

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Уголовное право и процесс

(направленность (профиль))

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Актуальные проблемы уголовного права, связанные с квалификацией преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств»

Студент

И.С. Ванекон

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный  
руководитель

канд. юрид. наук, М.Ю. Жирова

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



Тольятти 2020



**Росдистант**  
ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

## Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Историко-правовой анализ преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств .....	10
1.1 История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.....	10
1.2 Понятие и классификация транспортных преступлений.....	17
1.3 Общая характеристика объекта и предмета преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств .....	25
Глава 2. Уголовно-правовой анализ преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств .....	36
2.1 Уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, управляющими транспортными средствами .....	36
2.2 Уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств .....	51
2.3 Уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств .....	64
Глава 3. Актуальные проблемы реализации уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.....	73
3.1 Квалифицирующие признаки преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	73
3.2 Проблемы правоприменительной практики в отношении квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и их отграничения от смежных составов преступлений .....	83
Заключение .....	99
Список используемой литературы и используемых источников.....	105

## Введение

**Актуальность исследования.** Динамичность и эффективность социально-экономического развития страны находится в прямой зависимости от транспорта и транспортной инфраструктуры. При этом транспорт относится к числу отраслей повышенной опасности, подтверждением чему являются официальные статистические данные о состоянии безопасности дорожного движения.

Так, в 2015 году на территории Российской Федерации произошло 184000 дорожно-транспортных происшествий, 23114 лиц погибли, 231197 ранены, при этом 157943 происшествия произошло вследствие нарушений водителями правил дорожного движения. В 2016 году зарегистрировано 173694 дорожно-транспортных происшествия, 20308 лиц погибли, 221140 ранены, при этом 150860 происшествия произошло вследствие нарушений водителями правил дорожного движения. В 2017 году произошло 169432 дорожно-транспортных происшествия, 19088 лиц погибли, 215374 ранены, при этом 143458 происшествия произошло вследствие нарушений водителями правил дорожного движения. В 2018 году произошло 168099 дорожно-транспортных происшествия, 18214 лиц погибли, 214853 ранены, при этом 148142 происшествия произошло вследствие нарушений водителями правил дорожного движения. В 2019 году произошло 164358 дорожно-транспортных происшествий, 16981 лиц погибли, 210877 ранены, при этом 118950 происшествия произошло вследствие нарушений водителями правил дорожного движения [82].

Таким образом, можно утверждать, что аварийность на дорогах остается на высоком уровне. И те негативные последствия, которые влекут дорожно-транспортные происшествия, оцениваемые в 4 - 5% валового национального продукта, тяжким бременем ложатся на экономику страны. Особую озабоченность вызывает тот факт, что в результате дорожно-транспортных происшествий причиняется не только имущественный вред,

связанный с повреждением транспортных средств, перевозимых грузов, но и то, что такие деяния влекут за собой причинение вреда здоровью и жизни людей, что требует разработки эффективной системы предупреждения таких деяний.

Следует отметить, что данная профилактическая работа в нашей стране ведется, поскольку повышены требования к приему экзаменов по правилам дорожного движения, которые являются обязательными для лиц, претендующих на получение права управления транспортным средством [4, с. 39]. Видеофиксация всего хода экзамена не позволяет прибегать экзаменуемому к помощи посторонних лиц, получить положительный результат при отсутствии необходимых знаний правил дорожного движения [5]. Очевидно, что одно лишь знание Правил дорожного движения не гарантирует отсутствия аварийности на дорогах, но, несомненно, выступает одним из важнейших профилактических средств правонарушений в сфере дорожного движения [43, с. 26].

Также предпринимаются и иные профилактические меры, в частности, установление средств автоматической фиксации нарушения правил дорожного движения. В некоторых регионах размещение таких средств фиксации является практически повсеместным, что позволяет существенно снизить аварийность на дорогах [29, с. 62]. При этом, в данном случае наилучшим профилактическим значением обладает осознание неотвратимости наказания в случае нарушения правил дорожного движения, поэтому обязательным является предупреждение участников дорожного движения о наличии стационарных средств фиксации фактов нарушений дорожного движения.

Но все же назвать совершенной профилактическую деятельность по предотвращению преступлений в области дорожного движения нельзя, поскольку, аварийность в нашей стране достаточно высока и необходимо принимать все меры по сокращению фактов нарушения правил дорожного

движения, в том числе, и меры по совершенствованию правового регулирования ответственности за такие деяния.

Предупреждение преступлений в области безопасности дорожного движения является важной задачей как государственных органов в целом, так и правоохранительных органов в частности. Такая предупредительная деятельность должна охватывать все возможные направления, и важное значение здесь имеет уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения, она выполняет значительную превентивную функцию по недопущению совершения новых аналогичных деяний.

В то же время, любая ответственность эффективна только тогда, когда она базируется на соблюдении ряда принципов, важным из которых является принцип справедливости. Но реализация данных принципов возможна только тогда, когда нормы, предусматривающие уголовную ответственность, просты и понятны для правоприменителей. Если же нормы не совершенны, то и квалификация деяния вызывает множество трудностей и, как следствие, неправильное применение таких норм.

Система норм, устанавливающих ответственность за преступления в сфере дорожного движения в уголовном законодательстве России достаточно широка, при этом, постоянно совершенствуется законодателем, появляются новые виды преступлений, некоторые декриминализируются. Но наибольшую распространенность имеют преступления, ответственность за которые предусмотрена статьями 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Однако, нормы уголовного законодательства в рассматриваемой сфере не могут считаться совершенными, поскольку и в настоящее время возникает достаточно много проблем, связанных с квалификацией преступлений в сфере безопасности дорожного движения, что приводит к отсутствию единообразия в правоприменительной практике и дискуссиям в научной литературе. Всем сказанным и обусловлена актуальность выбранной темы.

**Степень научной разработанности темы.** Вопросами уголовной ответственности за транспортные преступления занимаются многие ученые, среди которых особо следует отметить ряд авторов отдельных монографических исследований – Е.В. Медведев [77], Р.Д. Шарапов, С.Н. Шатилович, С.А. Зворыгина, Р.Д. Шарапов, С.Н. Шатилович, С.А. Зворыгина [135], А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский [134] и др. Отдельные проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств исследуются на страницах научных периодических изданий. Это вопросы, связанные с понятием преступлений против транспортной безопасности [33; 66], их системой [12; 21; 67], отдельными элементами составов транспортных преступлений [74; 76; 117] и другие вопросы их квалификации [30; 58].

Особое значение при исследовании уголовной ответственности за преступления в области дорожного движения имеет опыт зарубежных стран, что отражено в ряде работ [137; 138; 139; 140; 141].

**Объектом исследования** являются охраняемые уголовным законодательством общественные отношения, возникающие в связи с совершением преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

**Предмет исследования** - совокупность закрепленных в российском уголовном законодательстве правовых норм, регламентирующих правоотношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

**Цель диссертационного исследования** - комплексный анализ преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, выявление проблем, возникающих в сфере квалификации преступлений данного вида, разработка предложений по их совершенствованию.

**Задачи диссертации:**

- рассмотреть историю становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- проанализировать понятие и классификацию транспортных преступлений;
- охарактеризовать объект и предмет транспортных преступлений;
- провести уголовно-правовой анализ составов преступлений, совершаемых лицами, управляющими транспортными средствами;
- выделить и проанализировать уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств;
- рассмотреть уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- рассмотреть квалифицирующие признаки преступлений, против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- выявить проблемы правоприменительной практики в отношении квалификации транспортных преступлений и их отграничение от смежных составов преступлений.

**Методология и теоретико-правовая основа исследования.** При написании магистерской диссертации использовался комплекс методов исследования, в числе которых: исторический метод, метод объективного и всестороннего анализа, системный метод исследования, а также формально-логические методы исследования.

**Нормативной базой** исследования послужило действующее уголовное законодательство Российской Федерации, федеральные законы, Постановления Правительства РФ и другие нормативные правовые акты, регламентирующие правоотношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

**Теоретическая значимость** исследования состоит в разработке научных положений, раскрывающих содержание преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, выработке на их основе рекомендаций и предложений по совершенствованию уголовного законодательства сфере установления ответственности за преступления в области дорожного движения. Полученные результаты могут быть использованы в научных исследованиях, посвященных вопросам уголовной ответственности за преступления в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, при подготовке учебной и научной литературы, а также в учебном процессе.

**Практическая значимость** исследования определяется возможностью применения его теоретических выводов, предложений и рекомендаций в повышении эффективности привлечения лиц к уголовной ответственности за рассматриваемые деяния, а также в системе профессиональной подготовки субъектов, обеспечивающих реализацию уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за преступления в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Новизной данной работы является теоретический и практический анализ составов преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, выявление проблем законодательного регулирования и разработка предложений по совершенствованию уголовно-правовых норм.

#### **Положения, выносимые на защиту**

- было сформулировано определение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств как виновно совершенные общественно-опасные деяния, предусмотренные главой 27 УК РФ и посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств;
- с целью исключения разных подходов к вопросу отнесения квадроциклов к транспортным средствам видится необходимым



внести дополнения в постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25, добавив в п. 2 слово «квадроциклы», а также аналогичным образом дополнить п. 1.1. Правил дорожного движения. П. 1 примечания к ст. 264 УК РФ также можно изменить и изложить следующим образом: «Под механическим транспортным средством в настоящей статье понимается любое, кроме мопеда, транспортное средство, приводимое в движение двигателем, в том числе троллейбус и трамвай»;

- целесообразно изложить название ст. 264.1 УК РФ как «Управление транспортным средством лицом, подвергнутым административному наказанию либо имеющим судимость».
- ст. 264.1 УК РФ необходимо изложить в следующей редакции: «Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, а равно лицом, отказавшимся выполнить законные требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если таковое лицо 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 либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей»;
- блокирование транспортных коррелирует признакам нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, содержащимся в ст. 268 УК РФ.

**Структура исследования:** введение, три главы, включающие в себя восемь параграфов, заключение и список используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1 Историко-правовой анализ преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств**

## **1.1 История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств**

Вопросы начала отсчета становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в науке вызывают ряд дискуссий. Связно это с тем, что мнения ученых разделились. Так, одни ученые считают, что транспортные преступления возникли с момента появления транспорта как такового, включая в него гужевой, речной [56, с. 24]. По мнению других исследователей, развитие уголовной ответственности за безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств правильно начинать только с момента появления механического транспорта (автомобильного, железнодорожного и воздушного) [118, с. 90-91; 38].

Чтобы ответить на данный вопрос, необходимо кратко рассмотреть историю правового регулирования дорожного движения, так как именно с этого момента возникает и ответственность за нарушение таких правил.

Как известно, в российском государстве момент начала некоторого упорядочивания дорожного движения приходится на период правления Ивана III, который издал общие правила пользования почтовыми трактами. Нужно отметить позитивность такого шага, поскольку установление определенных требований к лицам, передвигающимся по дорогам, позволило увеличить скорость преодоления больших расстояний на перекладных лошадях.

Иваном Грозным политика совершенствования дорожного движения была продолжена, активно велось строительство почтовых трактов, что, однако, в большей степени было обусловлено расширением российского

государства на Урал, в Сибирь и Дальний Восток. Данные тракты в рассматриваемый исторический период именовались ямами. Для строительства дорог, контроля за данной деятельностью в 1550 году была создана Ямская изба, несколько позднее преобразованная в Приказ, который и выступал центральным органом управления ямской гоньбой. Последняя, в свою очередь, стала осуществляться на постоянной основе «ямскими охотниками», а не как это было ранее, поочередно всеми жителями страны.

Число ямов неуклонно росло, их организация и устройство входили в компетенцию ямских стройщиков – специально выделяемых для этой цели людей из центра. В 1560 году в Пскове и Новгороде, на дорогах Северо – Запада, возникают поселения ямских охотников – ямские слободы, в 1566 году возникает Тверская ямская слобода в Москве. В этот же период времени дороги начинают получать официальные названия, так, дорога, ведущая из Москвы в Новгород, получила название Большая Московская дорога.

Соборное Уложение 1649 года в главе IX «О мытах и о перевозах, и о мостах» запрещало такие деяния как несоблюдение требований по содержанию дорог, создание препятствий на дорогах, например, «простой, задержание и мешканье» [27, с. 106], устанавливая гражданско-правовую ответственность.

Фактически, в данном документе впервые были урегулированы правила дорожного движения. Так, указывалось на то, что всадник, совершивший наезд на лошади в состоянии опьянения, умышленно или «с похвалы» на «чью жену», должен быть подвергнут нещадному избиванию кнутом, тюремному заключению на три месяца, в том случае, если в результате такого наезда «ея обесчестит, или ея тем боем изувечит» или если это приведет к прерыванию беременности или рождению мертвого младенца. В том же случае, если такой наезд приводил к смерти женщины, виновный подвергался смертной казни. Отдельно уточнялось, что если смерть лица, пострадавшего от наезда лошадью, причинялась не по вине всадника, а в силу того, что «лошадь от чего испужався, и узду изорвав рознесет, и

удержати ее будет не мощно», всадник не должен нести никакого наказания [22, с. 137].

Здесь возможно даже проследить наличие отягчающих и смягчающих обстоятельств, которые влияли на наказание, назначаемое виновному, при этом, можно увидеть, что к отягчающему обстоятельству относилось состояние опьянения.

Однако, А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский считают, что данной норме Сборного уложения лошадь признается не предметом преступления, а орудием преступления. И данное посягательство направлено не на нарушение правил пользования гужевым транспортом, а на личность [134, с. 35].

Царем Федром Алексеевичем были предприняты попытки по определению протяженности дорог, так, на дороге, которая вела в царское имение Коломенское, были установлены верстовые столбы, а также законодательно установлена ширина проезжей части в размере примерно 2,1 м. Также стало уделяться внимание состоянию дорог, по которым проходило движение. В частности, Судебник 1589 года вменял данную обязанность местным жителям, которые и должны были следить за состоянием прилегающих дорог.

Существенным шагом в организации дорожного движения, закрепленной на законодательном уровне, стало издание Петром I 3 января 1683 года Указа. В нем предусматривался запрет быстрой езды по городу во избежание увечий, а соблюдение указанных требований должно было отслеживаться стрельцами. Интересно мнение об организации движения в отечественном государстве рассматриваемого периода датского посланника, который в 1709 году отмечал о наличии в Российской империи обычая разъезда встречного транспорта, по которому каждый разъезжающийся должен быть принимать вправо [22, с. 137].

Дальнейшее регулирование соблюдения принятых правил дорожного движения приходится на период правления Анны Иоанновны, которой был издан указ о наказаниях лиц, нарушающих правил мирной езды. За первое

нарушение правил наказание было достаточно мягким, однако, в случае повторности нарушений оно все более ужесточалось. Так, второе нарушение правил каралось битьем кнутом, а третье – ссылкой на каторгу.

В рассматриваемый период времени развитие транспорта в стране идет активными шагами, несмотря на то, что основным видом транспорта остаются кареты и повозки, их движение становится затруднительным, а количество транспорта не редко приводит к увечьям пешеходов. Все это потребовало принятия более жестких мер, и в 1732 году предусматривается ответственность в виде смертной казни за быструю езду, которая приводила к наезду на прохожих.

В 1742 году Елизаветой Петровной издается указ, в соответствии с которым быстрая езда влечет за собой конфискацию имущества. Также именно при данной императрице впервые на законодательном уровне в 1752 году происходит закрепление правил движения по дорогам, в соответствии с которым правостороннее движение, уже долгие годы неофициально существовавшее в стране, закрепляется в правовых нормах.

Первые наказания в виде штрафа и ареста за нарушение правил передвижения по дорогам находят свое закрепление в постановлении московского генерал – губернатора в 1835 году. Так, данным нормативным актом предусматривалось, что за невыполнение требований экипажем остановки, а также соблюдения скорости движения, виновный подвергается штрафу в сумме 500 рублей и аресту на срок до трех месяцев.

Дальнейшее развитие законодательства в сфере дорожного движения связано с появлением автомобильного транспорта и именно в XIX в. по мнению большинства исследователей, возникла необходимость соответствующей уголовно-правовой охраны с целью безопасного функционирования [134, с. 36].

Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года в качестве наказуемых указывает достаточно большое количество нарушений, допускаемых как на водном, так и сухопутном транспорте [14, с. 133]. При

этом данные статьи были включены в разные главы Уложения (гл. X «О нарушении правил, установленных для сохранения путей сообщения», гл. XIII «О нарушении уставов торговых»), что свидетельствовало о том, что законодатель не имел полного представления о транспортной безопасности как самостоятельном объекте уголовно-правовой охраны [134, с. 36].

Прогресс развития транспорта в мире приводит к тому, что в 1897 году в России остро встает вопрос о необходимости принятия конкретных и четких правил дорожного движения и в 1900 году Городской Думой Петербурга принимается Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу на автомобилях. Данным постановлением внесен существенный вклад в упорядочивание движения на дорогах, помимо установления правил дорожного движения, в нем также устанавливались требования к водителям и пешеходам, к их поведению на дорогах и, что не менее важно, к транспортным средствам, по отношению к которым была предусмотрена необходимость прохождения технического осмотра, а также установление спереди и сзади номерных знаков.

Уголовное уложение 1903 года закрепило нормы об ответственности за деяния в сфере дорожного движения (ст.ст. 1078-1085), в сфере судоходства по рекам и каналам (ст. 1087-1097.1), в сфере паровозных сообщений (ст. 1097.1), морского транспорта (ст.ст. 1256, 1267, 1268, 1269). При этом нормы о транспортных преступлениях также были расположены в главе XVIII наряду с нормами об ответственности за нарушения строительных работ и средств связи.

В целом же, количество уголовно-наказуемых преступлений в данной сфере существенно возросло, а нормы, устанавливающие ответственность за них, стали гораздо более суровыми. В силу данного документа предусматривалось подразделение всех деяний на совершаемые лицами по службе, начальствующим составом эксплуатационных служб, пассажирами и иными лицами [28, с. 22].

При этом совершенно справедливо Л.В. Горбунова отметила, что нормы дореволюционного законодательства о безопасности дорожного движения в большей степени затрагивали железнодорожный и водный транспорт [27, с. 10].

Появление первого автомобиля приходится в нашей стране на 1910 год, никаких четких законов, в соответствии с которыми должно было происходить регулирование передвижения данного транспорта, не существовало.

В.Н. Жулев считает, что первым источником правового регулирования в нашей стране дорожного движения выступает декрет «Об автодвижении по город Москве и его окрестностям» от 16 июня 1920 года [32, с. 57].

УК РСФСР 1922 года [86], а следом за ним и УК РСФСР 1926 года [87], преимущественно относил транспортные преступления к экономическим либо к преступлениям против личности, когда человеку причинялся вред здоровью или смерть, а нарушения правил движения по улицам и дорогам, рассматривалось как государственное преступление, предусмотренное ст. 59.3 УК РСФСР [80, с. 119].

Основы уголовного законодательства Союза ССР 1958 года [34] исключили возможность квалификации дорожно-транспортных происшествий как государственных преступлений, однако и норм, предусматривающих ответственность за дорожно-транспортные преступления, фактически не существовало [114, с. 24].

УК РСФСР 1960 года [129] разделял ответственность работников автотранспорта в ст. 211, а водителей как частных лиц – в ст. 212 УК РСФСР [22, с. 137].

С 1 января 1968 года в действие вступили единые для всей страны «Правила дорожного движения по улицам и дорогам СССР», что повлекло за собой и реформы в сфере уголовной ответственности, и уголовного законодательства в сфере дорожного движения.

В 1968 г. в УК РСФСР 1960 г. были введены две новые нормы - ст. 211.1 и 211.2 УК РФ, в связи с чем, впервые была установлена ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения при наличии административной преюдиции [113, с. 47]. Фактически, данная норма стала прообразом ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) [128].

Дальнейшие изменения в рассматриваемой сфере касались преимущественно размеров штрафов, но в 1992 году декриминализировано управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, и вновь признано преступлением лишь несколько лет назад.

При этом, если говорить в целом о современном уголовном законодательстве, регламентирующем ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств, то можно отметить, что и с момента вступления в силу действующего УК РФ, она неоднократно подвергалась изменениям, в 2015 году установлена ответственность по ст. 264.1 УК РФ, в 2019 году в ст. 264 УК РФ появился новый квалифицирующий признак, увеличивающий ответственность за совершение основного состава, сопряженного с оставлением места дорожно – транспортного происшествия.

Таким образом, подводя итог генезису уголовной ответственности за преступления в сфере дорожного движения, можно отметить, что в нашей стране внимание систематизации дорожного движения начинает уделяться при Иване III, однако, первый законодательный акт, устанавливающий достаточно четкие правила дорожного движения, предусматривающий их определенную систему, а также предусматривающий требования к транспортным средствам, их техническому состоянию, появился только в 1900 году. При этом, в целом дореволюционное законодательство в сфере безопасности дорожного движения было практически неразвитым в силу отсутствия автомобильного транспорта. В дальнейшем, развитие советского законодательства приходится уже на советский период времени, а также на



принятие действующего Уголовного кодекса РФ. При этом, с учетом того факта, что на сегодняшний день уголовное законодательство в сфере дорожного движения подвергается постоянным изменениям в целях его совершенствования, можно утверждать, что оно продолжает развиваться и в наши дни.

## **1.2 Понятие и классификация транспортных преступлений**

Понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (далее – транспортные преступления) не имеет законодательного определения.

В теории уголовного права можно встретить самые разные подходы к попытке сформулировать определение рассматриваемых видов преступлений.

К примеру, Н.С. Алексеев транспортные преступления определял, как общественно-опасные действия, бездействия, посягающие на правильную, отвечающую интересам государства работу транспорта [2, с. 24]. Такого же мнения придерживались и другие ученые [70; 13, с. 13].

Несколько шире транспортные преступления понимал Б.А. Куринов, по мнению которого, данные преступления нарушают не только нормальную работу транспорта, но и посягают на безопасность движения [63, с. 12].

Некоторые ученые формулируют определения транспортных преступлений применительно к отдельному виду транспорта.

Например, И.Г. Маландин дает определение автотранспортного преступления, как «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» [71, с. 106].

По мнению Н.В. Якубенко автотранспортные преступления представляют собой «виновное общественно опасное деяние в сфере безопасности дорожного движения, повлекшее предусмотренные уголовным законом последствия» [136, с. 55].

Р.В. Скоморохов предлагает под дорожно-транспортным преступлением понимать «подсистему транспортных преступлений, выделяемых по признаку образования дорожно-транспортного происшествия в связи с эксплуатацией механических транспортных средств» [60, с. 24].

Понятие автотранспортных преступлений формулируют В.В. Лукьянов [69, с. 34, 39], В.И. Жулев [31, с. 36], М.В. Федорченко [132, с. 16] и другие ученые.

С.Н. Захаров дает понятие транспортных преступлений применительно к водному транспорту, понимая под таковыми «общественно опасное противоправное деяние (действие или бездействие), выразившееся в неисполнении или ненадлежащем исполнении законов, специальных правил, положений и других нормативных актов, регулирующих безопасность движения и эксплуатации водного транспорта или ремонта транспортных средств, путей, средств сигнализации и связи, и приведшее или заведомо могущее привести к несчастным случаям с людьми, кораблекрушению, аварии или иным тяжким последствиям» [35, с. 6].

В науке уголовного права можно встретить и определение транспортных преступлений, ограниченных только железнодорожным транспортом, «как виновно совершенное деяние, нарушающее требование безаварийного функционирования железнодорожного транспорта как единого технологического комплекса, обеспечивающего осуществление перевозок пассажиров и грузов по единой сети железных дорог России, включая метрополитен, влекущее причинение смерти одному или нескольким лицам, существенный вред здоровью, имущественным отношениям, окружающей природной среде и другим жизненно важным интересам личности, общества и государства» [49, с. 10].

А.И. Коробеев формулирует отдельное определение преступлений, посягающих на безопасность мореплавания, которые нарушают установленный законом порядок безопасного функционирования морских транспортных средств [57, с. 10, 11].

Следует заметить, этот же ученый предлагает и общее определение всех транспортных преступлений как «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» [56, с. 6].

Ряд ученых, при определении понятия транспортных преступлений, исходят из названия главы 27 УК РФ, которая направлена на уголовно-правовую охрану общественных отношений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Так, по мнению А.И. Чучаева под таким преступлением правильно понимать «общественно опасное виновное посягательство на безопасность транспорта, причинившее предусмотренные уголовно-правовыми нормами вредные последствия» [125, с. 329].

Достаточно лаконичное определение дорожно-транспортных преступлений предлагает А.В. Журавель, понимая под ними средней тяжести и тяжкие, совершенные действием [33, с. 38].

А.Ш. Габдрахманов полагает, что транспортными являются преступления, «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» [25, с. 7].

А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский выделяют следующие признаки, присущие всем преступлениям, ответственность за которые предусмотрена в главе 27 УК РФ:

- имеют один и тот же видовой объект, а именно - безопасность движения или эксплуатации транспорта;
- предметом всех преступления является транспорт как технологическая система или транспортное средство;
- в результате нарушения условий обеспечения безопасности транспорта причиняется вред объекту преступного посягательства;
- имеют последствия, указанные в УК РФ;
- совершаются в сфере сооружения транспорта или взаимодействия человека с транспортом [134, с. 8].

В результате объединения данных признаков ученые предложили под транспортными преступлениями понимать «общественно опасное виновное деяние, совершаемое в сфере взаимодействия человека с транспортом, нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как системы или транспортного средства либо условия обеспечения безопасности транспорта, влекущее предусмотренные в законе преступные последствия» [134, с. 8].

Р.Д. Шарапов, выделяя такие криминообразующие признаки, как объект, предмет, способ посягательства и субъект, под транспортными преступлениями понимает «предусмотренные уголовным законом общественно опасное деяние против безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершенное путем нарушения специальных правил безопасного функционирования транспорта лицом, обязанным соблюдать данные правила» [135, с. 16].

Действительно, как известно каждое преступление имеет определенные признаки состава – объект, объективные признаки, субъект и субъективные. Только при наличии данных признаков можно вести речь о виновности лица. Кроме того, в УК РФ все преступления систематизированы по объекту преступного посягательства. Так же и в главе 27 УК РФ объединены все составы преступлений, которые видовым объектом имеют безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств. В связи с чем, автор

настоящей магистерской диссертации под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств будет понимать все виновно совершенные общественно-опасные деяния, предусмотренные главой 27 УК РФ и посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств. Более подробно анализ объекта преступного посягательства и предмет будут рассмотрены в следующей части настоящей магистерской диссертации.

В главе 27 УК РФ объединены 11 составов преступлений.

Однако некоторые ученые к транспортным преступлениям предлагают относить и другие составы преступлений, расположенные в других главах УК РФ.

К примеру, Р.Д. Шарапов, к транспортным преступлениям, помимо преступлений, включенных в главу УК РФ, относит и преступления, предусмотренные статьями 350, 351 и 352 УК РФ, считая их специальными транспортными преступлениями [135, с. 16].

Помимо этого, в науке уголовного права к транспортным преступлениям причисляют и составы преступлений, предусмотренные статьями 166, 211, 227 [56, с. 246-305], 218, 252 и 281 УК РФ [32, с. 30].

Л.Ю. Ларина предлагает все транспортные преступления разделить на две группы:

- преступления, которые имеют общий основной непосредственный объект в виде транспортной безопасности;
- преступления, в которых транспортная безопасность является дополнительным объектом [67, с. 157].

При этом к первой группе преступлений, исследователь предлагает относить и другие преступления, которые не включены в главу 27 УК РФ (ст.ст. 350, 351, 353 УК РФ), а ко второй преступления, ответственность за которые предусмотрена статьями 281, 211, п. «в» ч. 1 ст. 213, 227).

Представляется сложным согласиться с учеными, считать преступления, не включенные в главу 27 УК РФ транспортными, так как они

не имеют все перечисленные выше признаки, характерные для всех транспортных преступлений, в том числе общий видовой объект – безопасность движения эксплуатация транспорта, а также обязательно предмет преступления – транспорт или транспортное средство.

Следует обратить внимание на то, что некоторые ученые считают необходимым исключить из главы 27 УК РФ состав преступления, предусмотренный ст. 270 УК РФ, который должен являться одним из квалифицирующих признаков состава оставления в опасности (ст. 125 УК РФ) [133, с. 17; 126, с. 424; 51, с. 668]. Однако, в качестве возражения обозначенной позиции следовало бы обратить внимание на то, что преступление, предусмотренное ст. 270 УК РФ, связано с эксплуатацией водного транспорта.

А. И. Чучаев полагает, что нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) относится к преступлениям против порядка управления [133, с. 17], с чем также нельзя согласиться. Ряд авторов высказывает также сомнение в правильности отнесения к числу транспортных преступлений нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ) [55, с. 401].

В связи с изложенным, автор настоящей магистерской диссертации к транспортным преступлениям будет относить только те составы преступлений, которые включены в главу 27 УК РФ, которая на сегодняшний день включает одиннадцать таких составов.

В доктрине ученые по-разному предлагают их систематизировать. К примеру, А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский все транспортные преступления классифицируют на:

- преступления, нарушающие безопасность движения или эксплуатации транспорта, или транспортного средства (статьи 263, 264, 268 и 269 УК РФ);

- преступления, направленные на невыполнение работы по обеспечению безопасности транспорта или выполнение ее ненадлежащим оператором (статьи 263 и 264.1 УК РФ);
- преступления, нарушающие условия безопасного функционирования транспорта (статьи 263.1, 266, 267, 267.1, 269 и 271.1 УК РФ);
- преступления, нарушающие функционирование транспорта (ст. 270 УК РФ) [134, с. 44].

В науке также предлагается транспортные преступления разделить на две группы в зависимости того связаны или не связаны они непосредственно с нарушением безопасности движения и эксплуатации транспортных средств:

- «непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включающие деяния, предусмотренные ст. 263–266, 271, 271.1 УК РФ;
- иные преступления, непосредственно не связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включающие деяния, предусмотренные ст. 267-270 УК РФ» [134, с. 44].

Кроме того, транспортные преступления классифицируют в зависимости от того нарушают они безопасность обращения или безопасность пользования транспортными средствами на:

- преступления, посягающие на безопасность обращения с транспортными средствами (ст. 263, 263.1, 264, 264.1, 266, 267, 268 УК РФ);
- преступления, не посягающие на безопасность пользования транспортным средством (ст. 269–271, 271.1 УК РФ) [126, с. 403; 124, с. 699].

Как можно заметить, неудачность данной классификации заключается в том, что название второй группы преступлений выводит данные преступления из числа транспортных [16, с. 29-38].

Некоторые ученые предлагают, все преступления, входящие в главу 27 УК РФ разделить на следующие четыре группы:

- «преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ);
- преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомобиля, трамвая либо иного механического транспортного средства (ст. 264, 264.1 УК РФ);
- преступления, создающие опасность аварий, крушений, катастроф и других происшествий на железнодорожном, водном, воздушном и автомобильном транспорте (ст. 263.1, 266–268 УК РФ);
- иные транспортные преступления (ст. 269–271, 271.1 УК РФ)» [119, с. 553-554].

Транспортные преступления систематизируют и таким образом на четыре группы:

- «преступления в сфере безопасности функционирования железнодорожных, воздушных, морских и речных транспортных средств (ст. 263 и ст. 270 УК РФ);
- преступления в сфере безопасности функционирования дорожно-транспортных средств (ст. 264, 264.1 УК РФ);
- преступления в сфере безопасности функционирования всех иных видов механических транспортных средств (ст. 263.1, 266 – 268 УК РФ);
- иные преступления, относимые к транспортным (ст. 269, 271, 271.1 УК РФ)» [112, с. 533].

Наиболее логично представляется все транспортные преступления классифицировать на отдельные виды в зависимости сферы функционирования транспортных средств и характеристики субъектов, на:

- преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 263, 264, 264.1, 271, 271.1 УК РФ);



- преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств (ст. 263.1, 266, 268, 269 УК РФ);
- преступления, совершаемые лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 267, 270 УК РФ).

### **1.3 Общая характеристика объекта и предмета преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств**

В предыдущей части настоящего исследования было установлено, что все составы преступлений, включенные в главу 27 УК РФ имеют общий объект преступного посягательства.

Как известно, под объектом принято понимать общественные отношения, обеспечивающие определенные ценности, социально значимые интересы и институты, нарушаемые определенным противоправным посягательством. Принципиально важно и то, что данные отношения регулируются и охраняются правовыми нормами. В рассматриваемом случае - положениями уголовного законодательства. Иными словами, объект – это совокупность общественных отношений, на который осуществляется посягательство. Объект может быть общим, родовым и видовым (непосредственным).

Родовой объект образует сферу отношений, на которые посягают несколько однородных, близких по характеру правонарушений. Формально-юридический признак - глава Особенной части УК РФ. При этом каждое отдельное преступление посягает на свой непосредственный объект - конкретное общественное отношение, функционирующее в данной родовой сфере.

Установить и оценить родовой и непосредственный объекты позволяет так называемый предмет правонарушения - материальный носитель, по

поводу сохранения и обеспечения которого складываются охраняемые законом общественные отношения. В некоторых случаях элементом объекта является потерпевший, то есть участник общественного отношения, которому преступлением причинен вред.

Значительное внимание в науке уголовного права уделяется исследованию особенностей объекта транспортных преступлений.

Так, Б.В. Здравомыслов полагает, что безопасность движения и эксплуатации транспортных средств представляет собой непосредственный объект преступлений рассматриваемого вида, а жизнь, здоровье либо собственность – дополнительный [36, с. 335]. И.Я. Козаченко в качестве объекта данных преступлений рассматривает безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспортных средств [48, с. 537]. И.Л. Марогулова полагает, что объектом преступлений данного вида выступает безопасное использование транспортных средств [72, с. 140].

А.Б. Борисов полагает, что родовым объектом транспортных преступлений, являются общественная безопасность и общественный порядок [15, с. 798].

Видовым объектом рассматриваемых видов транспортных преступлений является нормальное функционирование, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного, трубопроводного транспорта и метрополитена.

В литературе высказывается и иное определение видового объекта, таковым считаются «общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта» [122, с. 32; 123, с. 533].

Другие полагают, что «видовой объект транспортных преступлений – это только общественные отношения в сфере безопасной работы транспорта или общественной безопасности, одновременно рассматривая общественную безопасность как совокупность отношений, обеспечивающих охрану жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей природной сферы, интересов безаварийной работы транспорта в целом» [120, с. 534].

При этом, следует согласиться с учеными, которые считают, что понятие «транспортная безопасность» не является родовым по отношению к понятию «безопасность движения и эксплуатации транспортных средств» [134, с. 226].

Действительно, внутри транспортной системы термин «транспортная безопасность» имеет довольно широкое значение. Он охватывает своим содержанием целый ряд различных аспектов: физическую защиту стационарных объектов; пожарную безопасность; технологическую безопасность; безопасность движения и эксплуатации транспорта; экологическую безопасность; охрану правопорядка; охрану и сопровождение грузов, пассажирских составов или определенных лиц; экономическую безопасность; обеспечение режима секретности; страхование, и т.д. [1, с. 34; 73, с. 34] Однако далеко не все из перечисленного вписывается в понятие транспортной безопасности как объекта уголовно-правовой охраны.

Кроме того, понятие транспортной безопасности в российском законодательстве ограничено лишь сферой защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В легальном определении, сформулированном в законе, акт незаконного вмешательства определен как угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (п. 1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» [130]).

При формировании механизма уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности необходимо различать то, что касается безопасности общества в целом, и в том числе безопасности на транспорте, и то, что касается только безопасной работы транспорта. Если же в содержание транспортной безопасности включить, например, защиту от угроз террористического характера, или от криминальных посягательств на жизнь

и здоровье граждан, или охрану грузов от кражи и повреждения, то рассматриваемое понятие сольется с общими категориями безопасности, относящимися к сфере охраны личности, общества и государства.

В УК РФ каждой из указанных сторон обеспечения безопасности соответствуют свои положения. В данной связи в наиболее приемлемом с позиции уголовного права смысле под безопасностью в сфере деятельности транспорта следует понимать состояние защищенности только от тех угроз, которые исходят непосредственно от транспорта, путей сообщения и других элементов его системы, как источника повышенной опасности, то есть от взаимодействия с ними человека. С этой точки зрения система транспортной безопасности должна предполагать защиту от катастроф, аварий и т.д., вызванных ошибками в управлении движением транспорта, нарушением режима эксплуатации путей сообщения, нарушением условий перевозки опасных грузов и т.д., которые, как справедливо отмечают многие авторы, уже не регулируются общими нормами в достаточной мере [11, с. 38].

Основной непосредственный объект каждого преступления, предусмотренного главой 27 УК РФ, определяется нормальным функционированием различных видов транспортных средств, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного, воздушного, водного транспорта и метрополитена. Дополнительным объектом выступают здоровье и жизнь человека, а также собственность. Некоторые авторы в качестве непосредственного объекта рассматривают безопасные условия движения и эксплуатации транспорта. Другие считают таковым «общественные отношения по поводу безопасности движения и эксплуатации (функционирования) железнодорожного, воздушного и водного транспорта» [109, с. 208].

Предметы транспортных преступлений указаны в диспозиции соответствующих статей:

- железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт и метрополитен, понятие которых дано в федеральных законах, регулирующих их деятельность (ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [131], п. 1 ст. 32 Воздушного кодекса РФ [24], ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ) [45], ст. 7 Кодекса торгового мореплавания РФ (далее – КТМ) [47] и др.) (ст. 263 УК РФ);
- автомобили, трамваи, тракторы и самоходные машины, которые объединяет понятие «механические средства», т.е. ТС, приводимые в движение двигателем (ст. 264 УК РФ);
- предметы, указанные в статьях 263 и 264 УК РФ, а также пути сообщения, средства сигнализации или связи либо иное транспортное оборудование (ст. 266 УК РФ);
- транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации или связи, другое транспортное оборудование, транспортные коммуникации (ст. 267 УК РФ);
- летательные аппараты, в том числе беспилотные, которые участвуют в международном воздушном сообщении (ст. 271 УК РФ).

Следует обратить внимание на то, что ст. 263 УК РФ была дополнена ч. 1.1, в которой предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного, морского и внутреннего водного транспорта лицом, управляющим легким (сверхлегким) воздушным судном или маломерным судном. В силу прямого указания в законе нормой не охватываются случаи, указанные в ч. 1 этой же статьи и ст. 271.1 УК РФ (последняя оговорка содержалась и ранее, содержится и сейчас в ч. 1 данной статьи). Системный анализ указанных в законе положений позволяет сделать следующий вывод: от существующего запрета нарушения безопасности железнодорожного, воздушного и водного транспорта новелла отличается по

трем моментам. Во-первых, по видам транспорта; в силу известных причин не включен железнодорожный транспорт (транспортные средства на железной дороге нельзя дифференцировать на легкие или какие-либо другие, хотя при желании можно выделить дрезины и автотомотрисы), сфера действия уголовно-правовой нормы ограничена воздушным и водным (морским и внутренним) транспортом.

Во-вторых, они существенно отличаются законодательным определением предмета преступления и его характеристикой. В ч. 1 ст. 263 УК РФ говорится о транспорте, т.е. комплексе, включающем в себя и транспортные средства, тогда как в ч. 1.1 речь идет о транспортном средстве, причем определенного вида: легких (сверхлегких) воздушных и маломерных судах [58, с. 49].

Понятие первого предмета преступления дается в Воздушном кодексе РФ. Легким признается воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5 700 кг, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого менее 3 100 кг; сверхлегким является воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 кг без учета массы авиационных средств спасения (ст. 32).

Согласно ст. 3 КВВТ судно считается маломерным, если его длина не превышает 20 м и общее количество находящихся на нем людей не должно превышать 12 чел. Следует заметить, что в законодательстве выделяется и прогулочное судно; его характеристика несколько отличается от характеристики маломерного судна: во-первых, не выделяется такой признак, как его длина; во-вторых, общее количество людей, которые могут находиться на нем, не должно превышать 18 чел., в том числе не более 12 пассажиров; наконец, в-третьих, выделяется его функциональное назначение - использование для отдыха на водных объектах, его эксплуатация не преследует коммерческих целей.

Аналогичная характеристика маломерного судна дана в ст. 7 КТМ.

Технический регламент «О безопасности маломерных судов» [111] ограничивает круг этих судов, делая исключение исходя из их функционального назначения. К ним не относятся суда, построенные или оборудованные для рыболовства, перевозки грузов, пассажиров, буксировки, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, а также для осуществления мероприятий по защите водных объектов от загрязнения и засорения.

В ч. 1.1 ст. 263 УК РФ не конкретизируется правовой статус маломерного судна, хотя согласно законодательству выделяется два его вида: маломерное судно, подлежащее государственной регистрации, и маломерное судно, не подлежащее государственной регистрации. В соответствии с п. 1.1 ст. 33 Кодекса торгового мореплавания РФ к последним относятся:

- шлюпки и иные плавучие средства, являющиеся принадлежностями судна;
- суда массой до 200 кг включительно и мощностью двигателей (в случае их установки) до 8 кВт включительно;
- спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 м, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха;
- беспалубные несамоходные суда, длина которых не должна превышать 12 м.

Аналогичный перечень содержится в п. 1.1 ст. 16 КВВТ.

При этом, в УК РФ не сказано, о каком маломерном судне идет речь, поэтому можно предположить, что к предмету рассматриваемого преступления можно отнести любое из них - как подлежащее, так и не подлежащее государственной регистрации.

Предметом преступлений являются указанные в диспозиции ст. 264 УК РФ и в примечании к ней механические транспортные средства. Способ указания данного предмета представляется неудачным, поскольку для

решения вопроса о том, будет то или иное транспортное средство являться механическим следует обращаться к различным нормативным актам. Диспозиция самой статьи содержит упоминание лишь об автомобиле и трамвае, указывая дальше в качестве предмета преступления другие механические транспортные средства.

Разъяснение о том, что относится к другим механическим транспортным средствам, содержится в примечании к ст. 264 УК РФ, согласно которому под ними понимаются трактора, самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Дальнейшие разъяснения предмета преступления содержатся в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (далее – постановление № 25 [90]), а подробное понятие различных транспортных средств содержится в п. 1.2. Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения» (далее Правила дорожного движения) [93].

Таким образом, из анализа нормативных актов, регулирующих предмет преступлений следует, что под действие ст. 264 УК РФ попадают наземные транспортные средства, образующие пять групп:

- автомобили;
- мотоциклы;
- средства городского электротранспорта, пассажирские троллейбусы, трамваи и подобные им машины,двигающиеся при наличии постоянного контакта с электрической сетью-источником питания;
- тракторы;



- боевая самоходная техника.

Как недостаток действующего законодательства видится необходимым отметить тот факт, что ни в Постановлении № 25, ни в Правилах дорожного движения не имеется указания на такой вид механического транспортного средства, как «квадроциклы», в связи с чем, нередко существует ошибочное мнение о том, что «квадроциклы» является вариацией термина «квадрициклы», однако, это не так, поскольку квадроцикл - это мотовездеход, его отличие от квадрицикла состоит в следующем:

- в квадроцикле посадка осуществляется «верхом», в то время как в квадрицикле- «по-автомобильному», когда сиденьем является диван либо кресло;
- квадроцикл имеет руль мотоциклетного (велосипедного) типа, а квадрицикл- автомобильный (так называемая «баранка»);
- квадроцикл не имеет педалей, поскольку все его функции выполняются «по-мотоциклетному», а квадрицикл имеет акселератор, тормоз и сцепление, выполненные в виде отдельных независимых рычагов;
- квадрицикл имеет салон, который в квадроцикле отсутствует [3, с. 16].

Таким образом, с целью исключения разных подходов к вопросу отнесения квадроциклов к транспортным средствам видится необходимым внести дополнения в постановление Пленума ВС РФ от 09.12.2008 № 25, добавив в п. 2 слово «квадроциклы», а также аналогичным образом дополнить п. 1.1. постановления Правительства РФ от 23.10.1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения».

Представляется, что текст ст. 264 УК РФ слишком загроможден специальной терминологией, достаточно было бы в ней указания на механические транспортные средства, без конкретизации, а п. 1 примечания к ст. 264 УК РФ изложить так: «Под механическим транспортным средством

в настоящей статье понимается любое, кроме мопеда, транспортное средство, приводимое в движение двигателем, в том числе троллейбус и трамвай».

По поводу предмета анализируемых преступлений в научной литературе имеются абсолютно различные точки зрения. Так, довольно распространенным является мнение о том, что предмет деяния, регулируемого ст. 264.1 УК РФ - механические транспортные средства [84, с. 39]. Однако, ее оспаривают другие ученые, полагая, что механические транспортные средства являются не предметом ст. 264.1 УК РФ, а орудием рассматриваемого преступления [106, с. 23]. Первая точка зрения более верна, так как согласуется с позицией Постановления № 25, что «транспортное средство не может быть признано орудием, оборудованием или иным средством совершения преступления, предусмотренного статьей 264 либо 264.1 УК РФ».

В научной литературе имеется мнение о том, что предметом анализируемых составов преступлений не может являться боевая самоходная техника Вооруженных Сил РФ [116, с. 29]. Данную точку зрения также разделяет М.В. Афанасьев [9, с. 27].

Однако, автор настоящей магистерской диссертации разделяет данную точку зрения частично, полагая, что сказанное справедливо лишь для предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, в то время как в предмет преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ данные транспортные средства должны входить, так как специальной нормы в данном случае законодатель не предусмотрел.

Спорным является вопрос о том, может ли является предметом исследуемых преступлений транспортное средство, не подлежащее регистрации. Одни ученые считают, что может [116, с. 30], другие отрицают такую возможность [9, с. 27].

Представляется, что в данном случае транспортное средство является предметом преступления, поскольку раз им возможно управлять, то на нем может передвигаться лицо в состоянии алкогольного опьянения, то есть,

выполнять объективную сторону состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Выводы по первой главе магистерской диссертации.

1. Дореволюционное законодательство в сфере безопасности дорожного движения было практически неразвитым в силу отсутствия автомобильного транспорта. В дальнейшем, развитие советского законодательства приходится уже на советский период времени, а также на принятие действующего УК РФ.
2. Под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств следует понимать все виновно совершенные общественно-опасные деяния, предусмотренные главой 27 УК РФ и посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств и которые можно классифицировать на отдельные виды в зависимости сферы функционирования транспортных средств и характеристики субъектов.
3. Основным объектом транспортных преступлений, являются отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Предметом преступления, являются транспортные средства и транспортная инфраструктура. При этом, предметом транспортных преступлений может выступать любое механическое транспортное средство, в связи с чем, достаточно будет указания в диспозициях только на управление механическим транспортным средством без их частичного перечисления. В связи с чем, пункт 1 примечания к ст. 264 УК РФ целесообразно изложить следующим образом: «Под механическим транспортным средством в настоящей статье понимается любое, кроме мопеда, транспортное средство, приводимое в движение двигателем, в том числе троллейбус и трамвай».

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

### **2.1 Уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, управляющими транспортными средствами**

К преступлениям, которые совершаются лицами, управляющими транспортными средствами, относятся:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);
- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);
- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ);
- нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);
- нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).

В связи с ограниченностью объема магистерской диссертации в данной части исследование основное внимание будет уделено рассмотрению составов преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ, как наиболее применяемые на практике.

Объект рассматриваемых преступлений - безопасность использования транспортных средств, выражающаяся в предупреждении вреда жизни и здоровью людей, материального, экологического и иного ущерба [108, с. 478]. При этом следует согласиться с мнением С. Расторопова о том, что такой подход не свидетельствует о необходимости перемещения ст. 264 и 264.1 УК РФ в главу 16 УК РФ [110, с. 38-41].

Несколько более верным представляется мнение А.И. Бриллиантова, в соответствии с которым основным непосредственным объектом

преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ являются отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения правил дорожного движения [20, с. 259].

Однако, все сказанное больше относится к ст. 264 УК РФ, поскольку ей устанавливается ответственность конкретно за причинение вреда здоровью граждан в результате нарушения правил дорожного движения. Что же касается нормы, предусмотренной ст. 264.1 УК РФ, то здесь напрямую жизни и здоровью людей ничего не угрожает, такая угроза является опосредованной, в силу того, что средством повышенной опасности управляет лицо, представляющее эту угрозу. В связи с этим, применительно к ст. 264.1 УК РФ основной непосредственный объект - отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения, а дополнительный - обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека.

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ требуется установить, допущено ли нарушение правил дорожного движения, в чем оно выразилось, какие конкретно пункты правил нарушены, наступили ли общественно опасные последствия, предусмотренные диспозицией статьи, состоят ли они в причинной связи с нарушением правил дорожного движения [61]. Рассматриваемое преступление может быть совершено путем действия либо бездействия.

Такой элемент объективной стороны, как нарушение правил безопасности движения может выражаться в превышении скорости, выезде на встречную полосу движения, неподчинении сигналам светофора, несоблюдении требований дорожных знаков и т.д.

Общественно опасными последствиями является причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерти. Причинение имущественного вреда, любого по размеру, ответственности по статье 264 УК РФ не влечет.

Следует особо уделить внимание тому факту, что состав уголовно наказуемого деяния образует причинение лишь тяжкого вреда.

Понятие причинно-следственной связи означает, что нарушение правил дорожного движения должно быть связано с наступлением общественно опасных последствий, иначе в действиях лица, допустившего нарушение правил, не будет усматриваться состава преступления. Так, например, если лицо, управляя транспортным средством, будучи в нарушение 2.1.2 ПДД РФ не пристегнутым ремнем безопасности, совершил наезд на пешехода, который неожиданно выбежал перед автомобилем и водитель не мог избежать наезда, при отсутствии других нарушений правил дорожного движения в действиях водителя будет отсутствовать состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, так как тот факт, что он не был пристегнут ремнем безопасности не мог влиять на факт наезда на пешехода и причинения ему вреда.

Например, К.И.А., управляя технически исправным автомобилем «Мерседес Бенц АСТROS 5» в условиях пасмурной погоды, естественного освещения, неограниченной видимости, мокрого асфальтового покрытия, проявил преступное легкомыслие и невнимательность к дорожной обстановке и ее изменениям, выразившиеся в том, что приближаясь к обязательной трамвайной остановке, обозначенной дорожными знаками 5.17 «Место остановки трамвая», слева, на одном уровне с проезжей частью, избрал скорость движения своего автомобиля порядка 40 км/ч, которая не обеспечивала ему возможности постоянного контроля за движением транспортного средства, при наличии остановившегося, для производства посадки и высадки пассажиров трамвая, мер к снижению скорости транспортного средства не принял, продолжил движение с прежней скоростью, не уступил дорогу пешеходу Т., которая вышла из средней двери вышеуказанного трамвая и стала пересекать проезжую часть слева направо относительно направления движения автомобиля, и в зоне трамвайной остановки в 3,5 м от правого края проезжей части Шлиссельбургского пр. и в 29,5 м от угла д. 31 по Шлиссельбургскому пр. в Санкт-Петербурге совершил на нее наезд. В результате дорожно-транспортного происшествия Т. были

причинены повреждения по признаку опасности для жизни расцененный судебно-медицинским экспертом как тяжкий вред здоровью [7].

Следует учитывать, что состав рассматриваемого преступления сформулирован законодателем таким образом, что исключает уголовную ответственность за причинение вреда виновником дорожно-транспортного происшествия самому себе или принадлежащему ему транспортному средству.

Что касается объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, то здесь видится необходимым отметить определенную сложность ее конструкции. Во-первых, это обусловлено тем фактом, что рассматриваемая уголовно-правовая норма теснейшим образом взаимосвязана с административно-правовой нормой, поскольку в ст. 264.1 УК РФ имеется так называемая административная преюдиция [26, с. 198].

Однако, название ст. 264.1 УК РФ не в полной мере отражает ее содержание. Так, в названии статьи упомянуто лишь нарушение правил лицом, подвергнутым административному наказанию, в то время как в диспозиции нормы указывается, что ответственности подлежит и лицо, имеющее судимость, то есть, подвергавшееся уголовному преследованию. Помимо этого, по сути, речь идет лишь об одном нарушении - управлении транспортным средством лицом в состоянии опьянения.

В связи с этим, представляется наиболее верным сформулировать название ст. 264.1 УК РФ как «Управление транспортным средством лицом, подвергнутым административному наказанию либо имеющим судимость».

В соответствии с действующим законодательством, объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, включает в себя одно из следующих действий:

- а) управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, при условии, если данное лицо:
  - 1) подвергалось административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения по ч. 1 ст. 12.8

Кодекса РФ об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [46].

- 2) Следует привести пример. На основании постановления К. за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ был подвергнут наказанию в виде административного штрафа с лишением права управления транспортными средствами сроком на 1 год 8 месяцев, указанное постановление вступило в законную силу.
- 3) Вместе с тем, К., будучи в состоянии алкогольного опьянения, управлял автомобилем и был остановлен и задержан инспектором ДПС за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, было установлено, что в организме К. содержится наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе в объеме 1,163 мг/л. Действия К. квалифицированы по ст. 264.1 УК РФ [102];
- 4) подвергалось административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ;
- 5) В качестве примера можно привести следующий. Судом установлено, что С. на основании постановления мирового судьи судебного участка № 3 Советского района г. Челябинска будучи подвергнутым административному наказанию в виде штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортным средством на один год восемь месяцев, за невыполнение законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, вновь умышленно управлял автомобилем, находясь в состоянии алкогольного опьянения, что установлено актом медицинского освидетельствования,



согласно которому при освидетельствовании С. на состояние алкогольного опьянения с применением специального технического средства «Lion Alcolmeter SD 400» концентрация этилового спирта, составила 0,89 мг./л выдыхаемого воздуха [104];

- б) имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч.2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ или ст. 264.1 УК РФ.
- 7) В качестве примера можно привести следующий. Судом установлено, что Ш., будучи судимым по приговору мирового судьи Судебного участка № 2 Николаевского района Николаевского судебного района Ульяновской области, исполняющего обязанности мирового судьи Судебного участка Павловского района Николаевского судебного района Ульяновской области за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, в соответствии с которым ему назначено наказание в виде обязательных работ с лишением права заниматься определенной деятельностью - права управления транспортными средствами, находясь в состоянии алкогольного опьянения, заведомо зная, что имеет судимость, осознавая общественную опасность своих действий, умышленно управлял принадлежащим ему на праве собственности автомобилем и был остановлен сотрудниками ДПС. В ходе проверки Ш. на состояние алкогольного опьянения с применением технического средства измерения «ALKOTEST 6810» № «ARFA - 0785» (прибор поверен), в результате освидетельствования было установлено состояние алкогольного опьянения с содержанием абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе в количестве 2,01 мг/л.

- 8) Ш. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ [100];
- б) управление транспортным средством лицом, отказавшимся от медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если оно ранее подвергалось административному наказанию за аналогичные действия и имело судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4, 6 ст. 264, либо ст. 264.1 УК РФ.

При этом в диспозиции ст. 264.1 УК РФ отсутствует указание на последнее деяние, то есть, на факт управление транспортным средством лицом, отказавшимся от медицинского освидетельствования, однако, судебная практика идет по пути привлечения данного лица к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ.

Так, судом установлено, что К. был признан виновным в совершении правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, ему назначено административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами на срок всего 9 лет. Являясь лицом, подвергнутым административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, К. употреблял алкогольные напитки, после чего, примерно в 11 часов 00 минут, К. направился к своему автомобилю ВАЗ 2109, вставил ключ в замок зажигания, завел двигатель автомобиля в работающее состояние и после 11 часов 05 минут управлял транспортным средством в состоянии опьянения, совершив поездку по автомобильной дороге, и в 11 часов 30 он был остановлен инспектором ДПС для проверки документов на транспортное средство и документа, удостоверяющего личность. При наличии внешнего признака опьянения у водителя - запаха алкоголя изо рта - ему было предложено пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения, от которого К. отказался [101].

Таким образом, практика свидетельствует о том, что лицо, отказавшееся от прохождения медицинского освидетельствования, для целей ст. 264.1 УК РФ признается лицом в состоянии опьянения. Однако, нам такая позиция видится не совсем верной, представляется, что было бы более целесообразно аналогично с нормами КоАП РФ прямо указать на возможность привлечения к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ лица, отказавшегося выполнить законные требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Более верной представляется следующая формулировка ст. 264.1 УК РФ: «Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, а равно лицом, отказавшимся выполнить законные требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если таковое лицо 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 либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей».

Далее, следует рассмотреть понятие «управление транспортным средством». Под управлением транспортным средством в смысле ст. 264.1 УК РФ необходимо понимать непосредственное выполнение лицом функций водителя во время движения транспорта. То есть, транспортное средство должно в обязательном порядке находиться в движении. Так, лицо, которое находилось за рулем транспортного средства и даже привело в действие его двигатель, однако, движение не начало, не может рассматриваться в качестве лица, управляющего транспортным средством.

Разъяснение о том, кто признается лицом в состоянии опьянения, содержится в примечании 2 к ст. 264 УК РФ. Основаниями

освидетельствования являются: запах алкоголя изо рта; неустойчивость позы; нарушение речи; резкое изменение окраски кожных покровов лица; поведение, не соответствующее обстановке [94]. Для производства освидетельствования достаточно одного из вышеуказанных признаков. Данный перечень является исчерпывающим, поскольку в данном случае законодатель ограничился их четким перечислением, не добавляя словосочетания «и иные признаки».

При производстве освидетельствования на состояние опьянения в обязательном порядке должны соблюдаться все требования, предъявляемые законом, в ином случае результаты такого освидетельствования могут быть признаны незаконными, а, соответственно, лицо - невиновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Спорным мог бы являться вопрос о том, как определить, находилось ли лицо в состоянии опьянения, если оно скрылось с места происшествия. Однако, данный вопрос разъяснен в п. 10.2 Постановления № 25, в соответствии с которым оно может быть признано лицом, находившимся в состоянии опьянения, «если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством».

Однако, представляется необходимым отметить, что на практике доказать в таком случае факт нахождения лица в состоянии опьянения практически нереально. При исследовании решений судов не было выявлено ни одного такого случая, поскольку, как правила, лица, скрывшиеся с места происшествия и задержанные позднее в состоянии опьянения вне управления транспортным средством утверждают, что в таковое состояние они пришли уже после того, как закончили передвижение на транспортном средстве. Можно предположить, что факт управления в состоянии опьянения в таком случае может быть установлен лишь путем получения свидетельских показаний о том, что лицо в их присутствии употребляло алкоголь

(наркотические средства), после чего стало управлять транспортным средством, при этом, такие доказательства должны в обязательном порядке получать оценку в совокупности с иными, полученными по делу.

Для состава оконченного преступления не имеет значение, как долго управлял виновный транспортным средством. По конструкции объективной стороны рассматриваемое деяние является формальным составом, оно окончено с момента приведения лицом, находящимся в состоянии опьянения, транспортного средства в движение. Наступления каких-либо последствий не требуется.

Поскольку данное преступление имеет формальный состав, виновный не может привлекаться за покушение на преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ. С одной стороны, теоретически такая возможность существует, когда лицо в состоянии опьянения садится за руль транспортного средства, но еще не начало управление им. С другой стороны, в данном случае невозможно доказать намерение лица управлять данным транспортным средством, поскольку цели нахождения лица в состоянии опьянения в транспортном средстве, пусть даже и на водительском месте, могут быть любые (поспать, погреться и т.д.). Кроме того, если лицо и намеревалось привести транспортное средство в движение, но не сделало этого, в его действиях может усматриваться добровольный отказ.

Таким образом, объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ может быть совершена путем действия либо бездействия, при этом, обязательно наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти. Нарушение правил дорожного движения должно быть связано с наступлением общественно опасных последствий, иначе в действиях лица, допустившего нарушение правил, не будет усматриваться состава преступления.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ обладает сложностью конструкции, поскольку рассматриваемая уголовно-правовая норма теснейшим образом взаимосвязана с административно-

правовой нормой, поскольку в ст. 264.1 УК РФ имеется так называемая административная преюдиция. В названии статьи упомянуто лишь нарушение правил лицом, подвергнутым административному наказанию, в то время как в диспозиции нормы указывается, что ответственности подлежит и лицо, имеющее судимость, то есть, подвергавшееся уголовному преследованию. Помимо этого, по сути, речь идет лишь об одном нарушении. В связи с этим, целесообразно изложить название ст. 264.1 УК РФ как «Управление транспортным средством лицом, подвергнутым административному наказанию либо имеющим судимость».

По конструкции объективной стороны рассматриваемое деяние является формальным составом, оно окончено с момента приведения лицом, находящимся в состоянии опьянения, транспортного средства в движение. Наступления каких-либо последствий не требуется.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее к моменту совершения преступления шестнадцатилетнего возраста. Специфика субъекта - характер его деятельности: управление транспортными средствами. Из смысла ст. 264 УК РФ следует, что лицо должно считаться управляющим транспортным средством независимо от того, является ли оно работником автотранспортного предприятия, управляет личным автомобилем на законном основании или самовольно, имеет право на управление конкретным видом транспортного средства, не имеет или лишено.

Что касается субъекта, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, среди общих признаков субъекта можно отметить следующее:

- субъектом преступления является физическое лицо;
- лицо достигло возраста 16-ти лет;
- лицо является вменяемым.

Таким образом, в случае не достижения лицом, управляющим транспортным средством, 16-ти лет, даже при соблюдении всех остальных условий, оно привлечено к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ

быть не может. С нашей точки зрения, с учетом того, что в последнее время все более часто за рулем транспортных средств оказываются молодые люди, особенно, в состоянии опьянения, стремясь таким образом показать себя более взрослыми, заработать «авторитет» среди сверстников, более целесообразно предусмотреть наступление ответственности за преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, с 14-ти лет.

Специальные признаки субъекта ст. 264.1 УК РФ следующие:

во-первых, им может являться исключительно лицо, управляющее механическим транспортным средством. При этом, Пленум Верховного Суда РФ разъясняет, что водителем для целей ст. 264.1 УК РФ «признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением».

Таким образом, на основе анализа указанных разъяснений представляется, что субъектом может быть признано любое лицо, управляющее транспортным средством: обучающееся вождению; имеющее водительское удостоверение; лишенное водительского удостоверения; никогда не обучавшееся вождению и т.д.

во-вторых, данное лицо должно отвечать ряду условий, которые упоминались выше (лицо, управляющее транспортным средством в состоянии опьянения, при условии, если данное лицо:

- подвергалось административному наказанию за управление ТС в состоянии опьянения, то есть, привлекалось к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ;

- подвергалось административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, то есть, привлекалось к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ;
- имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч.2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ или ст. 264.1 УК РФ.

При квалификации деяний, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, проблемным является вопрос определения юридического статуса лица, привлекаемого к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ. Законодатель связал его с наличием действующего административного взыскания за ряд правонарушений либо с наличием судимости за ряд преступлений.

Что касается наличия у лица административного взыскания, то здесь необходимо обратиться к норме, предусмотренной ст. 4.6 КоАП РФ, то есть, для признания лица подвергнутым административному взысканию в целях ст. 264.1 УК РФ видится необходимым два условия:

- постановление о назначении административного наказания вступило в законную силу;
- не истек годичный срок давности с момента исполнения данного постановления.

Что касается наличия у лица судимости, то здесь уже необходимо рассматривать вопросы уголовного права относительно судимости. Исходя из этого, для признания лица имеющим судимость по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 в целях ст. 264.1 УК РФ видится необходимым два условия:

- обвинительный приговор суда вступил в законную силу;
- судимость не снята и не погашена.

Существенной проблемой, связанной с признанием лица субъектом ст. 264.1 УК РФ, является неоднозначное толкование ст. 10 УК РФ, которая



предусматривает, что уголовный закон, ухудшающий положение лица, обратной силы не имеет.

С точки зрения некоторых исследователей, по ст. 264.1 УК РФ могут быть привлечены исключительно те лица, которые были подвергнуты административному наказанию по ст. ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ или осуждены по ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ после 01 июля 2015 года, то есть, после вступления ст. 264.1 УК РФ в законную силу. Другие авторы оспаривали данную точку зрения [20, с. 225]. Спор разрешил Президиум Верховного Суда РФ, указав, что учитывается и административное наказание, назначенное до 1 июля 2015 года, при условии, что на момент совершения нового правонарушения не истек срок, установленный ст. 4.6 КоАП [81].

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, имеет сложную конструкцию [8, с. 47]. Анализ следственной и судебной практики показывает, что правила дорожного движения в основном нарушаются умышленно, а к последствиям этих нарушений субъект относится неосторожно (легкомысленно или небрежно).

В целом же преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, является неосторожным преступлением, поскольку субъективную сторону данного деяния определяет неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Что касается преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, то форма вины при совершении данного преступления является дискуссионным вопросом. Некоторые авторы полагают, что рассматриваемое преступление может быть совершено только с умышленной формой вины и умысел может быть исключительно прямым [15, с. 281].

Сторонники иной точки зрения полагают, что преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности (в форме преступной небрежности) [52, с. 253].

К таким ситуациям, по мнению данных авторов, следует относить такие случаи, как принятие лицом лекарственных препаратов, содержащих в своем составе наркотические либо психотропные вещества. Небрежность в данном случае заключается в том, что лицо не удостоверилось перед приемом препарата в отсутствии противопоказаний в виде управления транспортным средством, хотя, осознавая, что транспортное средство является источником повышенной опасности, должно было удостовериться в этом, например, в ходе консультации с лечащим врачом либо путем изучения инструкции. Сюда же следует относить и те ситуации, в которых лицо, употребляя за некоторое время до управления транспортным средством алкогольные напитки или наркотические средства, полагает, что к моменту управления транспортным средством произошло его полное отрезвление, хотя при необходимой внимательности было должно и могло предвидеть факт нахождения его в состоянии алкогольного опьянения, например, путем анализа внешних признаков (окраска кожных покровов, запах), путем использования алкотестера и т.д. [52, с. 253].

Ситуация с субъективной стороной преступления довольно сложна.

Ю.Е. Пудовочкин полагает, что «в случаях, когда в статье Особенной части УК РФ специально не предусмотрено указание на неосторожную форму вины, деяние будет считаться преступлением в случае его совершения «не только по неосторожности», а значит, как в случае его совершения по неосторожности, так и в случае его умышленного совершения» [107, с. 35]. С другой стороны, приведенные примеры свидетельствуют о том, что поведение лица в рассматриваемых случаях вряд ли может расцениваться как прямой умысел, поскольку лицо уверено в отсутствии у него состояния опьянения.

Однако, данную спорную ситуацию разрешил Пленум Верховного Суда РФ, отметив, что «По смыслу уголовного закона, преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, совершается умышленно».

В связи с этим, более близка позиция, что преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, может совершаться исключительно с прямым умыслом.

Таким образом, подводя итог, можно отметить следующее. Субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ – общий, его специфика – вид деятельности: управление транспортными средствами. Субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ – специальный, лицо, ранее судимое либо привлеченное к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

По поводу субъективной стороны преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ идут множественные дискуссии, но первое из указанных преступлений может быть совершено только по неосторожности, а второе – с прямым умыслом.

## **2.2 Уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств**

К преступлениям, совершаемым лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств, относятся следующие составы преступления:

- нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

Далее следует рассмотреть уголовно-правовые признаки каждого из указанных выше составов преступлений.

Состав преступления, предусмотренный ст. 263.1 УК РФ, разделен законодателем на два вида: неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности (ч. 1) и неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности (ч. 2).

Основным непосредственным объектом рассматриваемого состава преступления, являются общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, характеризующиеся состоянием защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Предмет - объекты транспортной инфраструктуры (железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены и др.).

Объективная сторона характеризуется неисполнением требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах и обязательным наступлением последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо причинения крупного ущерба, а также наличием причинной связи между неисполнением требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и наступлением указанных последствий.

При квалификации данных деяний необходимо установить, какие требования предъявляются для обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Согласно ст. 8 ФЗ о транспортной безопасности требования по обеспечению безопасности транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, устанавливаются Правительством РФ [95].

Обеспечение транспортной безопасности предполагает реализацию ряда мер, к которым относятся:

- «правовые – разработка и принятие документов нормативного характера, определяющих процедуру обеспечения транспортной безопасности, ликвидацию угроз, устранение последствий актов незаконного вмешательства;
- экономические, к числу которых можно отнести налогообложение, в том числе транспортный налог, платность пользования объектами транспортной инфраструктуры;
- организационные – мониторинг объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, учет потенциально опасных объектов, оценка воздействия транспортного комплекса на иные объекты;
- иные меры. В данном случае Закон предоставляет возможность совершенствовать механизм обеспечения транспортной безопасности. К таким мерам можно отнести техническое совершенствование транспортных средств и объектов инфраструктуры, искусственное моделирование угроз транспортной безопасности; разработку научных подходов и критериев в обеспечении транспортной безопасности, а также ряд других мер, в том числе те, которые направлены на обеспечение иных видов безопасности, но в комплексе затрагивают и транспортные объекты» [18, с. 45-49].

Состав преступления сконструирован по типу материального состава преступления, требуется наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или причинения крупного ущерба.

Согласно п. 2 Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека [92], под вредом здоровью человека понимается нарушение анатомической целостности и физиологической функции органов и тканей человека в результате воздействия физических,

химических, биологических и психических факторов внешней среды. Категория вреда зависит от степени его тяжести и устанавливается в соответствии с медицинскими критериями его определения.

Вторым последствием является причинение крупного ущерба. Понятие крупного ущерба раскрывается в примечании к ст. 263.1 УК РФ согласно которому таковым признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

Третьим обязательным признаком объективной стороны является наличие причинно-следственной связи между общественно опасными действиями (бездействием) лица.

Так, согласно акту внеплановой проверки Центрального управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, пешеходные переходы 1 категории, расположенные на 70 км 8 пк и 7 км 2 пк станции, не были оборудованы автоматической сигнализацией о приближении поезда, зонами накопления пассажиров. По результатам проверки в Московскую дирекцию инфраструктуры структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД» было внесено предписание об устранении выявленных нарушений. Однако выявленные нарушения до настоящего времени не устранены, указанные пешеходные переходы должным образом не оборудованы. В этой связи, следователем были установлены сведения, указывающие на наличие в действиях сотрудников Московской дирекции инфраструктуры структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД» признаков состава преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263.1 УК РФ. Заключение судебно-технической экспертизы подтвердило, что личная неосторожность пострадавшей причиной травмирования не явилась, а при оборудовании пешеходного перехода световой и звуковой сигнализацией, имелась возможность предотвратить наезд на В. [6]

Субъективная сторона характеризуется неосторожной формой вины.

Субъект преступления специальный – лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, вменяемое и достигшее шестнадцатилетнего возраста. При этом, следует заметить, что ФЗ о транспортной безопасности распространяет свое действие не только на собственников объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые несут бремя содержания своего имущества и ответственности за него, но и на лиц, обладающих узким кругом правомочий: пользователей, арендаторов и т. п.

Непосредственным объектом недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями считается (ст. 266 УК РФ) «безопасность движения и эксплуатации технических систем транспорта, а дополнительным или факультативным – жизнь, здоровье, собственность граждан или юридических лиц» [37, с. 335].

Предмет преступления - транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации или связи либо иное транспортное оборудование.

Статья 266 УК РФ предусматривает два преступления:

- недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации и связи либо иного транспортного оборудования, т.е. 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) (абз. 4 п. 17 Постановления № 25);
- выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, т.е. невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние

транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями (абз. 6 п. 17 Постановления № 25).

Преступление считается оконченным с момента наступления указанного в законе последствия: причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерти (ч. 3 ст. 266 УК РФ).

Обязательным признаком объективной стороны является причинная связь, специфика которой заключается в том, что преступные последствия причиняются не субъектом рассматриваемого преступления, а лицом, которому была разрешена эксплуатация технически неисправного транспортного средства или недоброкачественно отремонтированной технической системы транспорта.

Субъективная сторона выражается в форме преступной неосторожности (легкомыслия либо небрежности).

Субъект недоброкачественного ремонта технических средств - физическое, вменяемое лицо, достигшее 16-летнего, а субъект выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств - лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств.

Основным непосредственным объектом состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, является безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, водного, автотранспорта, а равно городского электротранспорта, обязательным дополнительным непосредственным объектом является жизнь или здоровье, а факультативным непосредственным объектом – отношения собственности.

Объективная сторона преступления - нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Круг таких правил весьма широк, в связи с чем, дать исчерпывающий перечень всех нарушений, образующих объективную сторону рассматриваемого состава, невозможно. Однако в любом случае необходимо указывать в обвинительном заключении и приговоре, какое именно правило нарушено, в каком нормативном акте оно закреплено, и опубликован ли этот акт.



Абсолютное большинство несчастных случаев с пешеходами происходит исключительно по вине последних. И здесь возникают ситуации, когда ответственность, в том числе и уголовную, должен нести сам пешеход. Однако, сложность установления причинной связи между допущенными пешеходами нарушениями и наступившими тяжкими последствиями заключается в том, что эти последствия причиняет не пешеход-нарушитель, а транспортное средство, на пути которого он оказался.

Так, при резком торможении, особенно при неблагоприятных дорожных условиях автомобиль может занести и выбросить на полосу встречного движения или в кювет. В результате могут наступить последствия более тяжкие, чем наезд на нарушителя-пешехода. Но в те мгновения, секунды, которыми располагает водитель, увидев неожиданно на своем пути человека, он действует скорее даже не по правилам, предписывающим ему затормозить и принять другие меры для избежания наезда, но инстинктивно, пытаясь спасти пешехода, не задумываясь о возможных последствиях. Нередко это становится актом самопожертвования, когда несчастье постигает самого водителя или находящихся в его машине людей. Они при столкновении или опрокидывании автомобиля получают ранения или погибают.

В любом таком случае, когда причиной создания экстремальной ситуации стали действия пешехода, должно быть установлено, не были ли допущены нарушения правил до момента появления на дороге человека, был ли должен и мог ли водитель предвидеть такое появление. Если нарушения с его стороны не было, и виновником создания экстремальной ситуации явился пешеход, все равно требует ответа вопрос о правильности действий водителя – начиная с того момента, когда он увидел появление человека.

Во всех случаях действия водителя подпадают под понятие крайней необходимости (ст. 39 УК РФ), согласно которому не может быть признано преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам, если данное действие было направлено на устранение опасности,

непосредственно угрожающей личности, и если эта опасность не могла быть устранена иными средствами. «Даже превышение пределов крайней необходимости, когда причиняется вред, явно не соответствующий характеру и степени угрожающей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась, и был причинен вред, равный или более значительный, чем предотвращенный, может влечь уголовную ответственность только в случаях умышленного причинения вреда. В дорожно-транспортных происшествиях о превышении пределов крайней необходимости не может быть и речи, тем более в случаях, когда водитель ставит под угрозу собственную жизнь и свое здоровье» [19, с. 34-40].

В анализируемых случаях должны также учитываться и положения уголовного закона, определяющие обоснованность риска (ст. 41 УК РФ). Такой риск не признается обоснованным, если бы был «заведомо сопряжен с угрозой для жизни многих людей, с угрозой экологической катастрофы или общественного бедствия». Очевидно, что в ДТП для такой заведомости места нет.

Но даже когда наличие в действиях пешехода-нарушителя состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, очевидно, следственные и судебные органы обычно не прибегают к применению уголовного наказания. Однако, применение ст. 268 УК РФ к пешеходам-нарушителям позволило бы эффективнее влиять на повышение безопасности на дорогах.

На железнодорожном транспорте также распространены нарушения пассажиров и других пользователей железными дорогами, которые могут повлечь тяжкие последствия. Некоторые из этих нарушений в отдельные годы даже рассматривались как самостоятельный вид преступления. К их числу, например, относилась самовольная остановка поезда без надобности, которая могла нарушить нормальное движение поездов или повлечь несчастные случаи с людьми, крушение, повреждение подвижного состава и иные тяжкие последствия (ст. 2131 УК РСФСР 1960 г.).

По ст. 268 УК РФ названное и другие нарушения могут квалифицироваться только в случае причинения по неосторожности смерти либо тяжкого вреда здоровью человека.

Сама остановка поезда, например, с помощью стоп-крана, или иное деяние могут быть совершены как умышленно, так и по неосторожности. Так, стоп-кран нередко срывают для продления посадки или для незапланированной остановки состава с целью высадки либо просто из хулиганских побуждений. В других же случаях срыв стопсигнала может произойти исключительно потому, что пассажир неловко ухватился за него. По отношению к наступившим последствиям психическое положение вещей всегда должно характеризоваться неосторожной формой вины (преступной небрежностью или самонадеянностью). При умысле на причинение этих последствий действия виновного будут квалифицироваться по иным статьям УК РФ. Другим, помимо принудительной остановки поезда, грубейшим нарушением действующих на железнодорожном транспорте правил является самовольное открывание на ходу дверей. Это нарушение предусмотрено, например, в Правилах пользования Московским метрополитеном и ряде других ведомственных нормативных актов.

Опасность наступления тяжких последствий при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, весьма велика. Поэтому не случайно в правовых нормах, обращенных к работникам железнодорожного транспорта, содержатся требования, касающиеся поведения пассажиров и других лиц, пользующихся услугами железных дорог. Так, в п. 1.4 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации [105] говорится о том, что работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать безопасность пассажиров, создавать им необходимые удобства и т.п., но одновременно требовать от них выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил.

Еще более строги требования по контролю за пассажирами и другими лицами, которые могут оказаться на борту водного или воздушного

транспортного средства или в районе взлетно-посадочных полос либо в фарватере морского или речного судоходства. Если пути движения автомобильного транспорта практически общедоступны, а железнодорожного – хотя и в меньшей мере, но не изолированы от вмешательства посторонних лиц, то в отношении водного и особенно воздушного транспорта такое вмешательство существенно ограничено. В то же время случаи создания помех взлету или посадке летательного аппарата не исключены. Появление на взлетно-посадочной полосе или в опасной близости от нее какого-либо транспортного средства или людей может повлиять на действия пилота и повлечь тяжкие последствия. Еще более вероятны подобные случаи при появлении помех для безопасного движения водных судов.

В большинстве случаев угроза безопасности движения или эксплуатации этих видов транспортных средств может исходить от лиц, находящихся на их борту. Прежде всего – это те же пассажиры.

Для рассматриваемых видов транспорта источником опасности могут быть перевозимые пассажирами грузы, а также грузы, направляемые грузоотправителями.

Так, в Воздушном кодексе РФ содержится целый ряд положений по обеспечению авиационной безопасности, связанных с перевозкой грузов. В частности, предусмотрены меры, исключающие возможность незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных предметов и веществ. Обязательному предполетному досмотру подлежат пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах.

Нарушение пассажиром, грузовладельцем или грузоотправителем установленных требований дает право перевозчику в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира или груза.

Достаточно жесткие требования предъявляются и к самим пассажирам, пользующимся воздушным транспортом. В том же Воздушном кодексе РФ

закреплено право на прекращение перевозки пассажира воздушного судна при нарушении им правил поведения на борту, создающем угрозу безопасности полета либо жизни и здоровью других лиц, а также при невыполнении пассажиром воздушного судна распоряжений командира. Это положение распространяется на пассажиров, состояние здоровья которых угрожает безопасности, а равно создающих беспорядок и неустрашимые неудобства для других лиц.

Требования по соблюдению правил, обеспечивающих безопасность полетов, распространяются и на других лиц, деятельность которых может нарушить такую безопасность. Например, установлены строгие требования к размещению вблизи объектов радиолокации и радионавигации, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов, и в зоне действия систем посадки линий связи и электропередач, радиоизлучающих объектов и сооружений различного назначения, которые могут повлиять на безопасность полетов.

В значительной мере сходны с перечисленными правилами, предъявляемые к лицам, находящимся на борту водного судна либо способным своими действиями повлиять на состояние водных путей, работу корабельных средств связи и т. д.

Так, в уставах морского и водного транспорта, ряде других нормативных актов, в том числе в ведомственных инструкциях и приказах, изложены положения, связанные с требованиями к провозимому грузу и пассажирам. Например, не разрешается перевозка багажа и ручной клади, которые могут причинить вред судну и находящимся на нем пассажирам. Пассажир обязан соблюдать общественный порядок и действующие на судне правила.

В случае непрекращения нарушений после предупреждения администрацией судна капитан вправе удалить пассажира-нарушителя с судна. Контроль за выполнением пассажирами установленных правил возложен и на других членов экипажа судна. Это преследует, среди прочего,

и цель предупредить возможность анализируемого преступления. Особую опасность представляет собой перевозка запрещенных грузов (пожароопасных, взрывчатых и иных подобных веществ), а также небрежное обращение с огнем. Взрыв на судне или пожар могут привести к самым тяжким последствиям. Недопустимо также любое вмешательство посторонних лиц в действия по обеспечению вождения судна, его надежной радиосвязи и т.п.

К перечисленным в законе тяжким последствиям могут также привести нарушения, совершаемые в случаях, когда судно терпит бедствие, и необходимо строгое соблюдение порядка эвакуации пассажиров, их размещения в шлюпках. Нарушения правил безопасности в этих и других подобных случаях способны усугубить положение и повлечь человеческие жертвы.

При расследовании рассматриваемых преступлений особые трудности может вызвать установление причинно-следственной связи между фактом нарушения и наступившими последствиями. Чаще всего такие причинно-следственные связи носят сложный, опосредованный характер, и их установление связано с производством специальных экспертных исследований.

Рассматриваемый состав преступления сконструирован по типу материальных составов. В ст. 268 УК РФ перечисляются те последствия, которые являются обязательным признаком рассматриваемого преступления. Это – причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3).

Рассматриваемое преступление характеризуется неосторожной виной. В литературе подчеркивалось, что рассматриваемое преступление «...совершается в результате невнимательности, рассеянности, легкомысленного расчета на то, что никаких опасных последствий в результате этого нарушения не наступит. Однако в ряде случаев имеет место грубое, злостное нарушение правил». И далее «учитывая значительное

различие в степени общественной опасности сознательного (грубое, злостное) нарушения правил и неосознанного (например, по рассеянности), необходимо дифференцировать уголовную ответственность в рамках неосторожного преступления» [17, с. 102].

В литературе высказывается мнение и о наличии в рассматриваемом преступлении двойной формы вины [38, с. 338]. Данное мнение является теоретически и практически обоснованным.

В статье 268 УК РФ приводится примерный перечень субъектов преступления. Среди них – пешеходы. При этом, не являются субъектом данного преступления лица, нарушившие Правила дорожного движения при управлении мотоциклом, так как мотоцикл является механическим транспортным средством (примечание к ст. 264 УК РФ), и нарушение правил безопасности при управлении им подпадает под признаки ст. 264 УК РФ в случаях наступления перечисленных в этой статье последствий.

К участникам дорожного движения не относятся регулировщики дорожного движения – сотрудники полиции, военной инспекции, работники дорожно-эксплуатационной службы, дежурные на железнодорожном переезде, паромной переправе, дружинники, внештатные сотрудники полиции, имеющие соответствующие удостоверение и экипировку.

В литературе отмечалось, что совершенные по вине участников дорожного движения «дорожно-транспортные происшествия независимо от того, дорожно-транспортный проступок это или дорожно-транспортное преступление, имеют единый объект правонарушения, одинаковых субъектов, аналогичную характеристику субъективной стороны (вины). Они сопровождаются одними и теми же нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации и отличаются лишь степенью общественной вредности, определяемой тяжестью наступивших последствий. Дорожно-транспортному преступлению свойствен такой критерий как общественная опасность» [17, с. 112].

Таким образом, преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств, являются материальными составами, характеризующиеся неосторожной формой вины. Субъектом преступления может быть как общий, так и специальный.

### **2.3 Уголовно-правовые признаки составов преступлений, совершаемых лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств**

В данной части магистерской диссертации будут рассмотрены преступления, совершаемые лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспортных средств:

- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);
- неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ).

В приведении в негодность путей сообщения (ст. 267 УК РФ) объектом посягательства выступает транспортная безопасность. Данный объект является кумулятивным по отношению к жизни и здоровью людей, но интегративным по отношению к сохранности указанного имущества. В случае приведения в негодность путей сообщения причиняется вред или создается угроза причинения вреда жизни, здоровью людей, имущественным правам широкого круга лиц: перевозчика, пользователей транспортных услуг, а также имуществу собственника путей сообщения. Вместе с тем объект преступления один - транспортная безопасность [41, с. 109].

А.И. Коробеев, полемизируя с В.И. Касынюком [42, с. 8], обоснованно указывает, что объектом преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, являются условия безаварийности работы транспорта [56, с. 207]. Похожее утверждение высказано Н.И. Пикуровым: «Рассматриваемое деяние...



представляет противоправное нарушение технологической системы, обеспечивающей функционирование транспортных средств, которое создает непосредственную возможность аварии, крушения, катастрофы, наступления тяжких последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью потерпевших, гибель людей либо причинение крупного ущерба» [84, с. 127-128].

В настоящее время для квалификации содеянного по ч. 1 ст. 267 УК РФ требуется, чтобы преступное деяние причинило вред сразу двум или более охраняемым законом объектам, поскольку приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения имеет обязательный дополнительный непосредственный объект.

Необходимо отметить, что предметом преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, являются лишь те транспортные средства, пути сообщения, средства связи и другое транспортное оборудование, которые являются пригодными и используются в процессе движения (его обеспечения), либо выполняют реальную функцию по обеспечению безопасности движения. Поэтому, не образует состав преступления приведение в негодность находящегося в локомотивном депо в качестве музейного экспоната исправного паровоза, который тем не менее не является транспортным средством, участвующим в процессе движения [127, с. 447-503].

Объективная сторона приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения согласно диспозиции ст. 267 УК РФ охватывает следующие виды общественно опасного поведения лица:

- разрушение транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, т.е. полный распад системы, в результате чего она не способна функционировать по своему назначению;
- повреждение вышеуказанных средств, составляющих предмет преступления – такое изменение качества транспортных средств или путей сообщения, которое не исключает возможность их

восстановления путем ремонта, но в течение некоторого времени не позволяет использовать их по прямому назначению;

- приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние выше обозначенного предмета преступления, т.е. «создание таких условий, при которых транспортное оборудование, не будучи повреждено, вместе с тем не может использоваться по назначению, либо произведены такие изменения в транспортных средствах или путях сообщения, которые, являясь легко устранимыми, в течение определенного времени делают невозможным их использование по назначению» [127, с. 447-453];
- блокирование транспортных коммуникаций. Следует заметить, что в литературе содержание рассматриваемого акта преступного поведения раскрывается по-разному. Например, Б.В. Яценко считает, что «блокирование транспортных коммуникаций состоит в создании препятствий для свободного передвижения воздушных судов, железнодорожного и автомобильного транспорта. Они, как считает автор, могут выражаться в преграждении любым способом автомобильной дороги, перекрытии железнодорожных путей или взлетно-посадочной полосы большими группами людей и т.д.». Близкую по смыслу позицию занимают А.И. Коробеев [56, с. 172] и другие ученые, которые раскрывают понятие «блокирование транспортных коммуникаций» через признак «перекрытие» [64, с. 620].

В целом же, большинство авторов, несмотря на различные формулировки, сходятся в том, что суть блокирования транспортных коммуникаций заключается в создании препятствий движению транспорта, способных либо существенно затруднить его, либо полностью прекратить.

Е.В. Медведев и В.И. Гришин считают, что по содержанию описываемое посягательство ни с точки зрения теории, ни с позиции

практики не вписывается в понятие приведения в негодность транспорта и не соответствует смыслу преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ [78, с. 30].

Дело в том, что блокирование транспортных сообщений вполне успешно коррелирует признакам нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, содержащимся в ст. 268 УК РФ.

Преступление, закрепленное данной статьей, охватывает своим смыслом все виды угроз транспортной безопасности, которые не связаны с халатностью работников транспорта (не вызваны внутренними сбоями в его системе), а обусловлены внешними факторами, действиями посторонних лиц, причем не сопряженными с повреждением или уничтожением самого транспорта или элементов его системы [75, с. 23].

С точки зрения смысла закрепленной в ст. 268 УК РФ нормы даже не требуется какого-либо специального указания на такой признак, как блокирование транспортных коммуникаций. Это действие выступает одним из способов нарушения безопасных условий функционирования транспорта, автоматически подразумеваемых указанной нормой.

Следует отметить, что такой подход к определению места рассматриваемого посягательства в системе транспортных преступлений никоим образом не нарушает критериев его криминализации, поскольку совершенно не меняет представление о характере и степени общественной опасности блокирования транспортных коммуникаций. Если квалифицировать это деяние по ст. 268 УК РФ, неизменной остается даже санкция за него. Зато его официальное признание в таком виде будет способствовать упорядочиванию системы уголовно-правового противодействия внешним угрозам транспортной безопасности, позволит более точно дифференцировать ответственность за образующие их преступления, а вместе с тем устранить существенный законодательный пробел и снять многие спорные вопросы применения норм УК РФ о транспортных преступлениях на практике.

Вредными последствиями приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения являются причинение тяжкого вреда здоровью человека или причинение крупного ущерба (ч. 1 ст. 267 УК РФ), причинение смерти человеку (ч. 2 ст. 267 УК РФ), причинение смерти двум и более лицам (ч. 3 ст. 267 УК РФ).

Нередко причинная связь при совершении рассматриваемого преступления бывает осложнена вмешательством различных неблагоприятных факторов.

Исходя из доктринального толкования ст. 267 УК РФ с учетом ч. 2 ст. 20 УК РФ, субъектом приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения является физическое вменяемое лицо, достигшее четырнадцатилетнего возраста. Представляется, «что причинами, побудившими законодателя установить именно такой возраст, с которого наступает уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, являются, во-первых, повышенная степень общественной опасности этого преступления, а, во-вторых, способность лица, достигшего четырнадцатилетнего возраста, в полной мере осознавать социальный смысл своего деяния (пускай и не во всех аспектах, но в основном)» [127, с. 447-503].

Исследуемый состав преступления характеризуется неосторожной виной по отношению к вредным последствиям, поэтому в целом оно признается неосторожным.

По мнению И.М. Тяжковой, данное преступления «является преступлением с двумя формами вины и, следовательно, может характеризоваться с субъективной стороны как умышленное» [11, с. 263].

Действительно, разрушая, повреждая транспортные средства и пути сообщения, блокируя транспортные коммуникации, виновный осознает общественную опасность своих действий, предвидит неизбежность или возможность наступления вредных последствий и либо желает, либо

сознательно допускает эти последствия, а также безразлично относится к их наступлению.

По мнению И. М. Тяжковой, этот вывод полностью согласуется со ст. 27 УК РФ, согласно которой если в результате совершения умышленного преступления причиняются тяжкие последствия, которые по закону влекут более строгое наказание и которые не охватывались умыслом лица, уголовная ответственность за эти последствия наступает только в случае, если лицо предвидело возможность их наступления, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение, или же если лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления этих последствий. В целом такое преступление признается совершенным умышленно.

Однако позиция И.М. Тяжковой противоречит прямому указанию в законе на неосторожную форму вины.

Общественная опасность преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ состоит в том, что виновные грубо нарушают требования не только международных соглашений, но и отечественного законодательства о спасении лиц, находящихся в опасном состоянии, от их гибели. Непосредственным объектом рассматриваемого преступления является безопасность жизни людей, терпящих бедствие на морском или ином водном пути.

Некоторые авторы в качестве дополнительного объекта рассматривают жизнь или здоровье одного или нескольких лиц [126, с. 424]. Однако с этим трудно согласиться, поскольку анализируемый состав не предусматривает наступления каких-либо последствий при бездействии капитана судна на море, являясь по своей конструкции формальным составом преступления.

Встречается точка зрения и о том, что объектом анализируемого преступления является жизнь и здоровье потерпевших [51, с. 668]. Однако по указанным выше соображениям такая позиция является ошибочной. Она была верна применительно к УК РСФСР 1960 г., в котором ст. 129 УК

РСФСР предусматривала ответственность за рассматриваемый состав преступления.

Трудно согласиться и с мнением, что объектом неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие являются безопасность движения и эксплуатации морского и речного транспорта [121, с. 569], поскольку виновный их не нарушает.

Объективная сторона характеризуется бездействием, то есть капитан судна не выполняет своих служебных обязанностей по оказанию помощи людям, находящимся на судне, которое терпит бедствие на море или ином водном пути, например, реке или судоходном озере. Данная обязанность вытекает из КВВТ, Водного кодекса РФ и КТМ, согласно которым капитан судна обязан оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде, если это не связано с серьезной опасностью для его судна и находящихся на нем людей.

Обязанность оказания помощи терпящим бедствие на море возникает и в связи с Конвенцией ООН по Морскому праву от 10 декабря 1982 г. [53]. Конвенция определяет и уголовную юрисдикцию при столкновении судов, согласно которой в случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента в открытом море, влекущего уголовную или административную ответственность капитана или какого-либо другого лица, служащего на судне, никакое уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица не может быть возбуждено иначе, чем перед судебными или административными властями государства флага соответствующего судна или того государства, гражданином которого это лицо является.

Однако обязательным условием рассматриваемого деяния является такое бездействие капитана судна, то есть неоказание помощи терпящим бедствие на море или ином водном пути, когда такая помощь не была оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. Поэтому состав преступления отсутствует, если помощь не была оказана вследствие серьезной опасности при проведении спасательных работ для

своего судна, его экипажа и пассажиров, находящихся на нем. Например, если при сильном шторме возникает угроза столкновения судов при приближении к судну, терпящему бедствие, запрещено проводить спасательные операции судам, перевозящим взрывоопасные и легковоспламеняющиеся грузы, танкерам, перевозящим нефть, газ и др.

В литературе некоторые авторы справедливо выделяют два вида бездействия: неоказание помощи капитаном судна, находящегося рядом с людьми, терпящими бедствие; неприбытие судна к месту бедствия для оказания помощи терпящим бедствие [123, с. 547]. Терпящими бедствие считаются люди, или хотя бы один человек, как оказавшиеся в воде, так и находящиеся в лодке, на плоту или ином плавающем предмете, когда им угрожает утопление при оставлении их без помощи.

Субъективная сторона деяния характеризуется виной в виде прямого умысла, то есть капитан любого судна осознает свою возможность оказать помощь людям, терпящим бедствие, без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров, но не принимает мер к их спасению, оставляя их в опасном состоянии. Субъектом может быть только капитан любого судна, не оказавшего помощь людям, терпящим бедствие, или любое другое лицо, исполняющее его обязанности, например, при отсутствии капитана на судне, его болезни. Не являются субъектами рассматриваемого преступления водители катеров, яхт, лодок и других транспортных средств, действия которых могут квалифицироваться при определенных обстоятельствах по ст. 125 УК РФ.

Выводы по второй главе магистерской диссертации.

- Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ обладает сложностью конструкции, поскольку рассматриваемая уголовно-правовая норма теснейшим образом взаимосвязана с административно-правовой нормой. В связи с этим, целесообразно изложить название ст. 264.1 УК РФ как «Управление транспортным средством лицом, подвергнутым административному наказанию

либо имеющим судимость». Преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств являются материальными составами, характеризующиеся неосторожной формой вины.

- Субъектом преступления может быть как общий, так и специальный.
- По содержанию блокирование транспортных коммуникаций ни с точки зрения теории, ни с позиции практики не вписывается в понятие приведения в негодность транспорта и не соответствует смыслу преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. Блокирование транспортных сообщений вполне успешно коррелирует признакам нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, содержащимся в ст. 268 УК РФ.



### **Глава 3. Актуальные проблемы реализации уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств**

#### **3.1 Квалифицирующие признаки преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Составы транспортных преступлений содержат ряд квалифицирующих признаков, отражающих содержание типовой степени общественной опасности.

Как известно, в уголовно-правовой литературе квалифицирующим признаком принято считать указанные в законе существенные обстоятельства, отражающие типовую значительно измененную в сравнении с основным составом преступления степень общественной опасности содеянного и личности виновного, влияющие на меру ответственности [68, с. 230]. При этом «квалифицирующими могут быть лишь обстоятельства, прямо относящиеся к содеянному и к личности виновного...» [62, с. 177].

В теории уголовного права разработаны правила конструирования квалифицированных составов:

- типичность обстоятельства, выражающего сущность квалифицирующего признака (другими словами, их характерность для абсолютного большинства случаев проявления этого вида данного преступления);
- квалифицирующий признак не входит в содержание основного состава преступления;
- безусловное влияние на повышение степени общественной опасности преступления или личности виновного;
- строго определенная направленность указанного влияния;

- связь с временными рамками преступления. Последнее означает, что «...квалифицирующие обстоятельства - это лишь те данные по делу, которые сформировались до момента окончания преступления...» [62, с. 185].

Ст. 263 УК РФ дополнена ч. ч. 1.2, 2.1 и 4 (следует заметить, что в результате статья приняла сложно воспринимаемый вид), которыми уголовная ответственность усилена в связи с совершением преступления в состоянии опьянения. Таким образом, законодатель повторил прием дифференциации уголовной ответственности, который был применен им в отношении автоматотранспортных преступлений. В обоих случаях одному и тому же обстоятельству придано тройное значение: квалифицирующего и особо квалифицирующих признаков, что вряд ли можно признать обоснованным (при этом следует учитывать и то, что состояние опьянения закреплено в качестве отягчающего наказание обстоятельства в Общей части УК РФ). С другой стороны, в данном случае законодателя понять можно: если уж он пришел к выводу о целесообразности ужесточения уголовной наказуемости управления нетрезвыми водителями автотранспортными средствами и ввел такую ответственность в 2011 г., то совершенно логичным было распространить этот прием и на все другие виды транспорта [58, с. 54].

Статья 264 УК РФ серьезные изменения претерпела в 2009 году, когда законодатель разделил ответственность за преступления в зависимости от нахождения лица в состоянии опьянения и наступления общественно опасных последствий. Последующие изменения в данную норму были внесены в июне 2019 года, когда каждая часть рассматриваемой нормы была дополнена таким квалифицирующим признаком, как «сопряженное с оставлением места совершения», то есть, в данном случае, имеется ввиду оставление места совершения дорожно – транспортного происшествия.

Уголовная ответственность по п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ наступает в случае нарушения правил дорожного движения лицом, управляющим

механическим транспортным средством в состоянии опьянения, повлекшего причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Таким образом, для привлечения к уголовной ответственности лица за совершение рассматриваемого преступления необходимо наличие следующих условий: лицо, управляющее механическим транспортным средством, находилось в состоянии опьянения, нарушило правила дорожного движения; потерпевшему причинен тяжкий вред здоровью; причинение тяжкого вреда находится в прямой причинно-следственной связи с нарушением правил.

Для целей данной статьи достаточно, чтобы человек находился в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения. Для установления данного факта необходимо установить факт такого опьянения, об этом мы уже частично говорили выше, применительно к объективной стороне преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

По п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ устанавливается ответственность за совершение деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, если оно сопряжено с оставлением места его совершения. Этот признак мы рассмотрим чуть позже.

Законодатель отнес преступление, предусмотренное ч. 2 ст. 264 УК РФ, к преступлению небольшой тяжести, как и преступление, предусмотренное ч. 1 данной статьи.

При квалификации действий лица по п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ следует учитывать непереносимое правило о необходимости наличия в действиях лица всех признаков объективной стороны. То есть, недостаточно совершения дорожно-транспортного происшествия, повлекшего причинение тяжкого вреда здоровью, в состоянии опьянения, если ни один пункт правил дорожного движения не нарушен.

Преступление, предусмотренное ч. 3 ст. 264 УК РФ, законодатель относит к категории преступлений средней тяжести. Отличие данного преступления от деяния, предусмотренного ч. 1 данной статьи, заключается в

наступлении различных общественно опасных последствий, так, если для квалификации деяния по ч. 1 ст. 264 УК РФ необходимо причинение тяжкого вреда здоровью человека, то для квалификации по ч. 2 необходимо причинения смерти.

Ч. 4 ст. 264 УК РФ по своей сути соединяет части деяний, предусмотренных ч. 2 и ч. 3 УК РФ и предусматривает в п. «а» уголовную ответственность за нарушение лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, правил дорожного движения, повлекшее причинение смерти, а п. «б» аналогичен такому же пункту в ч. 2 ст. 264 УК РФ.

За данное преступление законодатель ужесточил наказание, предусмотрев верхний порог в семь лет лишения свободы. Данный факт объясняется тем, что совершение преступления в состоянии опьянения дорожно-транспортного происшествия считается наиболее тяжким деянием, ведь само по себе управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения представляет опасность для окружающих, поскольку такой водитель не может реально оценивать обстановку, его реакция замедлена.

Законодатель и далее конструирует статью 264 УК РФ по тому же принципу, чередуя преступление, влекущее определенные общественные последствия, с таким же преступлением, совершенным в состоянии опьянения.

Так, ч. 5 ст. 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за нарушение водителем правил дорожного движения, повлекшее причинение смерти двум и более лицам. За данное деяние законодатель также предусмотрел максимальное наказание в виде семи лет лишения свободы.

Здесь следует отметить, что законодатель считает причинение смерти двум и более лицам наиболее тяжким деянием, чем причинение смерти одному лицу, в то время как причинение двум и более лицам тяжкого вреда здоровью квалифицируется также, как и причинение тяжкого вреда здоровью

одному человеку, то есть по ч. 1 ст. 264 УК РФ, либо, если виновник находился в состоянии опьянения, то по ч. 2 ст. 264 УК РФ.

В следственной и судебной практике зачастую возникают ситуации, когда в результате совершения транспортного преступления несколько потерпевших получают различной тяжести вред здоровью, например, когда один потерпевший в результате дорожно-транспортного происшествия погиб, а второму причинен тяжкий вред здоровью. То есть, фактически наступившие последствия предусмотрены различными частями рассматриваемой статьи, но образуют одно преступление. В данном случае такое деяние следует квалифицировать по той части ст. 264 УК РФ, которая предусматривает ответственность за наиболее тяжкие из наступивших последствий. В указанном примере - по ч. 3 ст. 264 УК РФ, а если водитель в состоянии опьянения - по ч. 4 ст. 264 УК РФ.

Деяния с указанными различными последствиями квалифицируются по совокупности только в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия явились результатом нескольких нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, которые между собой взаимно не связаны.

Наибольшую степень общественной опасности среди деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ, представляет преступление, предусмотренное ч. 6 рассматриваемой статьи, которое законодатель сформулировал как нарушение правил дорожного движения лицом, повлекшее смерть двух и более лиц, а) находящимся в состоянии опьянения, б) сопряженное с оставлением места совершения.

За данное деяние максимальное наказание может составлять девять лет лишения свободы.

Состояние опьянения как квалифицирующий признак, предусмотрено только в одной норме, устанавливающей ответственность за преступления против безопасности дорожного движения – в ст. 264 УК РФ, в частях 2, 4 и 6. Кроме того, состояние опьянения является признаком состава

преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. При этом, не имеет никакого значения, по какой причине водитель находится в состоянии опьянения.

В-первую очередь следует рассмотреть уголовно-правовую характеристику состояния опьянения. Действующее законодательство запрещает управление транспортным средством в состоянии опьянения. При этом, указывается, что данный запрет относится к состоянию алкогольного, наркотического и иного опьянения.

Примечание к ст. 12.8 КоАП РФ уточняет, что для наступления административной ответственности за правонарушение в состоянии алкогольного опьянения, наличие абсолютного этилового спирта должно превышать 0,16 мг на один литр выдыхаемого воздуха, то есть, 0,16 промилле. Такая позиция законодателя обусловлена недопущением привлечения к ответственности лица, которое в состоянии алкогольного опьянения не находится, однако в силу суммарной погрешности измерений концентрация в выдыхаемом им воздухе спирта может превышать нулевую норму.

Еще одним интересным моментом видится тот факт, что законодатель не видит разницы между установленным фактом нахождения водителя в состоянии опьянения и между отказом водителя пройти медицинское освидетельствование, что закреплено в примечании к ст. 264.1 УК РФ. Действительно, было бы странным предоставить возможность водителям в состоянии опьянения избегать привлечения к ответственности путем отказа от прохождения освидетельствования, в таком случае, было бы невозможно ни одно лицо привлекать к уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. К тому же, анализ правоприменительной практики свидетельствует о том, что трезвый водитель от освидетельствования не отказывается, поскольку ему нечего опасаться, а вот водитель в состоянии опьянения стремится избежать освидетельствования довольно часто. Однако, более правильным видится

отдельно указать на возможность привлечения лица к уголовной ответственности лица, управляющего транспортным средством, за отказ от прохождения освидетельствования. По такому пути законодатель пошел в рамках административного законодательства, поэтому представляется целесообразным таким же образом поступить с уголовно-наказуемым деянием.

Следует обратить внимание на тот факт, что на медицинское освидетельствование лицо направляется при наличии определенных оснований: если оно отказалось от освидетельствования, возражает против его результатов, и когда освидетельствование отрицательно, но имеются основания полагать, что лицо в состоянии опьянения. Достаточными основаниями в таком случае являются следующие: запах алкоголя, поведение, не соответствующее обстановке, нарушение речи, неустойчивость позы, изменение окраски кожных покровов [94].

Говоря о повышении ответственности за совершение преступлений против безопасности дорожного движения в состоянии опьянения, следует отметить, что такая позиция законодателя видится обоснованной, поскольку данное состояние значительно повышает риск дорожно – транспортных происшествий. В то же время, нельзя не обратить внимание на тот факт, что дорожно – транспортные происшествия могут быть совершены по вине не только водителей, но и лиц, ответственность для которых предусмотрена ст. 268 УК РФ. И здесь непонятна позиция законодателя, который не предусмотрел в данной норме в качестве квалифицирующего признака состояние опьянения.

В научной литературе по этому поводу существуют разные точки зрения. Так, С.А. Петров полагает, что вводить такой квалифицирующий признак как состояние опьянения в ст. 268 УК РФ нецелесообразно, поскольку субъекты данных преступлений не управляют средством повышенной опасности [83, с. 162].

Н.В. Иванцова, напротив, полагает, что, поскольку преступления, предусмотренные ст. 268 УК РФ, могут быть совершены лицами в состоянии опьянения, в особенности, водители мопедов, они должны нести такую же ответственность, как и водители механических транспортных средств [39, с. 62].

Более верной является вторая позиция, в связи с чем, необходимо дополнить ст. 268 УК РФ квалифицирующим признаком нахождения в состоянии опьянения.

Что касается недавно вновь введенного квалифицирующего признака, здесь видится необходимым обратить внимание на тот факт, что о его необходимости уже давно говорилось как среди исследователей, так и среди практиков. Ранее за оставление места дорожного-транспортного происшествия была предусмотрена лишь административная ответственность. В частности, санкции за данное правонарушение указаны в ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ. Но в ситуациях, когда преступление совершено в рамках ст. 264 УК РФ, в том числе предусмотренное ее ч. ч. 2, 4, 6, и водитель покинул место происшествия, данные деяния не влияли на квалификацию его противоправных действий.

Конституционная значимость упущения в дифференциации ответственности в рамках ст. 264 УК РФ выступала антагонизмом с конституционными принципами справедливости и равенства, а также соответствию уголовно-правовому наказанию совершенному преступлению. В таких условиях водитель, оставшийся на месте дорожного-транспортного происшествия, но отказавшийся от прохождения освидетельствования на состояние опьянения со стороны уголовной ответственности, оказывался в худшем положении относительно водителя, допустившего дорожного-транспортного происшествие, в том числе и в состоянии опьянения и оставившего место происшествия.

25 апреля 2018 г. Конституционный Суд РФ рассмотрел запрос Ивановского областного суда о проверке конституционности примечания 2 к



ст. 264 УК РФ [59, с. 33]. В Постановлении Суд, в частности, указал: «...лицо, управлявшее транспортным средством и оставшееся на месте дорожно-транспортного происшествия, но отказавшееся от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, оказывается применительно к уголовной ответственности в худшем положении, нежели лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения, и скрывшееся с места дорожно-транспортного происшествия, что свидетельствует о наличии имеющего конституционную значимость пробела в законодательной дифференциации ответственности, предусмотренной статьей 264 УК РФ Российской Федерации, и входит в противоречие с конституционными принципами равенства и справедливости, а также с требованием соразмерности уголовно-правовой репрессии совершенному преступному деянию» [88].

В результате Конституционный Суд РФ признал примечание 2 к ст. 264 УК РФ не соответствующим Конституции РФ и предписал федеральному законодателю внести в действующее правовое регулирование ответственности за нарушение правил дорожного движения, совершенное лицом, управляющим транспортным средством, необходимые изменения.

В настоящее же время данная проблема законодателем разрешена. Таким образом, если лицо, будучи в состоянии опьянения, совершило уголовно-наказуемое дорожно-транспортное происшествие, и осталось на месте совершения преступления, в его действиях будет иметься квалифицирующий признак, предусмотренный п. «а» соответствующей части ст. 264 УК РФ, в зависимости от наступивших последствий, если же скрылось – по п. «б» данной части. Конечно, не исключены и ситуации, когда преступление совершено трезвым лицом, которое скрылось по каким-либо иным причинам, в таком случае мы также считаем обоснованным наличие данного отягчающего признака, поскольку, во-первых, установить впоследствии, находилось лицо в состоянии опьянения или нет невозможно,

а, во-вторых, сокрытие с места дорожно-транспортного происшествия, помимо всего прочего, затрудняет процесс расследования.

Однако, оставление места происшествия не входит в механизм дорожно-транспортного преступления [136, с. 42], оно лишь прикосновенно к нему.

Признание оставления места преступления квалифицирующим признаком автотранспортного преступления ставит еще и нравственную проблему: почему это делается по отношению к лицу, совершившему преступление по неосторожности, и не учитывается по отношению к иным виновным, в том числе, например, убийцам, насильникам и т.д.?

Неисполнением же в полном объеме требований Конституционного Суда РФ о приведении уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления в соответствие с Конституцией РФ [54] расценивается то, что примечание 2 к ст. 264 УК РФ (которое и послужило поводом к его рассмотрению на предмет соответствия Конституции РФ) осталось практически неизменным, если не считать распространения понятия «опьянение» на субъектов ст. 263 УК РФ. Поэтому правоприменитель по-прежнему вынужден ставить знак равенства между реальным состоянием опьянения и его суррогатным (во многом - виртуальным) вариантом в случае оставления места дорожно-транспортного происшествия.

Таким образом, квалифицирующие признаки, предусмотренные в преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств связаны:

- с тяжестью причиненного вреда здоровью и количеством жертв, поскольку законодатель установил повышенную ответственность за причинение смерти по сравнению с причинением тяжкого вреда здоровью, и еще более суровую ответственность за причинение смерти двум и более лицам;
- с состоянием лица, поскольку, за совершение указанного деяния в состоянии опьянения ответственность повышена, при этом, также

на максимальную санкцию влияет степень тяжести вреда здоровью и количество жертв;

– с оставлением места совершения преступления.

Последний квалифицирующий признак законодателем был введен достаточно недавно и позволяет назначить справедливое наказание тем лицам, которые оставили место дорожно-транспортного происшествия с целью скрыть свое нахождение в состоянии опьянения во время нарушения правил дорожного движения.

### **3.2 Проблемы правоприменительной практики в отношении квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и их отграничения от смежных составов преступлений**

В судебной и следственной практике возникает достаточно много проблем, связанных с квалификацией транспортных преступлений. Это обусловлено тем фактом, что зачастую сложно установить, имеется ли в действиях лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие, состав преступления, либо вины в ее уголовно-правовом значении в его действиях не имеется.

Основным вопросом, возникающим в ходе расследования таких преступлений, является вопрос о том, всегда ли имеется состав преступления в действиях лица, нарушившего правила дорожного движения и причинившего вред здоровью человека при наличии причинно-следственной связи.

Данный вопрос разъяснил Пленум Верховного Суда РФ в постановлении № 25, уточнив, что уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает только в том случае, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь.

Исходя из данных разъяснений следует сделать вывод, что если водитель не имел технической возможности избежать столкновения, то в его действиях отсутствует состав преступления.

Решая вопрос о технической возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия, следует исходить из того факта, что момент возникновения опасности для движения в каждом конкретном случае определяется отдельно с учетом дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. При этом возникшей для движения опасность следует считать в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить.

В практике вопрос о моменте возникновения опасности определяется путем производства следственного эксперимента, который в обязательном порядке проводится в тех условиях, в которых совершено дорожно-транспортное происшествие. Это означает, что соответствующими должны быть погодные условия, транспорт, используемый для производства следственного эксперимента, время суток, освещенность, место производство эксперимента. В основном целью следственного эксперимента является определение видимости и различимости. Полученные в ходе произведенного эксперимента данные закладываются в постановление о назначении автотехнической экспертизы, которая и дает ответ на вопрос, имел ли водитель техническую возможность избежать столкновения [15, с. 798].

Таким образом, в случае, даже если водитель нарушил правила дорожного движения и данные нарушения находятся в причинно-следственной связи с наступившими последствиями, но даже в случае соблюдения водителем правил дорожного движения он не имел бы технической возможности избежать столкновения, в его действиях будет отсутствовать состав преступления.

Так, С. обвинялся в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. 25 марта 2016 года С., управляя автомобилем Форд Фокус, двигаясь по Московскому проспекту со скоростью 94 км/ч, в нарушение

п. 10.2 Правил дорожного движения РФ, совершил столкновение с движущимся в попутном направлении мопедом под управлением Н., перевозящего пассажира Т. В результате дорожно-транспортного происшествия Н. и Т. получили телесные повреждения, от которых скончались.

С. свою вину в инкриминируемом преступлении не признал, пояснив, что непосредственно перед совершением дорожно-транспортного происшествия ему навстречу двигалась автомашина с ближним светом фар, мопед перед ним появился неожиданно, он прибегнул к торможению, но избежать столкновения не смог.

Судом был проведен следственный эксперимент, в ходе которого было установлено, что видимость в ближнем свете фар встречного автомобиля составляет 21,5 м. По результатам следственного эксперимента была назначена автотехническая экспертиза, согласно заключению которой при движении со скоростью 60 км/ч при заданных условиях С. не имел технической возможности избежать столкновения. Судом в отношении С. был вынесен оправдательный приговор [99].

Таким образом, органам предварительного следствия всегда надлежит устанавливать факт возможности или невозможности избежать водителем дорожно-транспортного происшествия, даже в случаях, когда нарушение правил со стороны водителя очевидно.

Следует рассмотреть еще один проблемный вопрос. Необходимо указать, в случаях, когда из-за нарушения ПДД РФ был причинен тяжкий вред здоровью нескольким лицам, то такое деяние следует квалифицировать по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Пленум не дает разъяснений о дорожно-транспортных происшествиях, в которых тяжкий вред здоровью причинен нескольким лицам, а в последующем, через промежуток времени, один из пострадавших умирает в больнице. Для того чтобы найти ответ на данный вопрос необходимо обратиться к п. 2 Правил учета ДТП от 29 июня 1995 г. № 647 [96]. Погибшим считается лицо, которое погибло на месте дорожно-

транспортного происшествия либо умершее в течении 30 суток с момента дорожно-транспортного происшествия. Раненым считается лицо, получившее телесные повреждения из-за дорожно-транспортного происшествия, в котором оно почувствовало, при условии его госпитализации не менее 1 суток и (или) необходимости амбулаторного лечения.

На практике при наступлении по неосторожности тяжких последствий, медицинскими работниками проводится судебно-медицинская экспертиза, в ходе которой, устанавливается причинно-следственная связь между правонарушением и наступившими последствиями. В случаях если смерть пострадавшего наступила в течение 30 суток, преступное деяние следует квалифицировать, по ч. 3 или ч. 4 ст. 264 УК РФ.

Необходимо отметить, в случаях, если пострадавший скончается по истечении 30 суток, будет более верно в составах с реальным причинением вреда по неосторожности квалифицировать деяние не по ч. 1 или ч. 2 ст. 264 УК РФ, даже если фактическим последствием явилось причинение тяжкого вреда здоровью в момент совершения дорожно-транспортного происшествия. Такой шаг возможен, если экспертами будет установлена взаимосвязь между полученным вредом здоровью и наступившей смертью. В частных случаях, пострадавшие длительное время находятся в коме, и впоследствии, по истечению 30 суток, может наступить летальный исход. Таким образом, данное деяние необходимо квалифицировать по ч. 3 или ч. 4 ст. 264 УК РФ.

Еще одной серьезной проблемой, возникающей при расследовании уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, является доказывание факта совершения лицом дорожно-транспортного происшествия в состоянии алкогольного опьянения. Это касается ситуаций, когда факт нахождения лица в состоянии алкогольного опьянения доказан, но лицо утверждает, что принимало спиртные напитки после совершения дорожно-транспортного происшествия.

В качестве примера такого факта можно привести уголовное дело в отношении О. Органами предварительного расследования О. обвинялся в

совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ, совершенного при следующих обстоятельствах.

08 августа 2018 года О., управляя автомобилем Ниссан Х-трейл, в нарушение п.2.7 Правил дорожного движения в состоянии алкогольного опьянения, двигаясь за пределами населенного пункта, в нарушение п. 10.3. ПДД РФ со скоростью 120 км/ч, совершил столкновение с двигающимся в попутном направлении П., который передвигался на велосипеде. В результате дорожно-транспортного происшествия П. были причинены телесные повреждения, от которых он скончался.

О. свою вину в совершении инкриминируемого ему преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ признал частично, пояснив, что действительно двигался с превышением скорости, но спиртные напитки при этом не употреблял. После того, как он совершил дорожно-транспортное происшествие и увидел, что П. скончался, он нашел в бардачке своей автомашины бутылку водки и выпил грамм 200.

Допрошенная в качестве свидетеля А., являющаяся пассажиром автомобиля Ниссан Х-трейл на момент дорожно-транспортного происшествия, подтвердила показания О.

Судом действия О. переквалифицированы с ч. 4 ст. 264 УК РФ на ч. 3 ст. 264 УК РФ, признак совершения преступления в состоянии алкогольного опьянения из обвинения исключен [98].

Сложной для расследования является ситуация, когда при совершении дорожно-транспортного происшествия произошло столкновение двух автомобилей и установлено, что водители обоих транспортных средств нарушили правила дорожного движения. Случается, что органами предварительного следствия неверно устанавливается виновное лицо.

Определенные трудности вызывает и ситуация, когда при столкновении двух и более автомобилей правила дорожного движения нарушены несколькими водителями и все эти нарушения находятся в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями.

В данной ситуации уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ подлежат все водители, чьи действия находятся в причинно следственной связи с наступившими общественно опасными последствиями, то есть речь идет о так называемой обоюдной вине.

В качестве примера такого происшествия можно привести уголовное дело по факту гибели В. В ходе расследования установлено, что Д., управляя автомобилем ВАЗ-2110, двигался по направлению к г. Н., в попутном направлении с ним двигался мотоцикл под управлением А.Д., в нарушение п. 11.1 Правил дорожного движения РФ, совершая обгон данного транспортного средства, выехал на полосу встречного движения. Во встречном направлении двигался автомобиль «Опель Астра» под управлением Ж., который также в нарушение п. 11.1 ПДД РФ, совершая обгон движущегося перед ним автомобиля «Деу Матиз» выехал на полосу встречного движения. Столкновение автомобилей ВАЗ-2110 и Опель Астра произошло на разделительной полосе. В результате столкновения пассажиру автомобиля ВАЗ-2112 был причинен тяжкий вред здоровью.

В совершении данного преступления признаны Д. и Ж., в отношении обоих вынесен обвинительный приговор по ч. 1 ст. 264 УК РФ [97].

Таким образом, наибольшее количество проблем возникает при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, которые обусловлены необходимостью определения причинно-следственной связи. Что касается деяний, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, то здесь наиболее сложным является решение вопроса о том, может ли определенное лицо являться субъектом рассматриваемого преступления. Представляется, что залогом успешной квалификации таких деяний является полный анализ обстановки происшествия, грамотное производство необходимых следственных действий и, в первую очередь, необходимых судебных экспертиз, а также учет разъяснений Пленума Верховного Суда.

Говоря об отграничении ст. 264.1 УК РФ от смежных составов представляется возможным отметить тот факт, что в правоприменительной



практике каких-либо проблем, связанных с вопросами отграничения данного деяния от других не возникает, поскольку рассматриваемый состав является довольно специфичным.

Законодатель данное преступление поставил рядом с деянием, ответственность за которое предусмотрена ст. 264 УК РФ. Как уже говорилось выше, некоторые авторы полагают, что такая позиция обусловлена тем моментом, что указанные преступления имеют один объект [20, с. 259]. Однако, как по данному мнению уже было сказано выше, в связи с чем представляется, что объект этих преступлений имеет некоторые различия. В то же время, можно сделать вывод о том, что по объекту преступления составы, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 и 264.1 УК РФ, близки.

Предмет преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ одинаков - это механические транспортные средства. Единственное различие по нашему мнению состоит в том, что не могут являться предметом преступления механические транспортные средства, за нарушение правил вождения которых ответственность предусмотрена ст. 350 УК РФ, в то время как они образуют предмет преступления, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ.

Законодателем данные составы расположены в Особой части УК РФ в непосредственной близости по той причине, что они оба представляют собой нарушение правил дорожного движения. Кроме того, сходство рассматриваемых составов заключается в том, что оба они могут быть совершены лицом в состоянии опьянения. Однако, по нашему мнению, на этом сходство в объективной стороне рассматриваемых составов заканчивается, поскольку, различий данных составов гораздо больше.

Во-первых, преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ может быть совершено и лицом, не находящимся в состоянии опьянения (ч. 1, 3, 5), в то время как для квалификации содеянного обязательно нахождение лица, управляющего транспортным средством, в состоянии опьянения.

Во-вторых, для квалификации содеянного по ст. 264 УК РФ лицом, управляющим транспортным средством, могут быть нарушены любое правило дорожного движения, в то время как в рамках ст. 264.1 УК РФ подразумевается нарушение только одного правила- запрета управлять транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

В-третьих, для преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, необходимо наступление определенных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью либо смерти человека, в то время как преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, не подразумевает наступления каких-либо последствий, оно окончено с момента начала управления транспортным средством.

В-четвертых, даже факт нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения, и факт причинения тяжкого вреда здоровью либо смерти человеку не всегда образует состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, поскольку для квалификации содеянного необходимо наличие прямой причинно-следственной связи между нарушением правил дорожного движения и наступлением последствий [15, с. 271].

Таким образом, как видно из проведенного анализа, преступления, предусмотренные ст. 264 и 264.1 УК РФ имеют существенные различия в объективной стороне преступления.

Что касается субъективных признаков рассматриваемых составов преступлений, с нашей точки зрения, они также имеют гораздо больше сходств, чем различий.

Так, например, единственное сходство субъекта преступлений рассматриваемого вида состоит в том, что это всегда лицо, управляющее механическим транспортным средством. Выше нами уже говорилось о том, что не имеет значения наличие у такого лица права управления транспортным средством, а также факт обучения его вождению. Ну и, естественно, общим для субъектов обоих рассматриваемых преступлений

является наличие общих признаков субъекта: лицо должно быть физическим, вменяемым, достигшим на момент совершения преступления 16-ти лет. Различий же в субъектах преступных деяний, ответственность за которые установлена ст. 264 и 264.1 УК РФ, гораздо больше.

Во-первых, субъектом преступного деяния, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, всегда является лицо в состоянии алкогольного опьянения, в то время как данный признак субъекта для ст. 264 УК РФ обязателен лишь для деяний, ответственность за которые предусмотрена п. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ.

Во-вторых, для признания лица субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ не требуется каких-либо дополнительных условий, таких, как привлечение данного лица ранее к уголовной либо административной ответственности, в то время как для признания лица субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, необходима административная либо уголовная преюдиция [40, с. 138]. То есть, лицо должно иметь непогашенную и неснятую судимость по ч. 2, 4, 6 ст. 264 или ст. 264.1 либо действующее административное наказание за управление транспортным средством в состоянии опьянения или отказ от невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Таким образом, субъекты преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ имеют сходства лишь по общим признакам субъекта (которые характерны практически для всех составов уголовно-наказуемых деяний, различается лишь минимальный возраст наступления уголовной ответственности), а также по одному специальному признаку- управлению механическим транспортным средством. Все остальные признаки субъекта данных преступлений имеют существенные различия в силу особой специфики субъекта ст. 264.1 УК РФ.

Субъективная сторона рассматриваемых деяний также имеет существенные различия. Так, что касается преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, то оно действующим уголовным законодательством отнесено

к категории неосторожных преступлений, то есть, может быть совершено как по легкомыслию, так и по небрежности. В научной литературе высказывалось мнение о том, что данный состав преступления совершается с двойной формой вины [44, с. 23], однако такое мнение является неверным по той причине, что преступлениями с двойной формой вины признаются лишь такие преступления, которые состоят из двух самостоятельных составов преступлений - одного умышленного и одного неосторожного [85, с. 112], а умышленное нарушение правил дорожного движения само по себе преступления не образует.

Преступление же, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ всегда совершается с умышленной формой вины, выше нами уже подробно рассматривалось, почему.

Таким образом, как следует из проведенного нами анализа преступлений, ответственность за которые установлена ст. 264 и 264.1 УК РФ, данные составы имеют существенные различия по всем признакам состава преступления, в связи с чем, как мы полагаем, в качестве смежных рассматриваться не могут.

В рамках сравнения преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ представляется необходимым также проанализировать такие ситуации, когда одним и тем же лицом совершены деяния, подпадающие под признаки обоих рассматриваемых составов, то есть, например, когда лицом в состоянии опьянения нарушены правила дорожного движения, в результате чего какому-либо из участников дорожного движения причинен тяжкий вред здоровью, установлено, что виновный подвергнут административному наказанию за правонарушение, выразившееся в управлении транспортным средством в состоянии опьянения либо в отказе от прохождения от освидетельствования или имеет судимость за одно из преступлений, предусмотренных ч. 2, 4, 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

Ранее в научной литературе по данному вопросу высказывались различные точки зрения, так, некоторые авторы полагали, что в данном

случае лицо должно привлекаться исключительно по соответствующей части ст. 264 УК РФ, поскольку иначе лицо будет дважды привлекаться за то, что управляло транспортным средством в состоянии опьянения [50, с. 260]. Противники данной позиции полагали, что в данном случае содеянное не может охватываться одной лишь нормой ст. 264 УК РФ, поскольку в действиях лица содержится два различных уголовно-наказуемых деяния [26, с. 109]. Дискуссия по данному поводу была закрыта в связи с введением в мае 2016 года в Постановление № 25 п. 10.8, в котором четко указано, что правы сторонники второй позиции: «В случае если лицо совершает деяние, предусмотренное частями 2, 4 или 6 статьи 264 УК РФ, и ранее было подвергнуто административному наказанию по части 1 или 3 статьи 12.8 или статье 12.26 КоАП РФ либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 статьи 264 или статьей 264.1 УК РФ, то содеянное представляет собой совокупность преступлений, предусмотренных соответствующей частью статьи 264 и статьей 264.1 УК РФ».

Так, примером может являться приговор в отношении Т. Он, будучи лишенным права управления транспортным средством, будучи в состоянии опьянения, управлял автомобилем.

Кроме того, нарушив п.п. 2.1, 2.1.1, 2.7 Правил дорожного движения РФ, перевозя пассажира Ф., передвигался в населенном пункте со скоростью 157 км/час, чем нарушил п. 10.2 ПДД РФ, и, в нарушение п. 9.9. ПДД РФ выехал за правый край проезжей части, где передней и правой боковой частью автомобиля допустил наезд на световую опору и его последующее опрокидывание. В результате ПДД пассажир Ф. скончался. Т. признан виновным в совершении преступлений, предусмотренных ст. 264.1 и ч. 4 ст. 264 УК РФ [103].

Таким образом, в случае совершения лицом деяний, содержащих в себе признаки преступлений, предусмотренных соответствующей частью ст. 264 и 264.1 УК РФ, содеянное должно квалифицироваться по совокупности

указанных преступлений. Данная позиция представляется полностью обоснованной, поскольку рассматриваемые деяния между собой фактически не связаны.

Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ имеет достаточное количество схожих признаков с административными правонарушениями, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ.

Необходимо отметить, что по своей сути рассматриваемые деяния фактически аналогичны. Так, например, ст. 264.1 УК РФ предусматривает ответственность за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения, ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ предусматривает ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Таким образом, как мы видим из сравнительного анализа данных норм, действия, за которые лицо привлекается к ответственности, аналогичны [10, с. 138]. Разницу же законодатель предусмотрел в ряде дополнительных условий.

Так, ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ четко указано на то, что данное правонарушение имеет место тогда, когда в действиях лица отсутствуют признаки уголовно-наказуемого деяния. Соответственно, ответственности по данной норме лицо подлежит только тогда, когда оно не может быть привлечено к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ, то есть, к административной ответственности лицо привлекается по так называемому остаточному принципу - если ранее оно не было подвергнуто административному наказанию по ст. 12.8 или ч. 1 ст. 26.26 КоАП РФ, либо не судимо ст. 264.1 и ч.2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ.

Это же касается и ситуаций, когда фактически лицо наказанию подвергалось либо было судимо, однако, по определенным причинам на момент совершения им действий, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ, считается не подвергнутым административному наказанию либо судимым.

Например, по одному делу судом было установлено следующее.

Л. 10 августа 2017 года в 09 часов 30 минут в районе дома № 1 по ул. Молодежный бульвар г. Тольятти в нарушение 2.7 ПДД РФ управлял автомобилем ВА32106, находясь в состоянии алкогольного опьянения. Л. виновным себя в совершении правонарушения признал, в содеянном раскаялся, пояснил, что действительно находился в состоянии алкогольного опьянения и управлял транспортным средством, будучи лишенным при этом права управления транспортными средствами.

Суд пришел к следующим выводам. Факт нахождения Л. в состоянии алкогольного опьянения подтверждается актом освидетельствования на состояние алкогольного опьянения от 10.08.2017 г. с приложенным к нему бумажным носителем, согласно которым 10.08.2017 г. в 10 час. 45 мин. установлено наличие в выдыхаемом воздухе абсолютного этилового спирта в концентрации 1,846 мг/л., с результатами освидетельствования Л. согласился, о чем собственноручно указал в акте, что подтверждается его подписями в акте и чеке с результатами показаний прибора.

31.03.2014 года приговором Центрального районного суда г. Тольятти Л. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ, приговор вступил в законную силу 11.04.2014 года. Постановлением начальника ФКУ УФСИН России был освобожден от дальнейшего отбывания наказания в виде лишения свободы, на основании п. 12 Постановление ГД ФС РФ судимость с него снята. Согласно п. 11 Постановления ГД ФС РФ осужденные, подпадающих под действие пунктов 1 - 4 Постановления, не подлежат освобождению от дополнительного наказания в виде лишения права управлять транспортным средством.

Как усматривается из сообщения начальника ФКУ УФСИН России и справки о результатах проверки в ОСК Л. фактически был освобожден по амнистии 04.06.2015 г.). Таким образом, на момент рассматриваемых событий Л. являлся лицом, лишенным права управления транспортными средствами.

Судом Л. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ [89].

Таким образом, анализ приведенного решения суда свидетельствует о том, что, несмотря на тот факт, что лицо имело судимость по ч. 2 ст. 264 УК РФ, оно при управлении транспортным средством в состоянии опьянения привлечено по ст. 264.1 УК РФ быть не может в силу того, что судимость с него в установленном законом порядке снята, соответственно, на момент совершения правонарушения оно является не судимым.

Отметим, что аналогичная ситуация складывается и в тех ситуациях, когда лицо фактически привлечено к административной ответственности либо осуждено, но судебное решение в законную силу еще не вступило [65, с. 44]. С одной стороны, такая позиция позволяет лицу в определенной степени чувствовать себя безнаказанно, поскольку оно понимает, что привлечено к уголовной ответственности быть не может. Например, будучи осужденным по ч. 2 ст. 264 УК РФ лицо, обжалуя приговор, может постоянно управлять транспортным средством в состоянии опьянения до той поры, пока решение суда не вступит в законную силу, кроме административной ответственности ему в этот период времени ничего не грозит. Однако, такая позиция законодателя представляется верной по той причине, что нельзя исключать факт отмены судебного решения, вынесения оправдательного приговора и т.д.

Интересным является дискуссионный вопрос по поводу того, может ли привлекаться к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ лицо, имеющее судимость за совершение одного из преступлений, указанных в норме рассматриваемой статьи, если оно совершило деяние, ответственность за которое предусмотрена ст. 264.1 УК РФ, но до осуждения его за данное преступление предыдущая судимость у него была снята либо погашена. Некоторые авторы полагают, что в таком случае суд не должен признавать лицо виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, поскольку на момент рассмотрения уголовного дела оно не является



субъектом ст. 264.1 УК РФ и должно привлекаться за совершение соответствующего правонарушения в рамках административного производства [115, с. 208].

Однако, такая позиция видится в корне неверной, в связи с чем, следует согласиться с позицией большинства исследователей о том, что в данном случае лицо подлежит уголовной ответственности, поскольку на момент совершения преступления оно являлось судимым.

Все сказанное по поводу разграничения преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ и административного правонарушения, ответственность за которое установлена ст. 12.8 КоАП РФ, справедливо и для разграничения рассматриваемого преступного деяния с правонарушением, регулируемым ст. 12.26 КоАП РФ.

Таким образом, единственное условие, в соответствии с которым проводится отграничение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ от административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ - это наличие либо отсутствие у лица, управляющего транспортным средством, судимости по ч. 2, 4, 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ либо административного наказания по ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ, то есть, к административной ответственности лицо в данном случае привлекается в случае такого деяния формально впервые (сюда же относятся и случаи, когда лицом аналогичные деяния уже совершались, но оно не является ни судимым, ни подвергнутым административному наказанию), а к уголовной - при повторном совершении рассматриваемого деяния.

Выводы по третьей главе магистерской диссертации.

- Квалифицирующие признаки, предусмотренные в преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств связаны с тяжестью причиненного вреда здоровью и количеством жертв, с состоянием лица и с оставлением места совершения преступления.

- Определенное сходство преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, имеет с преступлением, предусмотренным ст. 264 УК РФ, однако, данные деяния в качестве смежных могут рассматриваться довольно условно, поскольку имеют существенные различия по всем признакам состава преступления.
- Основным отличием преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ от правонарушений, предусмотренных ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ, является повторность совершенного деяния.

## Заключение

Проведенный в магистерской диссертации анализ проблем, возникающих при квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, первый законодательный акт, устанавливающий достаточно четкие правила дорожного движения, предусматривающий их определенную систему, а также предусматривающий требования к транспортным средствам, их техническому состоянию, появился только в 1900 году. При этом, в целом дореволюционное законодательство в сфере безопасности дорожного движения было практически неразвитым в силу отсутствия автомобильного транспорта. В дальнейшем, развитие советского законодательства приходится уже на советский период времени, а также на принятие действующего УК РФ. При этом, с учетом того факта, что на сегодняшний день уголовное законодательство в сфере дорожного движения подвергается постоянным изменениям в целях его совершенствования, можно утверждать, что оно продолжает развиваться и в наши дни.

Во-вторых, в УК РФ все преступления систематизированы по объекту преступного посягательства. Так же и в главе 27 УК РФ объединены все составы преступлений, которые видовым объектом имеют безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств. В связи с чем, автор настоящей магистерской диссертации под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств предлагает понимать все виновно совершенные общественно-опасные деяния, предусмотренные главой 27 УК РФ и посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств.

В-третьих, основным объектом транспортных преступлений являются отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

При рассмотрении предмета преступлений, было обращено внимание на то, что предметом преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ, являются механические транспортные средства. Способ указания данного предмета в рассматриваемых нормах представляется неудачным, поскольку для решения вопроса о том, будет то или иное транспортное средство являться механическим следует обращаться к различным нормативным актам. Диспозиция самой статьи содержит упоминание лишь об автомобиле и трамвае, указывая дальше в качестве предмета преступления другие механические транспортные средства.

Как недостаток действующего законодательства видится необходимым отметить тот факт, что ни в постановлении Пленума ВС РФ, ни в Правилах дорожного движения не имеется указания на такой вид механического транспортного средства, как «квадроциклы», в связи с чем, нередко существует ошибочное мнение о том, что «квадроциклы» является вариацией термина «квадрициклы», однако, это не так. С целью исключения разных подходов к вопросу отнесения квадроциклов к транспортным средствам видится необходимым внести дополнения в постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25, добавив в п. 2 слово «квадроциклы», а также аналогичным образом дополнить п. 1.1. Правил дорожного движения.

П. 1 примечания к ст. 264 УК РФ также можно изменить и изложить следующим образом: «Под механическим транспортным средством в настоящей статье понимается любое, кроме мопеда, транспортное средство, приводимое в движение двигателем, в том числе троллейбус и трамвай».

В-четвертых, объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ может быть совершена путем действия либо бездействия, при этом, обязательно наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти. Нарушение правил дорожного движения должно быть связано с наступлением общественно опасных последствий, иначе не будет усматриваться состава преступления.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ обладает сложностью конструкции, поскольку рассматриваемая уголовно-правовая норма теснейшим образом взаимосвязана с административно-правовой нормой, поскольку в ст. 264.1 УК РФ имеется так называемая административная преюдиция. В названии статьи упомянуто лишь нарушение правил лицом, подвергнутым административному наказанию, в то время как в диспозиции нормы указывается, что ответственности подлежит и лицо, имеющее судимость, то есть, подвергавшееся уголовному преследованию. Помимо этого, по сути, речь идет лишь об одном нарушении. В связи с этим, целесообразно изложить название ст. 264.1 УК РФ как «Управление транспортным средством лицом, подвергнутым административному наказанию либо имеющим судимость».

Также видится более верной следующая формулировка ст. 264.1 УК РФ: «Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, а равно лицом, отказавшимся выполнить законные требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если таковое лицо 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 либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей».

По конструкции объективной стороны рассматриваемое деяние является формальным составом, оно окончено с момента приведения лицом, находящимся в состоянии опьянения, транспортного средства в движение. Наступления каких-либо последствий не требуется.

Поскольку данное преступление имеет формальный состав, виновный не может привлекаться за покушение на преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ. С одной стороны, теоретически такая возможность

существует, когда лицо в состоянии опьянения садится за руль транспортного средства, но еще не начало управление им. С другой стороны, в данном случае невозможно доказать намерение лица управлять данным транспортным средством, поскольку цели нахождения лица в состоянии опьянения в транспортном средстве, пусть даже и на водительском месте, могут быть любые (поспать, погреться и т.д.). Кроме того, если лицо и намеревалось привести транспортное средство в движение, но не сделало этого, в его действиях может усматриваться добровольный отказ.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее к моменту совершения преступления шестнадцатилетнего возраста. Основным отличительным признаком субъекта данного преступления является характер его деятельности - управление транспортными средствами. Субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ – специальный, лицо, ранее судимое либо привлеченное к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

По поводу субъективной стороны преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ идут множественные дискуссии, но первое из указанных преступлений может быть совершено только по неосторожности, а второе – с прямым умыслом.

В-пятых, преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств являются материальными составами, характеризующиеся неосторожной формой вины. Субъектом преступления может быть как общий, так и специальный.

В-шестых, по содержанию блокирование транспортных коммуникаций ни с точки зрения теории, ни с позиции практики не вписывается в понятие приведения в негодность транспорта и не соответствует смыслу преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. Блокирование транспортных сообщений вполне успешно коррелирует признакам нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта,

содержащимся в ст. 268 УК РФ. С точки зрения смысла закрепленной в ст. 268 УК РФ нормы даже не требуется какого-либо специального указания на такой признак, как блокирование транспортных коммуникаций. Это действие выступает одним из способов нарушения безопасных условий функционирования транспорта, автоматически подразумеваемых указанной нормой. Подобный подход к определению места описываемого посягательства в системе транспортных преступлений никоим образом не нарушает критериев его криминализации, поскольку совершенно не меняет представление о характере и степени общественной опасности блокирования транспортных коммуникаций. Зато его официальное признание в таком виде будет способствовать упорядочиванию системы уголовно-правового противодействия внешним угрозам транспортной безопасности, позволит более точно дифференцировать ответственность за образующие их преступления, а вместе с тем устранить существенный законодательный пробел и снять многие спорные вопросы применения норм УК РФ о транспортных преступлениях на практике.

В-седьмых, квалифицирующие признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств связаны:

- с тяжестью причиненного вреда здоровью и количеством жертв, поскольку законодатель установил повышенную ответственность за причинение смерти по сравнению с причинением тяжкого вреда здоровью, и еще более суровую ответственность за причинение смерти двум и более лицам;
- с состоянием лица, поскольку, за совершение указанного деяния в состоянии опьянения ответственность повышена, при этом, также на максимальную санкцию влияет степень тяжести вреда здоровью и количество жертв;
- с оставлением места совершения преступления.

Последний квалифицирующий признак законодателем был введен достаточно недавно и позволяет назначить справедливое наказание тем

лицам, которые оставили место дорожно-транспортного происшествия с целью скрыть свое нахождение в состоянии опьянения во время нарушения правил дорожного движения.

В-восьмых, наибольшее количество проблем возникает при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, которые обусловлены необходимостью определения причинно-следственной связи. Что касается, деяний, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, то здесь наиболее сложным является решение вопроса о том, может ли определенное лицо являться субъектом рассматриваемого преступления.

Представляется, что залогом успешной квалификации таких деяний является полный анализ обстановки происшествия, грамотное производство необходимых следственных действий и, в первую очередь, необходимых судебных экспертиз, а также учет разъяснений Пленума Верховного Суда.



## Список используемой литературы и используемых источников

1. Авдовский А.А., Бадаев А.С., Белов К.А. Организация железнодорожных пассажирских перевозок. М., 2004. 360 с.
2. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957. 260 с.
3. Алексин М.Г. Новые транспортные средства: сходства и различия. М.: Проспект, 2016. 270 с.
4. Амелин Н.В. Изменения в правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений // Безопасность дорожного движения. Сборник научных трудов. Под общ. ред. Д.В. Митрошина. М., 2018. 244 с.
5. Амелин Н.В., Арцер М.Ю. Варианты совершенствования допуска к управлению транспортными средствами // Безопасность дорожного движения. Сборник научных трудов. М., 2019. С. 27- 32.
6. Апелляционное определение Московского городского суда от 14.03.2019 г. № 33-5219/2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 12.03.2020).
7. Апелляционное определение Санкт-Петербургского городского суда от 15.01.2020 г. № 33-1067/2020 по делу № 2-5471/2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).
8. Архипова М.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: современный взгляд законодателя и проблемы квалификации// Криминологический журнал Бакальского государственного университета экономики и права. 2010. № 4. С. 47-51.
9. Афанасьев М.В. Предмет преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации// Евразийская адвокатура. 2016. № 5 (24). С. 27-29.
10. Аюпова Г.Ш. К вопросу о понятии лица, находящегося в состоянии опьянения, применительно к статьям 264 и 264. 1 УК РФ // ПЖД. 2017. №1. С.138-140.

11. Белокобыльский Н.Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта // Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Саратов, 1988. С. 38-43.
12. Белокобыльский Н.Н. Виды и характер преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в уголовном законодательстве России // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. 2017. № 3. С. 28-39.
13. Белокобыльский Н.Н. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 1981. 181 с.
14. Борзых С.А. Исторический аспект уголовной ответственности за нарушение безопасности дорожного движения в России // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2014. № 1(2). С. 132-136.
15. Борисов А.Б. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатенный). М.: Книжный мир. 2016. 950 с.
16. Бохан А.П. Понятие транспортных преступлений и их виды // Уголовно-правовая, уголовно-процессуальная политика и современные проблемы борьбы с преступностью: материалы Всероссийской научно-теоретической конференции (21–22 мая 2015 г.). Ростов н/Д, 2016. С. 29-38.
17. Бохан А.П., Алтухов С.А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие. Ростов н/Д, 2016. 214 с.
18. Бохан А.П., Иванов В.Д. Критический анализ изменений, внесенных Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ в статью 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации «Нарушение требований в области транспортной безопасности» // Юристъ-Правоведъ. 2015. № 2. С. 45–49.

19. Бохан А.П., Мясников В.В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? // Юристъ-Правоведъ. 2016. № 1. С. 34–40.
20. Бриллиантов А.И. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учебник. 2-е изд. перераб. и доп. М.: Проспект. 2015. 1039 с.
21. Буранов Г.К. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации как предусмотренный уголовным законом вид транспортного преступления // Транспортное право. 2018. № 3. С. 15 - 18.
22. Верхотуров Ю.И. Харьковская Г.З. История отечественного государства и права. Учебно-методическое пособие. Краснодар, 2012. 217 с.
23. Ветров Н. И. Уголовное право. Особенная часть. М., 2002. 726 с.
24. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 18.02.2020) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.
25. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. 28 с.
26. Гладких В.И. Уголовное право России. Особенная часть: учебник. М.: Феникс, 2017. 712 с.
27. Горбунова Л.В. Некоторые аспекты развития законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в дореволюционной России // Марийский юридический вестник. 2008. № 6. С. 105-109.
28. Грибков А.В. Дифференциация уголовной ответственности за автотранспортные преступления: исторический аспект // Современные проблемы права и управления. 4-я Международная научная конференция: сборник докладов. 2014. С. 22-26.

29. Домке Э.Р., Жесткова С.А., Акимова В.Ю. Оценка влияния средств автоматической фиксации нарушений ПДД на состояние аварийности в регионе // Мир транспорта и технологических машин. 2018. № 3 (62). С. 60-64.
30. Дядюн К.В. Учет состояния опьянения при регламентации уголовной ответственности за транспортные преступления // Российский судья. 2019. № 2. С. 22 – 27.
31. Жулев В.И. Водитель и безопасность дорожного движения. М., 1984. 216 с.
32. Жулев В.Н. Транспортные преступления. М., 2011. 270 с.
33. Журавель А.В. Понятие и общая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2017. № 1 (7). С. 36-39.
34. Закон СССР от 25.12.1958 г. «Об утверждении Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 10.01.2020).
35. Захаров С.Н. Водно-транспортные преступления: расследование и предупреждение. М., 1977. 266 с.
36. Здравомыслов Б.В. Уголовное право России: Особенная часть: Учебник. М.: Юристъ, 1999. 633 с.
37. Иванов В. Д. Уголовное право. Особенная часть. Ростов н/Д, 2002. 720 с.
38. Иванова В.В. Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2000. 219 с.
39. Иванцова Н.В., Сосновский А.Л. Безопасность движения: уголовно-правовой аспект // Законность. 2009. № 9. С. 60-63.
40. Ильин И.В., Шевченко О.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»» (административно-правовые и уголовно-

правовые аспекты) // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2016. № 3. С. 138-142.

41. Карабанова Е.Н. Особенности преступлений со сложной аксиологической структурой объекта // Журнал российского права. 2019. № 3. С. 109-112.

42. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Харьков, 1979. 214 с.

43. Климов Г.Н., Тарасова Е.В., Мещеряков П.В. Методы повышения качества подготовки водителя автотранспортных средств // Воронежский научно-технический вестник. 2016. Т. 4. № 4 (18). С. 26.-30.

44. Коваленко Т.С. Особенности неосторожности как формы вины и их проявление в судебной практике // Адвокат. 2011. № 12. С. 23-25.

45. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

46. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 1 (Ч. 1). Ст. 1.

47. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

48. Козаченко И.Я. Уголовное право: Особенная часть: Учебник для вузов. М.: ИНФРА-М-НОРМА, 1997. 850 с.

49. Колчин М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. 31 с.

50. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под ред. В.В. Сверчкова, В.Т. Томина. М.: Юрайт, 2015. 412 с.

51. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постатейными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д, 2002. 744 с.

52. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации/ Под ред. А.И. Рарога. 11-е изд., перераб и доп. М.: Проспект, 2017. 770 с.

53. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

54. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 г. № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 г. № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 г. № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 г. № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

55. Коробеев А. И. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке. М., 2004. С. 401-406.

56. Коробеев А.И. Транспортные преступления. М.: Юридический центр Пресс, 2003. 423 с.

57. Коробеев А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР. Владивосток, 1984. 180 с.

58. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. 2019. № 5. С. 48 - 58.

59. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Уголовно-правовые предписания и их соответствие Конституции РФ (на примере одного судебного дела) // Журнал конституционного правосудия. 2019. № 1. С. 30-35.

60. Кравцов А.Ю., Сирохин А.И., Скоморохов Р.В., Шиханов В.Н. Дорожно-транспортная преступность. СПб., 2011. 320 с.

61. Красненкова Е.В., Гладких А.Ю. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств// Информационно-аналитический портал. 2014.

62. Кругликов Л.Л., Василевский А.В. Дифференциация ответственности в уголовном праве. СПб., 2003. 260 с.
63. Куринов Б.А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте. М., 1957. 216 с.
64. Курс уголовного права / Под ред. Г.Н. Борзенкова, В.С. Комиссарова. М.: Зерцало-М, 2002. 740 с.
65. Курченко В.Н. Применение новой статьи 264.1 УК РФ: разъяснения для практиков // Уголовный процесс. 2015. № 9. С. 42-48.
66. Ларина Л.Ю. Понятие преступлений против транспортной безопасности // В сборнике: Юридическое образование и юридическая наука в России: современные тенденции и перспективы развития (к 15-летию юридического факультета Курского государственного университета): сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. 2019. С. 190-194.
67. Ларина Л.Ю. Система уголовно-правовых норм, обеспечивающих транспортную безопасность // Вестник Костромского государственного университета. 2019. Т. 25. № 4. С. 156-160.
68. Лесниевски-Костарева Т.А. Дифференциация уголовной ответственности. Теория и законодательная практика. М., 2000. 312 с.
69. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1983. 180 с.
70. Максutow И.Х. Борьба с преступными нарушениями правил, обеспечивающих безопасную работу автотранспорта: Дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1959. 166 с.
71. Маландин И.Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте в СССР. Саратов, 1968. 213 с.
72. Марогулова И.Л. Уголовный кодекс РФ (тексты, комментарий). М., 1996. 420 с.

73. Марченко С.В. Железнодорожная безопасность. М.: УМК МПС России, 2003. 240 с.
74. Медведев Е.В. Вина в составах транспортных преступлений // Транспортное право. 2019. № 4. С. 30 – 32.
75. Медведев Е.В. Последствия транспортных преступлений в нормах УК РФ // Транспортное право. 2017. № 3. С. 22-26..
76. Медведев Е.В. Причинная связь в составах нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортных преступлений) // Безопасность бизнеса. 2018. № 6. С. 16 – 22.
77. Медведев Е.В. Уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности (вопросы теории, законодательного регулирования и практики): монография. Ульяновск: УлГУ, 2018. 196 с.
78. Медведев Е.В., Гришин В.И. Блокирование транспортных коммуникаций в системе транспортных преступлений по российскому Уголовному кодексу // Транспортное право. 2019. № 1. С. 30-34.
79. Наумов А. В. Российское уголовное право: курс лекций. М., 2004. Т. 2. 833 с.
80. Особенности уголовных кодексов союзных республик: сб. ст. / Под ред. В. Д. Меньшагина. М., 1963. 360 с.
81. Ответы на вопросы, поступившие из судов, по применению положений статьи 159.4 в связи с Постановлением Конституционного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2014 года № 32-П и статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (утвержден Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 31 июля 2015 г.). [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 10.01.2020).
82. Официальный сайт ГИБДД России [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/>. (Дата обращения: 18.03.2020).
83. Петров С.А. Уголовно-правовое значение «состояние опьянения» при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта /



/International Scientific and Practical Congress of Economists and Lawyers ISAE «Consilium». 2015. С. 162-166.

84. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: науч.-практич. пособ. М.: РАП, 2011. 258 с.

85. Полякова О.В. Субъективная сторона в преступлениях с двойной формой вины // Право и государство. 2010. № 7. С. 112-117.

86. Постановление ВЦИК от 01.06.1922 г. «О введении в действие Уголовного Кодекса Р.С.Ф.С.Р.» (вместе с «Уголовным Кодексом Р.С.Ф.С.Р.»). [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 10.01.2020).

87. Постановление ВЦИК от 22.11.1926 г. «О введении в действие Уголовного Кодекса Р.С.Ф.С.Р. редакции 1926 года» (вместе с «Уголовным Кодексом Р.С.Ф.С.Р.»). [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 10.01.2020).

88. Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 г. № 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 19. Ст. 2812.

89. Постановление мирового судьи г. Тольятти от 29.08.2017 г. по делу № 5-267/2017. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020)..

90. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 (ред. от 24.05.2016) «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» // Российская газета. 2008. 26 декабря. № 265.

91. Постановление Правительства РФ от 14.09.2016 г. № 924 (ред. от 27.02.2019) // Собрание законодательства РФ. 2016. № 39. Ст. 5648.

92. Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 г. № 522 (ред. от 17.11.2011) «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 35. Ст. 4308.

93. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 21.12.2019) «О Правилах дорожного движения» // Российские вести. 1993. 23 ноября. № 227.

94. Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 г. № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и Правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 22.03.2020).

95. Постановление Правительства РФ от 28.07.2018 г. № 886 (ред. от 26.12.2019) «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2018. № (Ч. 2). Ст. 5345.

96. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 г. № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 28. Ст. 2681.

97. Приговор Автозаводского районного суда г. Тольятти от 11.06.2015 г. по делу № 1-31/2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

98. Приговор Автозаводского районного суда г. Тольятти от 11.11.2018 г. по делу № 1-48/2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

99. Приговор Автозаводского районного суда г. Тольятти от 30.05.2016 г. по делу № 1-41/2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

100. Приговор мирового судьи мирового судьи судебного участка № 85 Автозаводского судебного района г. Тольятти Самарской области от 22.08.2016 г. по делу № 1-48/ 2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

101. Приговор мирового судьи судебного участка № 126 Богатовского судебного района Самарской области от 30.11.2016 г. по делу № 1-74/ 2016 [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

102. Приговор мирового судьи судебного участка № 85 Автозаводского судебного района г. Тольятти Самарской области от 12.11.2015 г. по делу № 1-69/ 2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

103. Приговор Центрального районного суд г. Тольятти от 15.03.2017 г. по делу № 1-72/2017. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

104. Приговор Центрального районного суда г. Тольятти от 19.10.2015 г. по делу № 1-52/ 2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru>. (Дата обращения: 28.02.2020).

105. Приказ Минтранса России от 21.12.2010 г. № 286 (ред. от 25.12.2018) «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 12.

106. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортных преступлений // Российский следователь. 2010. № 14. С. 23-27.

107. Пудовочкин Ю.Е. Судебная практика установления вины в преступлении, предусмотренном статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации// Общество и право. 2017. № 1 (59). С. 33-36.

108. Радченко В.И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М.: Вердикт, 2008. 790 с.

109. Рарог А. Уголовное право. Особенная часть в вопросах и ответах. М., 2004. 460 с.

110. Расторопов С. Признаки, характеризующие объективную сторону преступлений против здоровья человека// Закон и право. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. № 7. С. 38-41.

111. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 15.06.2012 г. № 33 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (вместе с «ТР ТС 026/2012. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности маломерных судов»). [Электронный ресурс]. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 20.01.2020).

112. Российское уголовное право / Под ред. Э.Ф. Побегайло. М., 2008. Т. 2. 744 с.

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

114. Рублев А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2006. 170 с.

115. Сергеев В.С. Практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М.: Проспект, 2015. 770 с.

116. Соктоев З.Б. Энциклопедия уголовного права. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта. СПб., 2014. 290 с.
117. Токманцев Д.В. К вопросу об объекте транспортного преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2017. № 2 (28). С. 61-65.
118. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. 312 с.
119. Уголовное право России. Общая и Особенная части / Под ред. В.К. Дуюнова. М., 2009. 920 с.
120. Уголовное право России. Особенная часть / Под ред. И.Я. Козаченко. М., 1998. 870 с.
121. Уголовное право России. Части Общая и Особенная / Под ред. А.И. Рарога. М., 2010. 730 с.
122. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / Под ред. Б. В. Здравомыслова. М., 1996. 720 с.
123. Уголовное право Российской Федерации / Под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. М., 2011. 956 с.
124. Уголовное право. Общая и Особенная части / Под ред. Н.Г. Кадникова. М., 2006. 866 с.
125. Уголовное право. Особенная часть / Под ред. А.И. Чучаева. М., 2015. 720 с.
126. Уголовное право. Особенная часть / Под ред. В.Н. Петрашева. М., 1999. 620 с.
127. Уголовное право: учебник для бакалавров: в 2 т. / Отв. ред. И.А. Подройкина, Е.В. Серегина, С.И. Улезько. М., 2012. Т. 2. 670 с.
128. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 18.02.2020) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

129. Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960). [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 10.01.2020).
130. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 02.12.2019) «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.
131. Федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.
132. Федорченко М.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 2004. 30 с.
133. Чучаев А. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск, 1997. 420 с.
134. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М.: Проспект, 2018. 256 с.
135. Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А. Субъект транспортного преступления: монография. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. 114 с.
136. Якубенко Н.В. Правоотношения и юридическая ответственность в антропотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2000. 340 с.
137. Albert D.M. Order out of chaos: automobile safety, technology and society, 1925-1965. 1998.
138. Roads accidents data: Switzerland (1998-2008). Bern : DETEC, 2009. 83 p.
139. Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries. – Geneva : WHO, cop. 2013. 88 p.

140. Vehicle code of California (Sec. 41102, Ch. 4, Div. 17) // Vehicle code of California Department of Motor Vehicles. Sacramento – California, 1993. 90 p.

141. Wang Y.H., Sun Q., Jia L.M., Cai G.Q., Li J. Research on safety evaluation of rail freight vehicle operating status & its application // Tiedao Xuebao. 2011. T. 33. № 4. P. 38-45.