. С. 10-11.

24. Кузьмин А.С. Борьба с автотранспортными преступлениями. Учебное пособие. Омск : Изд-во Ом. ВШМ МВД СССР, 1981. 60 с. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie37893.html> (дата обращения: 15.05.2022).

25. Лияскин Н.В. Автотранспортные преступления как преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств // Аспирант. 2022. № 3 (71). С. 27-29.

26. Лопашенко Н.А. Административной преюдиции в уголовном праве – нет! // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2011. № 3 (23). С. 64-71.

27. Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М. : Юрид. лит., 1979. 168 с. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie7674.html> (дата обращения: 15.05.2022).

28. Лукьянов В.В. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях // Российская юстиция. 2012. № 12. С. 59-61.

29. Макаренко Д.Е. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений Criminal liability for the commission of motor vehicle crimes // Синергия наук. 2021. № 61. С. 40-44.

30. Маландин И.Г. Нарушение правил об охране порядка и безопасности движения на автотранспорте и городском электротранспорте и вопросы уголовной ответственности по УК союзных республик // Материалы конференции по итогам научно-исследовательской работы за 1963-1964 гг. Саратов, 1965. С. 164-167. URL: <http://lawlibrary.ru/author.php?> (дата обращения: 15.05.2022).

31. Мотин О.Г. Проблемы уголовной ответственности за посягательства на частноправовые отношения в сфере безопасности, возникающие в процессе технического обслуживания и эксплуатации транспортных средств // Общество и право. 2013. № 2 (44). С. 93-97.

32. Мубинов А.Г. Противодействие автотранспортным преступлениям // Центральный научный вестник. 2018. № 2 (43). С. 71-72.

33. Особенности уголовных кодексов союзных республик. Сборник статей / Под ред.: Меньшагин В.Д. - М.: Юрид. лит., 1963. 545 с. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie10528.html> (дата обращения: 15.05.2022).

34. Отчет формы №4-ЕГС раздел 2 за январь-декабрь 2019 г. URL: <http://crimestat.ru/analytics> (дата обращения: 15.05.2022).

35. Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дисс. ... канд. юр. наук. М., 2008. 22 с.

36. Пожарский А.Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие): дисс. ... канд. юр. наук. М., 2016. 224 с.

37. Пожарский А.Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие): автореф. дисс. ... канд. юр. наук. М., 2016. 35 с.

38. Постановление Верховного Суда РФ от 4 октября. 2018 г. № 21-АД18-4 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

39. Постановление Московского городского суда от 29 ноября 2019 г. № 4а-7610/2019 // Консультант плюс: справочно-правовая система.

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

41. Приговор Индустриального районного суда г. Барнаула Алтайского края от 14 февраля 2020 г. по делу № 1-71/2020. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).

42. Приговор Кабанского районного суда Республики Бурятия от 21 августа 2019 г. по делу № 1-125/2019. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).

43. Приговор Прикубанского районного суда г. Краснодар от 22.10.2019 по делу № 1-1049/2019. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).

44. Приговор Чамзинского районного суда Республика Мордова от 30 ноября 2019 г. по делу № 1-118/2019. URL: <http://chamzinsky.mor.sudrf.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).

45. Приговор Чистопольского городского суда Республика Татарстан от 29 августа 2019 г. по делу № 1-193/2019. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).

46. Решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66 «Об отказе в удовлетворении заявления о признании недействующими абзацев восемнадцатого, сорокового и пятьдесят восьмого пункта 1.2 Правил

дорожного движения Российской Федерации, утв. Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090» // Консультант плюс: справочно-правовая система.

47. Решение судьи Мичуринского городского суда Тамбовской области от 22 сентября 2020 г. № 12-312/2020. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).

48. Решение судьи Советского районного суда города Казани от 9 декабря 2019 г. № 12-1983/2019. URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения: 15.05.2022).

49. Рублев А.Г. Становление уголовной ответственности за автотранспортные преступления в советском законодательстве // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2015. № 4. С. 45-51.

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

51. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник / под ред. проф. Л.В. Иногамовой-Хегай. 3-е изд., перераб. и доп. - М. : ИНФРА-М, 2021. 407 с.

52. Уголовное право России. Общая и Особенная части: учебник / под ред. В.К. Дуюнова. 6-ое изд., М. : РИОР, 2020. 784 с.

53. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

54. Уголовный кодекс РСФСР, утвержденный ВС РСФСР 27 октября 1960 г. // Ведомости ВС РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

55. Указ Президиума ВС РСФСР от 19 июня 1968 г. «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР» // Ведомости ВС РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010.

56. Указ Президиума ВС РСФСР от 1 октября 1985 г. № 1524-XI «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РСФСР» // Ведомости ВС РСФСР. 1985. № 40. Ст. 1398.

57. Уматкулова Р.Р. Автотранспортные преступления в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // COLLOQUIUM-JOURNAL. 2019. № 14-8 (38). С. 73-75.

58. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 50. Ст. 4848.

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

60. Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 2015. № 1 (часть I). Ст. 81

61. Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2017. № 15 (Часть I). Ст. 2135.

62. Федеральный закон от 23 апреля 2019 г. № 65-ФЗ «О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2019. № 17. Ст. 2028.

63. Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2022. № 1 (Часть I). Ст. 27.

64. Чучаев А.И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дисс...д-ра юр. наук. М., 1990. 471 с. URL: <http://lawlibrary.ru/izdanie17318.html> (дата обращения: 15.05.2022).

65. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М. : Проспект, 2018. 256 с.

66. Яшина А.С. Безопасность функционирования транспорта как объект правонарушения в уголовно-правовом законодательстве // Вестник науки и образования. 2019. № 24-3 (78). С. 46-50.