

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Казанский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра уголовного права

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

на тему «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации
транспортных средств»

Выполнил: слушатель 312 учебной
группы, набор 2011 года, 40.05.02
Правоохранительная деятельность,
старший сержант полиции
Михайлов Иван Михайлович

Руководитель: доцент кафедры
уголовного права, кандидат
юридических наук, подполковник
полиции Артюшина Ольга Викторовна

Рецензент: заместитель начальника СУ
УМВД России по Нижнекамскому
району, подполковник полиции
Токачев Роман Владимирович

Рецензент: начальник кафедры
криминалистики, кандидат юридических
наук, доцент, подполковник полиции
Габдрахманов Айдар Шамилович

К защите

(допущен, дата)
Начальник кафедры _____

Дата защиты: «__» _____ 20__ г.

Оценка _____

Казань 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава 1. ОБЪЕКТИВНЫЕ И СУБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ СОСТАВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	7
1.1 Объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	7
1.2 Субъективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	23
Глава 2. ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	29
2.1 Состояние опьянения как отягчающий признак состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	29
2.2 Смерть человека, а также смерть двух или более лиц как отягчающие признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	44
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	58
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	62

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы выпускной квалификационной работы видится нам, прежде всего в том, что дорожно-транспортное происшествие является одной из самых серьезных проблем в России на текущий момент. Почти каждое выступление в средствах массовой информации и печатное издание дает официальную статистику. Приведем только цифры погибших за последний 2016 год в дорожно-транспортных происшествиях погибло 26963 человека.

Вопросы безопасности на дорогах нашей страны решаются на всех уровнях и не первый год. Задействовано все: и административно-правовой ресурс, и финансы. Однако, пока должного результата данные программы не дают.

Особую распространенность и повышенную опасность, которая обусловлена увеличением их числа и тяжестью наступивших в результате них последствий, приобрели нарушения правил дорожного движения, совершаемые в состоянии опьянения.

За последние пять лет число дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения, увеличилось на 71%, количество погибших в них - на 56%, раненых - на 73%. Особые опасения вызывает тот факт, что если среди лиц, совершивших административно наказуемые нарушения правил дорожного движения, доля водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, составляет около 10%, то среди лиц, привлекаемых к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, она приближается к 50%¹.

Само нахождение водителя за рулем в состоянии опьянения делает

¹ Баранчикова М.В. Уголовная ответственность за нарушения правил дорожного движения, совершенные водителями в состоянии опьянения, и проблемы их квалификации / М.В. Баранчикова // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всероссийская научно-практическая конференция. - Орел: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2016. - С. 24.

управление транспортным средством небезопасным, потенциально приближает реальную угрозу наступления аварийных ситуаций, повышает вероятность дорожно-транспортного происшествия с серьезными травмами или смертельным исходом.

Согласно данным социологических исследований, 68% россиян указывают угрозу, исходящую от пьяных водителей, как наиболее опасную в числе других преступных посягательств, а усиление наказания за управление автомобилем в состоянии опьянения считают самой актуальной проблемой в области дорожной безопасности².

Так, из-за увеличения числа дорожно-транспортных происшествий все более заметной становится необходимость строгого исполнения действующих законов, изучение и определение путей дальнейшего совершенствования уголовного законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Не менее важным является и научное формирование критериев, позволяющих с определенной точностью установить степень виновности лиц, совершивших эти преступления, практического применения закона, в отношении виновных. Особое значение приобретает и создание предпосылок для максимально возможного ограничения в применении таких крайних мер уголовного воздействия, как лишение свободы. Необходима строгая дифференциация мер наказания в зависимости от характера и степени общественной опасности содеянного и личности виновного.

Степень научной разработанности темы достаточно высока. Различным вопросам квалификации преступлений за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были посвящены работы В.И. Борисова, А.П. Бохана, М.В. Баранчиковой, Ю.В. Грачевой, А.Ш. Габдрахманова, Н.И. Исаева, М.В. Мидловца, Т.И. Михалевой, В.В. Намнясовой, Н.П. Осадчего, Н.И. Пикурова, В.П. Перфилова и др.;

² Социологические исследования РГСУ-2014, РГСУ-2016. - Режим доступа: URL: <http://www.gibdd.ru/stat/charts/>

дифференциации уголовной ответственности и индивидуализации наказания – исследования А.В. Андреева, О.Н. Дядькина, Л.А. Зимиревой, Л.Л. Кругликова, А.Г. Кибальника, Т.А. Лесниевски-Костаревой, Н.А. Лопашенко, Ф.Р. Сундунова и др.

Объект выпускной квалификационной работы - общественные отношения, возникающие в связи с совершением лицом такого преступления, как нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет исследования - нормы уголовного законодательства России, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель выпускной квалификационной работы - исследовать вопросы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выявить проблемы применения ст. 264 УК РФ и предложить пути их решения.

Задачи работы включают в себя:

- определить объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- изучить субъективные признаки состава преступления – нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- проанализировать состояние опьянения как отягчающий признак состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- охарактеризовать смерть человека, а также смерть двух или более лиц как отягчающие признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Методология и методика исследования. Методологической основой исследования являются диалектико-материалистический, логический, исторический, системно-структурный, а также ряд иных методов.

Теоретической основой исследования послужили труды таких авторов, как Л.Л. Кругликов, В.П. Малков, Н.И. Пикуров, Ф.Р. Сундуков, А.И. Чучаев и другие.

Нормативно-правовую базу исследования составляют Конституция Российской Федерации, уголовное законодательство России и другие законы Российской Федерации.

Эмпирическую основу выпускного квалификационного исследования составляют акты высших судебных органов России, на примере которых иллюстрируются отдельные положения, приводимые в работе, а также судебные акты Нижнекамского городского суда РТ, призванные проиллюстрировать конкретными примерами вопросы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Теоретическая значимость выпускной квалификационной работы заключается в том, что в представленной к защите работе осуществлено исследование теоретических и практических проблем уголовной оценки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы состоит в том, что научные результаты и рекомендации, изложенные в работе, могут быть использованы в следственной практике, в научно-исследовательской работе, в учебном процессе при подготовке специалистов в юридических высших и средних специальных учреждениях, при осуществлении в различных формах повышения квалификации практических работников.

Структура работы включает в себя введение, две главы, заключение и список использованной литературы.

Глава 1. ОБЪЕКТИВНЫЕ И СУБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ СОСТАВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1 Объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В доктрине уголовного права к основным объективным признакам преступления принято относить признаки, характеризующие объект и объективную сторону.

Объект преступления - это благо или ценность, на которую направлено преступное посягательство. Определение объекта преступления имеет исключительно важное теоретическое и практическое значение, позволяет раскрыть социально-политическую сущность данной группы преступлений, выявить общественно-опасные последствия, установить пределы действия уголовно-правовой нормы; предшествует правильной и точной квалификации.

Под объектом преступления понимается совокупность общественных отношений, поставленных под охрану уголовного закона в силу их особой ценности и нарушение которых способно причинить наиболее существенный вред общественным и личным интересам³. В то же время в других источниках под объектом преступления понимаются не общественные отношения, а определенные социально-значимые ценности, интересы, на которые посягает преступное деяние, вызывая вред, и охраняется уголовным законом⁴. На наш взгляд, более традиционной является первая точка зрения.

Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств предусмотрена в ст. 264 Уголовного

³ Иванов Н.Г. Уголовное право. Общая часть: учебник для бакалавров / Н.Г. Иванов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2014. - С. 160.

⁴ Курс уголовного права. Том 1. Общая часть. Учение о преступлении / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. - М.: Проспект, 2015. - С. 98.

кодекса Российской Федерации (далее - УК РФ).

Видовым объектом данного преступления выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортного средства.

Основным объектом является безопасность дорожного движения, то есть состояние дорожного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий⁵.

Дополнительным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, исходя из определяемых законодателем общественно-опасных последствий, является жизнь и здоровье человека.

Общественно-опасные последствия преступления определяют предмет посягательства. В данном случае уголовная ответственность наступает за причинение вреда жизни и здоровью человека. Казалось бы, при таком построении вопроса криминализации деяния данная норма должна содержаться в Главе 16 «Преступления против жизни и здоровья» Раздела VII «Преступления против личности». Но законодатель отграничивает наступление этих последствий по неосторожности, тем самым исключая цель и умысел виновного в наступлении таких последствий.

Для более точного выяснения этого вопроса необходимо определение предмета посягательств дорожно-транспортного происшествия.

Под предметом преступного посягательства в классическом варианте понимаются предметы материального мира, посредством воздействия на которые преступник изменяет общественные отношения⁶.

Являясь элементом объекта преступного посягательства, предмет преступления выполняет совершенно конкретные практические функции. Прежде всего следует иметь в виду, что предмет есть определенная материальная субстанция, все изменения которой под воздействием

⁵ Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учебник / под ред. А.В. Бриллиантова. - М.: Проспект, 2015. - С. 853.

⁶ Иванов Н.Г. Уголовное право. Общая часть: учебник для бакалавров / Н.Г. Иванов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2014. - С. 167.

преступного посягательства могут свидетельствовать о наличии либо отсутствии преступного посягательства.

Думается, что предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства.

Однако, отдельные авторы полагают, что это - орудие или средство совершения преступления⁷. Транспортное средство можно было бы назвать орудием или средством преступления, если бы речь шла об умышленном причинении вреда. Вместе с тем Пленум Верховного Суда в Постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» высказался очень четко и недвусмысленно: «Следует иметь в виду, что для целей применения пункта «г» части 1 статьи 104.1 УК РФ транспортное средство не может быть признано орудием, оборудованием или иным средством совершения преступления, предусмотренного статьей 264 либо 264.1 УК РФ» (п. 30 Постановления Пленума ВС РФ № 25).⁸

Поэтому, опираясь на указанные разъяснения, мы считаем, что механическое транспортное средство является предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Под механическим транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (ст. 2 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁹).

⁷ См., например: Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / Н.И. Исаев; под ред. Н.Г. Кадникова. - М.: Юриспруденция, 2011. - С. 88.

⁸ 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: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 дек. 2008 г. № 25: по состоянию на 24 мая 2016 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2009. - № 2.

⁹ О безопасности дорожного движения: федер. закон: принят Гос. Думой 15 нояб. 1996 г.: по состоянию на 26 июля 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 1995. - № 50. - Ст. 4873.

Верховный Суд Российской Федерации разъяснил, что помимо автомобилей и трамваев к механическим транспортным средствам относятся автобусы, троллейбусы, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины (п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25).

Данное разъяснение, во-первых, содержит известную логическую ошибку (*idem per idem* - то же посредством того же); во-вторых, в качестве предмета преступления, используя видовые характеристики, Верховный Суд РФ называет три категории транспортных средств: троллейбусы, трактора и мотоциклы; в-третьих, вводит новое оценочное понятие - иная самоходная машина. Надо иметь в виду, что понятия «механическое транспортное средство» и «самоходная машина» различаются по объему, первое шире второго, полностью охватывает его¹⁰.

В литературе предпринимаются попытки дать определение рассматриваемого понятия. Так, Н.П. Осадчий предлагает сформулировать его следующим образом: «Под механическим транспортным средством понимается транспортное средство, приводимое в движение двигателем, порядок дорожного движения которого регламентирован правилами дорожного движения и иными правилами эксплуатации механических транспортных средств»¹¹. Данная формулировка не делает закон качественнее; более того, наличие такого определения, вопреки мнению автора, не облегчит правоприменительную деятельность, а наоборот, усложнит ее. Пожалуй, лучшим выходом был бы отказ от уголовно-правового определения

¹⁰ Грачева Ю.В. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // Lex Russica. - 2015. - № 4. - С. 72.

¹¹ Осадчий Н.П. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Н.П. Осадчий. - М., 2008. - С. 10.

механического транспортного средства, так как его понятие дано в законодательстве иной отраслевой принадлежности, что вполне согласуется с бланкетной диспозицией нормы. По мнению Н.И. Пикурова, предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, «является любое самоходное механическое устройство, имеющее автономную систему управления, выполняющее основную или вспомогательную функцию перемещения грузов, людей, установленного на нем оборудования или выполнения иных работ, связанных с дорожным движением. Оно должно обладать конструктивными признаками, перечисленными в Правилах дорожного движения¹², соответствовать требованиям, предъявляемым для государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории РФ, а также иным нормативным актам, принятым в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» и Правилами дорожного движения»¹³. В целом эта дефиниция не вызывает возражений. Однако следует заметить, что «работы, связанные с дорожным движением», могут и не включать в себя дорожное движение как таковое (поэтому они и «связаны», а не заключаются в движении).

Следовательно, в этом случае самоходное транспортное средство не будет признаваться предметом рассматриваемого преступления.

В связи с этим полагаем, что следует уточнить наименование ст. 264 УК РФ, указав после слова «движение» вместо «и» союз «или», и тем самым привести в соответствие это наименование с диспозицией ч. 1 данной статьи¹⁴.

Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения РФ под механическим понимается транспортное средство, кроме mopеда, приводимое в движение двигателем; этот термин охватывает все трактора и самоходные машины.

¹² О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090: по состоянию на 12 июля 2017 г. // Российские вести. - 1993. - № 227.

¹³ Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие / Н.И. Пикуров. - М.: РАП, 2011. - С. 49.

¹⁴ Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / М.В. Мидловец, А.В. Соляной // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. - 2015. - Т. 1 (67). № 2. - С. 103.

Примечание к ст. 264 УК РФ, действовавшее до 1 июля 2015 г. в литературе все время подвергалось критике, поскольку в дефиницию латентно вводится само определяемое понятие. В указанном примечании это выражалось в том, что характеристика механических транспортных средств давалась с использованием понятия «иные механические транспортные средства». Новая редакция примечания устраняет ошибку; в нем говорится: «Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье и ст. 264.1 настоящего Кодекса понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право».

Таким образом, трактуя рассматриваемое понятие, законодатель занял совершенно иную позицию, чем раньше: вместо сущностной характеристики предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, предложил формально-правовую. В связи с этим меняются критерии отнесения транспортного средства к указанному предмету преступления. Фактически же речь идет о расширении круга действия нормы, предусмотренной указанной статьей. Согласно ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в Российской Федерации требуется, в частности, право на управление транспортными средствами категории «А» - мотоциклами и подкатегории «А1» - мотоциклами с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 см³, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт. В этом случае нижний предел рабочего объема двигателя не указан, следовательно, в него входят и те транспортные средства, которые имеют его в меньшем объеме, например, мокики, скутеры, велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками, которые в настоящее время обоснованно не включаются в круг предмета рассматриваемых преступлений. В результате границы предмета самого массового транспортного преступления почти полностью «размылись», а сфера уголовно-правовой репрессии в борьбе с данной разновидностью

транспортной преступности неоправданно расширилась.

Так, предметом рассматриваемых преступлений выступает любое механическое средство передвижения, на управление которым необходимое специальное разрешение. Именно в этой части законодатель отошел от обычной практики отнесения того или иного преступления в зависимости объекта преступления и наступивших общественно-опасных последствий, выделив преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта по предмету посягательства, отдельно отграничив дорожно-транспортные преступления.

Поэтому мы считаем правильной позицию законодателя, который сгруппировал транспортные преступления, отделив их от других общественно-опасных деяний по особому предмету, представляющему повышенную общественную опасность. Но наступление ответственности только за причинение вреда жизни и здоровью человека считаем недостаточным, так как аварии на транспорте посягают и на вещи материального мира, собственность как частную, так и муниципальную, государственную, что негативно сказывается на экономике государства. Что касается крупного ущерба, то эта разновидность последствий дорожно-транспортного происшествия вообще не предусмотрена, что вызывает много вопросов, так как чаще всего дорожно-транспортные происшествия своим последствием имеет порчу транспортного средства, иного имущества, с которым совершено столкновение, личное имущество пешехода или имущество, находящееся в муниципальной или государственной собственности¹⁵.

Ст. 1064, 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ¹⁶) предусмотрена возможность возмещения лицу вреда, причиненного действиями другого лица, а также обязанность владельца объекта повышенной

¹⁵ Проценко С. Значение общественно опасных последствий в составе транспортного преступления / С. Проценко. - Режим доступа: URL: http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie_spec/bezopas/mnenie_bezopas_56.htm

¹⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: федер. закон: принят Гос. Думой 22 дек. 1995 г.: по состоянию на 28 марта 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 5. - Ст. 410.

опасности возместить вред, причиненный источником повышенной опасности. Однако, предусмотрев уголовную ответственность за причинение вреда в крупном или особо крупном размере вследствие нарушения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, законодатель тем самым повысил бы «страх уголовной ответственности» за нарушение правил дорожного движения, сократил бы время на судебные процессы, избавив тем самым потерпевшего (гражданского истца) от необходимости подачи искового заявления о возмещении вреда, причиненного объектом повышенной опасности вследствие нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта, доказывания вины лица и сбора доказательств.

Представляется, что следовало бы изложить ч. 1 ст. 264 УК РФ в следующей редакции.

«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и/или имуществу в крупных или особо крупных размерах,

– наказывается ...».

При этом следовало бы, на наш взгляд, под крупным размером ущерба признавать ущерб, превышающий двести пятьдесят тысяч рублей, а особо крупным – один миллион рублей. И закрепить это путем дополнения ст. 264 УК РФ пункта 3 примечания к данной статье.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, включает в себя:

- общественно опасное деяние, в виде нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в форме действия или бездействия;
- общественно опасное последствие – тяжкий вред здоровью человека (ч. 1 ст. 264 УК РФ);

– причинно-следственную связь между нарушением наступившим тяжким вредом здоровья.

С объективной стороны преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, состоит в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, влекущем наступление тех или иных общественно опасных последствий. Квалифицируя действия виновного лица, необходимо установить, какой именно пункт Правил дорожного движения РФ был нарушен и каким образом это отразилось на наступлении указанных последствий. Если нарушены правила эксплуатации транспортных средств, также следует сослаться на конкретный нормативный акт.

Конструкция диспозиции данного состава преступления является бланкетной. Бланкетная диспозиция необходима когда нужно установить уголовную ответственность за преступное нарушение требований и запретов, описанных и подробно раскрытых в других нормативных правовых актах¹⁷. Такая диспозиция, указывая на общие условия наступления уголовной ответственности, полностью не называет и не раскрывает содержание признаков преступления, а отсылает для их определения к другим нормативным актам за пределы уголовного законодательства, а именно к Правилам дорожного движения РФ, которые представляют собой совокупность правовых предписаний, регулирующих порядок движения и эксплуатации транспорта и детально регламентирующих поведение водителя во время управления транспортным средством.

Так, к числу особенностей квалификации дорожно-транспортных преступлений относится необходимость толкования не только текста УК РФ, но и других нормативных актов, причем в системе всех взаимосвязанных норм, и прежде всего во взаимосвязи с нормами УК РФ, определяющими пределы вменения¹⁸. Поэтому данная норма права¹⁹ называется бланкетной.

¹⁷ Уголовное право Российской Федерации: общая часть: учебник / под ред. А.И. Марцева. - Омск: Омская академия МВД России, 2016. - С. 18.

¹⁸ Намнясев В.В. Установление объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ / В.В. Намнясев // Актуальные вопросы

При этом целесообразно консультироваться со специалистами, назначать разного рода экспертизы, использовать данные оперативно-розыскных мероприятий, осуществлять другие мероприятия, направленные на раскрытие и расследование преступлений. Однако давать юридическую оценку собранным по делу доказательствам надлежит только лицу, производящему расследование по уголовному делу.

Бланкетный характер уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях, по мнению многих ученых, является одной из основных проблем в рассматриваемой сфере. Это, кроме Правил дорожного движения РФ, законы: Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»²⁰; Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ²¹) и др. Но в самой диспозиции ст. 264 УК РФ не дается какого-либо перечня этих правил. А правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут содержаться в самых различных документах, что составляет проблему в их нахождении и ознакомлении для участников дорожного движения.

Поэтому, учитывая избыточную информацию, содержащуюся в подзаконных нормативных актах, целесообразно избавить подзаконные акты от такой избыточности, сгруппировать их нормы, имеющие прямое отношение к дорожно-транспортному правонарушению в Правилах дорожного движения РФ, представив их в нем в концентрированном виде. Выделение уголовно-правовых и административно-правовых норм, действующих в сфере

социогуманитарного знания: история и современность. Межвузовский сборник научных трудов. - Краснодар: Краснодарский университет МВД РФ, 2017. - С. 93.

¹⁹ См.: Фаткуллин Ф.Ф. Теория государства и права: учебно-методическое пособие / Ф.Ф. Фаткуллин; под ред. доктора педагогических наук Ф.К. Зиннурова. - 4-е изд., доп. и перераб. - Казань: КЮИ МВД России, 2015. - 578 с.

²⁰ О транспортной безопасности: федер. закон: принят Гос. Думой 19 янв. 2007 г.: одобрен Советом Федерации 2 февр. 2007 г.: по состоянию на 6 июля 2016 г. // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 7. - Ст. 837.

²¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон: принят Гос. Думой 20 декабря 2001 г.: одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 г.: по состоянию на 29 июля 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 1 (ч. 1). - Ст. 1.

обеспечения дорожного движения, их систематизация также в значительной степени облегчит правоприменительную практику следователей и судей.

В зависимости от конструкции объективной стороны в российском уголовном праве выделяют усеченные, формальные и материальные составы преступлений. Это оказывает влияние на правильное определение момента окончания преступного деяния, квалификацию преступления и назначение размера и вида наказания. По конструкции объективной стороны состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, относится к материальным. Это такие составы, объективная сторона которых в качестве обязательных признаков включает с одной стороны деяние, с другой - общественно опасные последствия и наличие причинно-следственной связи между ними. Так, исследуемое преступление будет считаться оконченным с момента наступления общественно опасных последствий в виде тяжкого вреда здоровью. Допущенное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта без наступления связанного с ним последствия, указанного в ч. 1 ст. 264 УК РФ, образует состав только административного правонарушения.

Необходимо отметить, что под тяжким вредом здоровью человека подразумевается потеря речи, зрения, слуха или какого-либо органа, а также утрата органом его функций, психическое расстройство, прерывание беременности, неизгладимое обезображивание лица, а также значительная стойкая утрата трудоспособности не менее чем на одну треть.

Непременным условием ответственности по ст. 264 УК РФ является наличие причинной связи между указанными в законе нарушениями правил и наступившими последствиями.

Так, Л. в условиях неограниченной видимости, управляя технически исправным автомобилем, двигался по дороге в Республике Татарстан. В пути следования Л. в нарушении требований пунктов 1.3, 1.5, 6.2, 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации и дорожных знаков 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», двигался по левой полосе движения со скоростью, не обеспечивающей безопасность движения и возможности постоянного

контроля за движением транспортного средства, не учитывал при этом дорожные и метеорологические условия, в частности заснеженное покрытие проезжей части, ухудшающее сцепление колес автомобиля с дорогой, приближаясь к опасному участку дороги, где имеется регулируемый пешеходный переход с интенсивным движением пешеходов, допустил грубую невнимательность к дорожной обстановке, выехав на запрещающий для движения транспортных средств сигнал светофора в зону регулируемого пешеходного перехода, своевременных мер к снижению скорости своего автомобиля вплоть до его остановки для обеспечения безопасности проезда не принял, не уступил дорогу пешеходу Г., переходящей проезжую часть слева – на право по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора, и совершил на нее наезд.

В результате дорожно-транспортного происшествия пешеход Г получила телесные повреждения в виде закрытой внутричерепной травмы головного мозга с наличием подкожной гематомы правой половины лица с поверхностной раной околоушной области справа, признаками ушиба головного мозга тяжелой степени в форме диффузного аксонального повреждения, причинившие тяжкий вред здоровью, по признаку опасности для жизни в момент причинения. В возникшей дорожно-транспортной ситуации Л при необходимой внимательности, предусмотрительности и соблюдении требований действующих Правил дорожного движения Российской Федерации имел реальную возможность предотвратить данное дорожно-транспортное происшествие и наступившие общественно-опасные последствия. Так, Л. лицо, управляющее автомобилем, грубо нарушил требования пунктов 1.3, 1.5, 6.2, 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации и дорожных знаков 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», что состоит в прямой причинной связи с наступившими последствиями²².

Проблемы квалификации деяния по ст. 264 УК РФ может порождать

²² Дело № 1-824/2016: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 10 нояб. 2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

неправильное установление характера развития причинной связи, которая может оказаться весьма сложной, опосредованной. Случаются ситуации, когда к ответственности по ст. 264 УК РФ привлекаются водители, находившиеся во время аварии за рулем в состоянии опьянения, хотя виновником происшествия явился водитель другого транспортного средства. В таких случаях имеет место неправильное определение причинно-следственной связи, обусловленное, скажем так, «презумпцией виновности пьяного водителя», из-за безосновательного следования которой представители правоохранительных органов не всегда оценивают факты верно с точки зрения закона. В каждой ситуации необходимо точно устанавливать характер нарушений, допущенных всеми участниками дорожно-транспортного происшествия, степень их виновности, обусловленность наступивших последствий действиями каждого из них.

В дорожно-транспортных преступлениях нередко сам потерпевший является виновным в нарушении правил дорожного движения²³. Более того, он может быть основным виновником возникновения аварийной ситуации. В таком случае отсутствует причинно-следственная связь между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями и деяние не может быть оценено по ст. 264 УК РФ.

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, признается оконченным в момент наступления последствий. Если же деяние было совершено, но по объективным причинам последствия не наступили, то имеет место не оконченное преступление, а покушение на него. Особенностью преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является то, что покушаться на него невозможно. Это объясняется тем, что допущенное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта без наступления связанных с ними последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, образует состав только

²³ Баранчикова М.В. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений / М.В. Баранчикова, Ф.Н. Зейналов // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2016. - № 2 (44). - С. 20.

административного правонарушения. Кроме того, покушение на преступление возможно исключительно при совершении умышленного преступления.

Анализ судебной практики по уголовным делам данной категории показывает, что способ совершения преступлений против безопасности дорожного движения обуславливается состоянием водителя, управляющего транспортным средством. К группе преступлений по вине водителя относится совершение преступления:

1) в состоянии алкогольного или наркотического опьянения²⁴. Отметим, что управление транспортным средством в состоянии опьянения является одним из распространенных факторов, приводящих к нарушениям Правил дорожного движения. Статья 19 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» устанавливает запрет на употребление веществ, приводящих в состояние алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

2) в состоянии переутомления²⁵. Состояние усталости и сонливости водителя обуславливается его пренебрежением отдыхом, что приводит к снижению уровня реакции и внимания. Состояние переутомления относится к физическим факторам, которые препятствуют эффективному и продуктивному вождению.

3) при несоблюдении правил маневрирования²⁶ (нарушение правил при обгоне, объезде препятствия или неровности на дороге, неожиданном выезде из своего ряда, в том числе на полосу встречного движения, при необходимости уклониться от столкновения или наезда).

4) при превышении скорости и нарушении скоростного режима при

²⁴ Дело № 1-208\17: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 13 марта 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

²⁵ Дело № 1-163/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 27 февр. 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

²⁶ Дело № 1-622/16: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 7 нояб. 2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

обгоне²⁷. К аварийной ситуации часто приводит нарушение правил обгона в зоне ограниченной видимости, когда у водителя, движущегося по второстепенной дороге, при перепаде (уклоне) дороги отсутствует достаточная зона видимости и он не имеет возможности обозреть обгоняемый автомобиль.

5) при несоблюдении безопасной дистанции движения²⁸. Безопасной дистанцией движения транспортных средств является та дистанция, которая позволяла бы даже при резкой остановке транспортного средства избежать столкновения, а также необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения. Пренебрежение водителями правилами о соблюдении безопасной дистанции зачастую приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

Также к случаям совершения дорожных происшествий по вине водителя относятся: несоблюдение очередности проезда перекрестков, ослепление светом фар, неподчинение сигналам светофора, дорожным знакам и указателям, использование во время движения телефона, не оборудованного техническим средством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

Особое внимание следует уделить характеристике обстановки совершения преступлений против безопасности дорожного движения. К обстановке на месте совершения преступления необходимо отнести:

1) участок проезжей части, где произошло дорожно-транспортное происшествие, к которому относятся: имеющиеся особенности участка дороги (уклон, подъем, изгиб, наличие опасных поворотов, серпантина), положение застроек, наличие другого транспорта и преград, ухудшающих видимость;

2) обеспеченность средствами организации и регулирования дорожного движения. Отсутствие в необходимых местах дополнительных знаков и указаний, светофоров и регулировщика зачастую приводит к возникновению

²⁷ Дело № 1-598/2016: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 17 нояб. 2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

²⁸ Дело № 1-152/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 9 марта 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

аварийных ситуаций на дорогах;

3) погодные условия и состояние дорожного покрытия. К ним относятся значение температуры воздуха, видимости, направления ветра, наличие облачности, осадков. Следует также принимать во внимание состояние дорожного покрытия (асфальт или грунт; гололед или наличие реагентов), а также видимость пространства и особенности освещенности дороги.

Таким образом, обобщая вышеизложенное можно сделать следующие выводы:

1. Родовой объект преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ - это общественная безопасность как определенное безопасное состояние всего общества.

Видовой объект - общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортного средства.

Основной непосредственный объект - безопасность дорожного движения, то есть состояние дорожного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дополнительный непосредственный объект - жизнь и здоровье человека.

Предмет преступления - автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства.

2. Объективная сторона основного состава исследуемого преступления характеризуется тремя признаками:

- общественно опасное деяние в виде нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в форме действия или бездействия;
- общественно опасное последствие - тяжкий вред здоровью человека (ч. 1 ст. 264 УК РФ);
- причинно-следственную связь между нарушением наступившим тяжким вредом здоровья.

По конструкции объективной стороны состав является материальным.

3. В целях совершенствования уголовного законодательства в исследуемой сфере предлагается:

а) новая редакция ч. 1 ст. 264 УК РФ:

«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и/или имуществу в крупных или особо крупных размерах,

- наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового».

б) дополнение примечание к ст. 264 УК РФ пунктом 3 следующего содержания.

«3. Под крупным размером ущерба в настоящей статье признается ущерб, превышающий двести пятьдесят тысяч рублей, а особо крупным – один миллион рублей».

1.2 Субъективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

К субъективным признакам основного состава преступления, предусмотренного в ч. 1 ст. 264 УК РФ, принято относить признаки, характеризующие его субъект и субъективную сторону.

Субъект - это лицо, совершившее преступление. Признаки субъекта даны законодателем в ст. 19 и 20 УК РФ.

Однако, в данном составе преступления субъект не общий, а специальный. Им выступает водитель, то есть достигшее 16-летнего возраста лицо, управляющее автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, а также установленных на соответствующем транспортном средстве грузов или оборудования. Верховный Суд РФ при этом признает субъектом преступления не только водителя, сдавшего экзамены на право управления соответствующим видом транспортного средства и получившего водительское удостоверение, но также и:

- любое иное лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе и то лицо, у которого водительское удостоверение было изъято в установленном порядке в связи с ранее допущенным административным правонарушением;
- лицо, не имевшее либо лишенное права управления каким-либо видом транспортного средства;
- лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением (п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25).

Под управлением транспортным средством необходимо понимать непосредственное выполнение лицом функций водителя, приведшего транспорт в движение. При этом «лицо считается управляющим транспортным средством независимо от того, управляет ли оно самоходной машиной, которая движется с помощью собственной механической тяги (своим ходом) или на прицепе у другой автомашины»²⁹.

Субъективная сторона - это психическое отношение лица к преступному

²⁹ Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) / В.В. Агильдин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. - 2016. - № 1. - С. 119.

посягательству, выраженное в умысле или неосторожности³⁰.

Из всех признаков субъективной стороны для состава данного преступления обязательно только наличие вины.

Для квалификации деяния по ст. 264 УК РФ необходимо учитывать особенности субъективной стороны содеянного, поскольку установление формы вины позволяет отличить преступления данного вида от смежных составов преступлений против жизни и здоровья. Так, проблемы квалификации могут быть связаны с тем, что виновный, имея умысел на убийство или причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего, использует транспортное средство как орудие совершения преступления. В таких случаях квалификация должна осуществляться по ст. 105 УК РФ либо по ст. 111 УК РФ в зависимости от характера наступивших последствий и направленности умысла виновного. В настоящее время общепризнано, что совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, носит неосторожный характер. Важным элементом уголовно-правовой оценки деяния остается неосторожное отношение виновного к наступившим в результате нарушения им правил последствиям.

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, законодатель определяет как неосторожное. Особенность заключается в том, что у виновного должен быть обнаружен умысел по отношению к нарушению правил дорожного движения. Неосторожная форма вины проявляется только по отношению к наступившему общественно опасному последствию в виде тяжкого вреда здоровью (ч. 1 статьи)³¹.

Так, К.Н.Н., управляя принадлежащим ему технически исправным автомобилем, в светлое время суток в условиях неограниченной видимости, перед началом движения и выезда с автомобильной парковки, в нарушение

³⁰ Иванов Н.Г. Уголовное право. Общая часть: учебник для бакалавров / Н.Г. Иванов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2014. - С. 148.

³¹ Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук / В.П. Перфилов. - М., 2008. - С. 140.

требований п.п. 1.5, 8.1, 8.3, 10.1 Правил дорожного движения РФ, допустил грубую невнимательность к дорожной обстановке и обеспечению безопасности дорожного движения, при возникновении опасности для движения, которую он был в состоянии обнаружить, не предпринял меры к снижению скорости вплоть до остановки, не уступил дорогу пешеходу И., переходившей проезжую часть справа-налево, и совершил на нее наезд.

В результате произошедшего дорожно-транспортного происшествия пешеход И. получила телесные повреждения в виде закрытого перелома наружного мыщелка левой большеберцовой кости правой голени со смещением отломков, причинившие тяжкий вред здоровью по признаку стойкой утраты общей трудоспособности свыше 30 % (более на одну треть)³².

И еще один пример, где водитель имел реальную возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие и наступившие общественно-опасные последствия, однако умышленно нарушила правила дорожного движения.

Так, Т., управляя технически исправным автомобилем двигалась по автодороге. В пути следования Т. в нарушении требований пунктов 1.3, 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации, двигаясь со скоростью, не обеспечивающей безопасности движения и возможности постоянного контроля за движением управляемого ею транспортного средства, не учитывая при этом дорожные и метеорологические условия в виде частичного покрытия проезжей части снегом, ухудшающего сцепление колес автомобиля с дорогой, допустила грубую невнимательность к дорожной обстановке и обеспечению безопасности дорожного движения, в условиях частичного покрытия проезжей части льдом не справилась с рулевым управлением своего автомобиля, потеряла контроль за движением своего транспортного средства, в нарушение требований пунктов 1.4, 9.1, 9.10 Правил дорожного движения Российской Федерации, выехала на полосу проезжей части,

³² Дело № 1-463/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 28 июня 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

предназначенную для встречного движения, где совершила столкновение с двигавшимся во встречном направлении по своей полосе проезжей части автомобилем под управлением Н., чем нарушила требования пункта 1.5 Правил дорожного движения Российской Федерации, обязывающие участников дорожного движения не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

В возникшей дорожно-транспортной ситуации Т. при необходимой внимательности, предусмотрительности и соблюдении требований действующих Правил дорожного движения РФ, имела реальную возможность предотвратить данное дорожно-транспортное происшествие и наступившие общественно-опасные последствия.

В результате дорожно-транспортного происшествия пассажир автомобиля Т., получила телесные повреждения в виде сочетанной тупой травмы головы, грудной клетки слева, живота, с ушибом мягких тканей головы, перелом 7-11 ребер слева, разрывом нижнего полюса селезенки, повреждением связочного аппарата печени и селезенки, гематомой большого сальника, осложнившиеся внутрибрюшным кровотечением, гемоперитонеумом (1000 мл), причинившие тяжкий вред здоровью, по признаку опасности для жизни в момент причинения³³.

Мотивы, цели и эмоциональное состояние виного не входят в состав конструктивных признаков исследуемого преступления. Поэтому в материалах уголовных дел по рассматриваемым преступлениям, направляемых в суд, мотив (цель) совершения преступления, эмоции, как правило не устанавливаются и не указываются.

Таким образом, вышеизложенное позволяет сделать ряд обобщений.

1. Субъект, основного состава преступления специальный - водитель, то есть достигшее 16-летнего возраста лицо, управляющее автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, предназначенным для

³³ Дело № 1-426/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 9 июня 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

перевозки по дорогам людей, а также установленных на соответствующем транспортном средстве грузов или оборудования.

Субъектом преступления может являться не только водитель, сдавший экзамены на право управления соответствующим видом транспортного средства и получивший водительское удостоверение, но также и:

- любое иное лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе и то лицо, у которого водительское удостоверение было изъято в установленном порядке в связи с ранее допущенным административным правонарушением;
- лицо, не имевшее либо лишенное права управления каким-либо видом транспортного средства;
- лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

2. Субъективная сторона основного состава преступления - вина в форме неосторожности. Определяющим моментом при установлении субъективной стороны состава преступления является психическое отношение лица, управляющего транспортным средством, к наступившим вредным последствиям. Преступление может быть совершено в результате как преступного легкомыслия, так и преступной небрежности.

Глава 2. ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1 Состояние опьянения как отягчающий признак состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Под дифференциацией ответственности в уголовном праве понимается градация, разделение ответственности в уголовном законе, в результате которой законодателем устанавливаются различные уголовно-правовые последствия в зависимости от характера и типовой степени общественной опасности преступления и личности виновного.

Современными учеными в области юриспруденции в качестве основополагающего понятия при формулировке понятия «дифференциация» используются понятия: «разграничение», «деление», «установление», «разделение», «законодательная регламентация»³⁴.

Так, исследовательница Т.А. Лесниевски-Костарева под понятием «дифференциация уголовной ответственности» понимает градацию, разделение, расслоение ответственности в уголовном законе. По мнению исследовательницы, в результате дифференциации законодателем устанавливаются уголовно-правовые последствия различного характера с учетом типовой степени общественной опасности преступления и типовой степени общественной опасности личности виновного³⁵.

Согласно концептуальной позиции Т.А. Лесниевски-Костаревой,

³⁴ Андреев А.В. Понятие дифференциации уголовной ответственности / А.В. Андреев, Л.В. Лобанова // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. - 2006. - № 8. - С. 118.

³⁵ Лесниевски-Костарева Т.А. Дифференциация уголовной ответственности: теория и законодательная практика / Т.А. Лесниевски-Костарева. - М.: Норма, 1998. – С. 11.

основанием дифференциации уголовной ответственности выступает именно степень общественной опасности. Она же выступает и основанием классификации преступлений. Исследовательница уточняет, что наряду со степенью общественной опасности основанием дифференциации уголовной ответственности выступает также степень опасности виновника преступления³⁶.

Учеными А.В. Васильевским и Л.Л. Кругликовым дифференциация уголовной ответственности понимается как осуществляемое законодателем разделение уголовной ответственности, ее «дозировка с учетом определенного рода обстоятельств, целью которой является создание для правоприменителя желаемого режима при определении меры (вида, размера) ответственности за совершенное правонарушение»³⁷.

По мнению Н.В. Васильева, основанием для осуществления дифференциации уголовной ответственности выступает существенное изменение степени общественной опасности деяния, которое влечет за собой изменение ответственности, то есть ее повышение или понижение³⁸.

Нахождение водителя транспортного средства в состоянии опьянения учитывается при квалификации его противоправных действий. В составе преступных нарушений правил дорожного движения нахождение виновного в таком состоянии может являться отягчающим обстоятельством, предусмотренным в качестве квалифицирующего или особо квалифицирующего признака (ч.ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ). Так, состояние опьянения усиливает ответственность виновного в совершении рассматриваемого преступления.

Следует также отметить, что для правильной квалификации дорожно-транспортных преступлений большое значение имеет характер деятельности нетрезвого водителя. Если он управлял транспортным средством при

³⁶ Лесниевски-Костарева Т.А. Дифференциация уголовной ответственности: теория и законодательная практика / Т.А. Лесниевски-Костарева. - М.: Норма, 1998. - С. 20.

³⁷ Кругликов Л.Л. Дифференциация ответственности в уголовном праве / Л.Л. Кругликов, А.В. Васильевский. - СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. - С. 62.

³⁸ Цит. по: Рогова Е.В. Дифференциация уголовной ответственности / Е.В. Рогова // Российский следователь. - 2014. - № 21. - С. 30.

выполнении нетранспортных работ (погрузочных, разгрузочных, сельскохозяйственных, строительных, дорожных и т.п.), то его действия не квалифицируются по ст. 264 УК РФ, поскольку являются нарушением правил техники безопасности при производстве этих работ. В таком случае состояние опьянения учитывается по ч. 1.1 ст. 63 УК РФ как отягчающее ответственность обстоятельство.

Известно, что нарушения правил дорожного движения, совершаемые в состоянии опьянения, в современной России приобрели особую распространенность и повышенную опасность, которая обусловлена увеличением их числа и тяжестью наступивших в результате них последствий³⁹. Сам факт нахождения человека под воздействием алкоголя за рулем делает движение транспорта не безопасным и потенциально приближает реальную угрозу наступления общественно опасных последствий. Нахождение водителя в состоянии опьянения влияет не только на восприятие им дорожной обстановки, безопасность управления автомобилем, но часто выступает главной причиной дорожно-транспортных преступлений.

Запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения установлен в п. 2.7 Правил дорожного движения РФ. Так, его нарушение водителями влечет привлечение виновных к административной или уголовной ответственности в зависимости от повторности совершения нарушений данного вида, а также тяжести наступивших последствий (ст. 12.8 КоАП РФ и ч.ч. 2, 4, 6 ст. 264, 264.1 УК РФ соответственно).

Обращает на себя внимание, что согласно примечанию к ст. 264 УК РФ для целей ст. 264.1 УК РФ лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается: лицо, управляющее транспортным средством, при установлении факта употребления им веществ, вызывающих алкогольное опьянение. Такой факт определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации,

³⁹ См.: Борисов В.И. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения / В.И. Борисов, С.В. Гизимчук. - Харьков: Консум, 2013. - С. 83.

превышающей установленную законодательством возможную суммарную погрешность измерений; лицо, управляющее транспортным средством при наличии в его организме наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, а также новых потенциально опасных психоактивных веществ; лицо, управляющее транспортным средством и не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица (сотрудника ГИБДД, наделенного соответствующими полномочиями) о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Исходя из примечания к ст. 12.8 КоАП РФ состояние опьянения характеризуется следующими признаками:

- фактом употребления веществ, вызывающих алкогольное опьянение. Такой факт определяется наличием в организме абсолютного этилового спирта в концентрации 0,16 мг на один литр выдыхаемого воздуха;
- при наличии в организме человека наркотических средств либо психотропных веществ.

Постановлением Правительства РФ № 475⁴⁰ утверждены Правила 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. Этим же Постановлением Правительство России утвердило Правила определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет

⁴⁰ 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: постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475: по состоянию на 10 сент. 2016 г. // Собрание законодательства РФ. - 2008. - № 27. - Ст. 3280.

транспортным средством. Кроме того, действует приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)»⁴¹.

Освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения, медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения подлежит водитель транспортного средства, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения, а также водитель, в отношении которого вынесено определение о возбуждении дела об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.24 КоАП РФ. Указанными основаниями могут являться наличие одного или нескольких следующих признаков: а) запах алкоголя изо рта; б) неустойчивость позы; в) нарушение речи; г) резкое изменение окраски кожных покровов лица; д) поведение, не соответствующее обстановке.

При этом имеет значение, что направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения водитель транспортного средства подлежит: а) при отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения; б) при несогласии с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения; в) при наличии достаточных оснований полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Направление водителя транспортного средства на медицинское освидетельствование на состояние опьянения в медицинские организации осуществляется должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида, а в отношении

⁴¹ О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): приказ Минздрава России от 18 дек. 2015 г. № 933н // Российская газета. - 2016. - № 60.

водителя транспортного средства ВС РФ, войск национальной гвардии РФ, войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти - также должностным лицом военной автомобильной инспекции в присутствии 2 понятых. Соответственно об этом составляется протокол.

Следует отметить, что отказ от освидетельствования к нахождению в состоянии опьянения приравнивается к подтверждению нахождения лица в таком состоянии. В литературе указывается, что «эти деяния не тождественны, и если необходимо было криминализировать отказ от освидетельствования, то это следовало прямо и указать в уголовном законе. Иначе получается, что состояние опьянения презюмируется»⁴². Однако представляется, что презюмирование такого состояния в большинстве случаев все-таки оправдано. Опрос сотрудников ГИБДД показал, что в 98% случаев отказа лиц, управляющих автотранспортом от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, имевших место в их практике, у этих лиц наблюдались явные внешние признаки опьянения⁴³.

В связи с дополнением УК РФ относительно недавно⁴⁴ новой ст. 264.1 УК РФ – нормой с административной преюдицией⁴⁵, в которой состояние

⁴² Грачева Ю.В., А.И. Чучаев. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. - 2015. - № 3. - С. 10.

⁴³ Баранчикова М.В. Уголовная ответственность за нарушения правил дорожного движения, совершенные водителями в состоянии опьянения, и проблемы их квалификации / М.В. Баранчикова // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всероссийская научно-практическая конференция. - Орел: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2016. - С. 25.

⁴⁴ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: федер. закон: принят Гос. Думой 16 декабря 2014 г.: одобрен Советом Федерации 25 декабря 2014 г. // Собрание законодательства РФ. - 2015. - № 1 (часть I). - Ст. 81.

⁴⁵ См.: Малков В.П. Неоднократность правонарушения и административная преюдиция как средства криминализации и декриминализации содеянного в российском уголовном праве / В.П. Малков // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. - Казань: Казанский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016; Артюшина О.В. Административная преюдиция в контексте изменений в регламентации ответственности за побои / О.В. Артюшина // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. - Казань: Казанский юридический институт

опьянения отнесено к обязательным признакам состава, следует отметить, что введение уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения получило неоднозначную оценку в юридической литературе: от мнений о нецелесообразности принятия данной нормы до предложений изъять административную преюдицию из числа признаков объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ⁴⁶. Так, противники криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения отмечали, что она произведена без учета степени общественной опасности этого деяния.⁴⁷ По их мнению, малозначительность правонарушения не диктовала необходимости вести с ним борьбу уголовно-правовыми средствами, а количество и качество общественной опасности в повторно совершаемых проступках не достигает того уровня, который позволяет признавать их уголовно наказуемыми деяниями. Авторы писали, что установление уголовно-правового запрета транспортных преступлений по общему правилу должно увязываться с оценкой причиняемого ими реального вреда. Введение составов конкретной опасности целесообразно ограничивать случаями совершения умышленных транспортных преступлений. Деликты неосторожного создания опасности, а также иные транспортные нарушения невысокой степени общественной опасности должны влечь за собой применение мер административного, дисциплинарного либо даже гражданско-

Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. Т. 1. - № 2(2). - С. 209-210; Артюшина О.В. Исключительная административная преюдиция в уголовном законодательстве России / О.В. Артюшина, М.-В.Е. Толстая // Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия: сборник материалов. Воронежский институт МВД России, 2015. - С. 121-122; Артюшина О.В. Возможности административной преюдиции как средства правотворческой деятельности / О.В. Артюшина // Закон и правопорядок в третьем тысячелетии материалы международной научно-практической конференции. Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России, 2017. - С. 137-138.

⁴⁶ См., например: Михалева Т.И. Актуальные вопросы уголовной ответственности за преступное управление транспортным средством / Т.И. Михалева, О.Н. Пахомова // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2015. - № 4 (42). - С. 24.

⁴⁷ См.: Грачева Ю.В. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // LexRussica. - 2015. - № 4. - С. 72.

правового воздействия⁴⁸.

Отмечается, что анализ официальной статистики за период действия ст. 264.1 УК РФ показывает снижение количества выявленных фактов управления транспортными средствами в состоянии опьянения, а также числа дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине нетрезвых водителей. А ужесточение ответственности за повторное управление в состоянии опьянения путем криминализации этого деяния, является мерой социально оправданной и криминологически обоснованной⁴⁹.

Правильно ли поступил отечественный законодатель, фактически криминализовав повторное совершение административного правонарушения? Известно, что криминализация транспортных преступлений может быть признана научно обоснованной лишь при учете законодателем совокупности целого ряда факторов, важнейшими из которых являются: определенная степень общественной опасности деяний, их относительная распространенность и типичность, неблагоприятная динамика транспортных правонарушений, возможность воздействия на них уголовно-правовыми средствами, невозможность успешной борьбы менее репрессивными мерами, отсутствие негативных побочных последствий запрета, наличие материальных ресурсов для его реализации, определенный уровень общественного правосознания и психологии населения. Все ли из названных оснований были всесторонне и полно учтены авторами в процессе предлагаемой ими криминализации рассматриваемого деяния, а затем уже и самим законодателем?

Думается, что нет. Так, лишь определенная степень общественной опасности как объективное мерило может служить критерием отнесения деяния к тому или иному виду правонарушения. При решении вопроса о криминализации деяния степень его общественной опасности должна быть

⁴⁸ Грачева Ю.В. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // LexRussica. - 2015. - № 4. - С. 78.

⁴⁹ Там же.

достаточно высокой. В противном случае уголовно-правовой запрет может принести не пользу, а вред. В чем же общественная опасность рассматриваемого преступления? Включение данной статьи в УК РФ законодатель обусловил ростом количества дорожно-транспортных происшествий, а также тем фактором, что эти дорожно-транспортные происшествия уносят большее количество жизней, чем убийства. Достаточно сказать, что в России на дорогах в среднем гибнет около 30-40 тыс. чел. в год⁵⁰. Одними из эффективных мер борьбы с аварийностью на транспорте являются уголовно-правовые меры, и, видимо, руководствуясь именно этим, законодатель установил уголовную ответственность за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, если это 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 ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ.

Решение законодателя в этой части содержит серьезный методологический изъян. Речь идет о рецепции административной преюдиции и включении ее в уголовное право. При принятии УК РФ законодатель, как известно, отказался от этого института. Он отделил «уголовно-правовые зерна» от «административно-правовых плевел». И правильно сделал, ибо повторное совершение административного проступка не превращает его в преступление: количество и качество общественной опасности в повторно совершаемых проступках не достигает того уровня, который позволяет признавать их преступными и уголовно наказуемыми деяниями. Рецепция института административной преюдиции в уголовном праве России - тупиковый путь развития этой отрасли права. Однако законодатель административную

⁵⁰ Кравцов А.Ю. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов, А.И. Сирохин, В.Н. Шиханов. - СПб.: Юрид. центр Пресс, 2013. - С. 8.

преюдицию в ст. 264.1 УК РФ все же установил.

Законодатель, возможно, посчитал, что к лицу, к которому уже применялось административное воздействие за управление автомобилем или транспортным средством в состоянии опьянения и которое повторно управляет автомобилем или транспортным средством в состоянии опьянения, применение мер административного воздействия неэффективно, и, чтобы предупредить совершение дорожно-транспортного происшествия, предложил привлекать это лицо к уголовной ответственности. Конечно, большое количество дорожно-транспортных происшествий совершается водителями в состоянии опьянения. Но, изучив дела о дорожно-транспортных происшествиях, мы приходим к выводу, что само по себе алкогольное опьянение нельзя назвать непосредственной причиной дорожно-транспортного происшествия. По данным других исследователей⁵¹, на протяжении последних четырех лет алкогольное опьянение является причиной дорожно-транспортных происшествий только в 7% случаев. Получается, что роль состояния опьянения в детерминации аварийности сильно преувеличена.

Думается, что законодатель видит смысл нововведений в УК РФ в усилении наказуемости тех лиц, в отношении которых не помогают ранее примененные к ним административные меры. Но таким образом, установив уголовную ответственность за повторное совершение деяния, аналогичного ранее совершенному правонарушению, законодатель стирает грань между преступлением и правонарушением. Ведь преступность деяния ставится в зависимость не от качественных признаков, а от фактической частоты совершения непроступных деяний и вдобавок от наличия официальной реакции в виде наложения административного наказания.

Игнорирование пределов возможного воздействия на общественно опасные деяния уголовно-правовыми мерами и в прошлом и в настоящем

⁵¹ Кравцов А.Ю. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов, А.И. Сирохин, В.Н. Шиханов. - СПб.: Юрид. центр Пресс, 2013. - С. 12.

нередко приводило к отрицательным результатам. Они зафиксированы и в действующем законодательстве об ответственности за транспортные преступления. Причем особенно заметна коллизия между возможностями уголовно-правовых и неуголовно-правовых методов воздействия на транспортные деликты в случае криминализации именно управления транспортными средствами в состоянии опьянения. Отмечая высокий уровень латентности такого рода преступлений в прошлом, криминологи обоснованно связывали его с затруднениями, которые возникали при разграничении данных преступлений и смежных административных проступков, с чрезмерно широкой распространенностью этих деяний, с ограниченными возможностями системы уголовной юстиции в борьбе с ними, со сложностями установления факта совершения указанных преступлений и его доказывания.

Думается, что практика применения ст. 264.1 УК РФ столкнется с этими проблемами в ближайшем будущем. Поэтому полагаем, что в целях усиления борьбы с пьющими за рулем вполне достаточно было ужесточить меры административно-правового воздействия к названным лицам и неотвратно применять их на практике. В уголовном же законодательстве целесообразно было предусмотреть квалифицированные виды транспортных преступлений при совершении их в состоянии опьянения, что и было сделано в 2011 г.

Введение в УК РФ новых статей, предусматривающих уголовную ответственность, должно быть криминологически обосновано и должно учитывать предшествующий опыт. Уголовно-правовой запрет должен порождаться объективными потребностями общества в уголовно-правовой охране общественных отношений. Думается, что в результате неполного учета факторов, ошибочного прогноза, несовершенства законодательной техники по данному вопросу обнаруживается чрезмерность, избыточность уголовного закона.

Так, введение уголовной ответственности за новые транспортные преступления, перевод их из разряда правонарушений в разряд преступлений должны увязываться с оценкой причиняемого ими вреда. Те же деяния,

которые только создают опасность причинения вреда, имеют невысокую степень общественной опасности и должны влечь за собой применение мер административно-правового воздействия, более строгих, чем те, которые были применены к виновному ранее. Малозначительность данного правонарушения не вызвала необходимости вести с ним борьбу уголовно-правовыми средствами. Полагаем, что расчет законодателя на общепреventивное воздействие уголовного закона в данном случае не сработает, а сам запрет может принести не пользу, а вред, поскольку сделает систему уголовного судопроизводства неэффективной и дорогой.

Представляется верной позиция чешского криминалиста В. Солнаржа, который считает, что «привлечение к уголовной ответственности за неосторожные действия без учета их последствий ведет к чрезмерной, а также случайной уголовной репрессии, когда большинство неосторожных деяний остаются вне учета»⁵².

Действительно, общественная опасность преступлений во многом определяется наступившими последствиями, а не угрозой их наступления. Об этом свидетельствует и сравнение количества лиц, совершивших преступление, предусмотренное ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, и общего количества лиц, задержанных за управление автомобилем в состоянии опьянения.

Представляется, что законодатель не до конца использовал административно-правовые меры воздействия на данное явление⁵³. Недостатки административного кодекса и практики его применения законодатель решил восполнить ужесточением репрессии и введением уголовной ответственности за правонарушение. Анализируя данную ситуацию, думаем, что необходимо согласиться с Н.И. Коржанским в том, что «угрожать уголовно-правовыми мерами и не использовать при этом административные меры нецелесообразно и

⁵² Цит. по: Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) / В.В. Агильдин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. - 2016. - № 1. - С. 123.

⁵³ Скрипченко Н.Ю. Административная преюдиция в уголовном праве: к вопросу о применении / Н.Ю. Скрипченко // Библиотека криминалиста. - 2013. - № 2 (7). - С. 245.

социально не оправдано»⁵⁴. Представляется, что данная норма включена в УК РФ преждевременно, так как эту «новеллу» нужно критически осмыслить и установить ее необходимость.

Уголовно-правовая политика РФ на современном этапе ориентирована на адекватизацию назначаемых мер уголовно-правового характера и оптимизацию процесса освобождения от уголовной ответственности, наказания и дальнейшего его отбывания. Однако новеллизация норм национального законодательства не обеспечивает решения поставленных задач. В то же время введение уголовной ответственности за управление в состоянии опьянения транспортным средством лицом, ранее лишенным права управления, не совсем соответствует уголовной политике РФ. Повторное совершение административного правонарушения не меняет его сути и содержания как события, совершенного в окружающем нас мире, и тогда как оно может изменить предмет правового регулирования?

Пьянство за рулем - это, конечно, серьезная проблема, теснейшим образом связанная с уровнем аварийности на всех видах транспорта. Однако попытка ее решить, уповая исключительно на возможности уголовной репрессии, лишена каких бы то ни было оснований⁵⁵. По нашему мнению, расчет законодателя на то, что наличие в УК РФ такой нормы будет действенным средством предупреждения управления транспортными средствами в состоянии опьянения, не оправдается. Ведь все знают, что убивать нельзя и за совершение такого преступления предусмотрено серьезное наказание, но чуть меньше 30 тыс. чел. в год совершают убийства, и суровость наказания их не останавливает.

Пьянство за рулем - явление распространенное. Несмотря на то, что все, кто пьет за рулем, знают о возможных последствиях, общепревентивное

⁵⁴ Энциклопедия уголовного права / отв. ред. В.Б. Малинин. - СПб.: Изд. проф. Малинина, 2014. - С. 39.

⁵⁵ Дядькин О.Н. Проблемы реализации административной ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения / О.Н. Дядькин // Административное право и процесс. - 2015. - № 5. - С. 41.

воздействие запрета на употребление алкоголя за рулем чрезвычайно низкое, так как все видят, что большинство таких нарушителей не пойманы и не наказаны. Получается, что если ты лишен водительского удостоверения за указанные правонарушения и попался повторно, то ты совершил преступление и будешь отвечать по УК РФ, а если не попался, то тебе ничего не будет. Такой критерий несправедлив. Большинство анонимно опрошенных водителей пояснили, что ранее хоть раз управляли автомобилем в состоянии алкогольного опьянения и их при этом не задерживали⁵⁶. Наверное, это связано с системой выявления правонарушителей, где приоритет отдан техническим средствам, например камерам, а не фактическим проверкам водителей на дорогах. Большая часть лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, выявляется уже после дорожно-транспортного происшествия.

Переложение ответственности за отсутствие профилактики правонарушений с лиц, виновных в этом, на самих правонарушителей не имеет под собой ни научной, ни жизненной основы и решить проблему борьбы с правонарушениями не может⁵⁷.

Уголовное право, будучи наиболее публично-репрессивной отраслью («последней дубиной в руках государства»), должно иметь четкие и однозначные лимиты «своего поля игры», которые как раз определяются гранью «преступное - непроступное»⁵⁸, а административная преюдиция стирает такие грани.

Так, с точки зрения сущности, задач и принципов уголовного права, криминологической обоснованности считаем нелогичным и необоснованным введение уголовной ответственности за управление автомобилем, трамваем

⁵⁶ Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) / В.В. Агильдин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. - 2016. - № 1. - С. 124.

⁵⁷ Лопашенко Н.А. Административной преюдиции в уголовном праве - нет! / Н.А. Лопашенко // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. - 2013. - № 3 (23). - С. 69.

⁵⁸ Кибальник А.Г. Недопустимость административной преюдиции в уголовном законодательстве / А.Г. Кибальник // Библиотека криминалиста. - 2013. - № 3. - С. 122.

либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, ранее подвергнутому 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 имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. А вот включение в ст. 264 УК РФ такого квалифицирующего признака наверняка было бы своевременным.

Таким образом, исходя из вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1. Состояние опьянения является квалифицирующим признаком, предусмотренным в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ и характеризующий субъект преступления.

2. Значение данного признака для исследуемого состава преступления выражается в том, что состояние опьянения повышает степень общественной опасности содеянного, формирует квалифицированный и особо квалифицированный составы этого преступления, то есть влияет на квалификацию, усиливает ответственность.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения не только является одним из наиболее серьезных нарушений правил дорожного движения, но и способствует другим нарушениям, возникновению аварийных ситуаций и наступлению тяжких последствий. В основе этого лежит то, что опьяневший субъект значительно переоценивает свои интеллектуальные и физические возможности, теряет чувство меры и осмотрительность, а также способность к прогнозированию негативных последствий своего противоправного поведения.

2.2 Смерть человека, а также смерть двух или более лиц как отягчающие признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Причинение смерти человеку (ч.ч. 3, 4 ст. 264 УК РФ) и причинение смерти двум или более лицам (ч.ч. 5, 6 ст. 264 УК РФ) являются квалифицирующими признаками исследуемого преступления.

При этом под квалифицированными и особо квалифицированными составами преступления следует понимать конкретный состав преступления с какими-либо отягчающими обстоятельствами, которые описаны в частях, следующих за основным составом преступления, то есть в частях вторых, третьих и четвертых и т.д., за исключением случаев, когда в последующих частях содержатся признаки самостоятельных составов преступлений⁵⁹.

Анализ действующего уголовного законодательства России показывает, что в качестве отягчающих обстоятельств могут выступать как обстоятельства относящиеся к объективным признакам состава преступления, так и к субъективным. Так, нередко в качестве квалифицирующих признаков выступают признаки потерпевшего (например, совершение преступления в отношении беременной женщины либо лица несовершеннолетнего возраста и т.д.). Также такими признаками могут выступать относящиеся к способу совершения преступного деяния (например, общеопасным способом, открыто, тайно, с применением насилия и т.д.). Кроме того в качестве квалифицирующих признаков могут быть предусмотрены обстоятельства свидетельствующие о субъективной стороне совершенного преступления (например, совершение преступления из корыстных побуждений, по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или

⁵⁹ Таюрская Е.А. Некоторые особенности квалификации преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, при наличии квалифицирующих признаков / Е.А. Таюрская // Актуальные проблемы права, экономики и управления. - 2015. - № 11. - С. 206.

вражды либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы и т.д.). Достаточно часто в качестве квалифицирующих признаков законодатель предусматривает такой признак объективной стороны как более тяжкие последствия, чем описаны в основном составе (как в случае конструирования составов с отягчающими обстоятельствами в ст. 264 УК РФ). Так, в ч.ч. 3 и 4 предусмотрена ответственность за деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть человека; в ч.ч. 5 и 6 – за то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Например. А., управляя автомобилем, на перекрестке неравнозначных дорог с круговым движением, в нарушение пунктов 1.3, 1.5, 10.1, 13.9 Правил дорожного движения и дорожного знака «2.4 – Уступи дорогу», допустил грубую невнимательность к дорожной обстановке и обеспечению безопасности дорожного движения, при выезде с перекрестка с круговым движением на главную дорогу, создал опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения, не уступил дорогу автобусу, двигавшемуся по главной дороге и совершил с ним столкновение. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажир автомобиля Г. получил телесные повреждения, в том числе повлекшие тяжкий вред здоровью по признакам опасности для жизни, от которых по неосторожности наступила его смерть. Действия подсудимого подлежат квалификации по ч. 3 ст. 264 УК РФ⁶⁰.

В другом случае Ч.Е.Г., управляя автомобилем без пассажиров в салоне, двигался по автодороге. В пути следования по территории Нижнекамского района РТ Ч.Е.Г., в светлое время суток и при неограниченной видимости в направлении своего движения, на участке дороги с двухсторонним движением, в зоне действия горизонтальной дорожной разметки 1.3 Правил дорожного движения РФ, которая разделяет транспортные потоки противоположных направлений на дорогах, имеющих четыре полосы и более, которую пересекать

⁶⁰ Дело № 1-488/2016: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 29 июня 2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

запрещается, допустил грубую невнимательность к дорожной обстановке и обеспечению безопасности дорожного движения. Ч.Е.Г., в нарушение п.п.1.3, 1.4, 1.5, 8.1, 9.1, 9.2, 9.4, 10.1, 10.3 и дорожной разметки 1.3 Правил дорожного движения РФ, будучи обязанным знать и соблюдать относящиеся к нему требования Правил и действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда, на 62 км. указанной автодороги, двигаясь вне населенного пункта по второй полосе проезжей части своего направления со скоростью около 100 км/час, превышающей установленное ограничение скорости вне населенных пунктов для легковых автомобилей не более 90 км/час, которая не обеспечивала ему возможность постоянного контроля за движением своего транспортного средства для выполнения требований Правил, без необходимости предпринял неоправданный маневр своего автомобиля влево и выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения транспорта, где совершил столкновение с двигавшимся во встречном направлении автомобилем под управлением А.

В результате дорожно-транспортного происшествия водитель А. скончался на месте ДТП в результате сочетанной травмы груди, головы, живота, конечностей, с наличием множественных переломов костей грудной клетки и множественными разрывами органов грудной клетки (легких, сердца, аорты) и живота, расценивающейся как тяжкий вред здоровью и состоящей в прямой причинной связи со смертью; пассажир Б. скончалась на месте ДТП в результате сочетанной травмы головы, шеи, груди, живота, верхних, нижних конечностей, расценивающейся как тяжкий вред здоровью и состоящей в прямой причинной связи со смертью; пассажир В. скончался на месте ДТП в результате сочетанной травмы груди, живота, конечностей, с наличием множественных травматических разрывов дуги и грудного отдела аорты с кровоизлиянием в плевральные полости, осложненной развитием острой массивной кровопотери и малокровием внутренних органов, расценивающейся как причинившая тяжкий вред здоровью и состоящей в прямой причинной связи со смертью. Действия подсудимого квалифицированы по ч. 5 ст. 264

УК РФ⁶¹.

Как видно из приведенных выше примеров судебной практики для применения указанных норм виновному лицу необходимо установить последствие в виде смерти человека. Для этого необходимо определить, что следует считать жизнью, моментом начала и окончания ее уголовно-правовой охраны.

В науке уголовного права и правоприменительной практике согласно традиционной точке зрения условным моментом начала жизни признается начало физиологических родов, что вовсе не равнозначно началу самостоятельного внеутробного существования ребенка (отделением от утробы матери, началом дыхания и т.п.)⁶². Указанная точка зрения базируется на анализе положений уголовного закона, где в ст. 106 УК РФ говорится о причинении смерти новорожденному.

Помимо этого высказываются и иные мнения. Согласно одной из них моментом начала жизни следует считать достижение плодом периода 22 недель, поскольку в медицинской литературе отмечено, что прерывание беременности на сроке более указанного периода необходимо рассматривать как роды.

Данным разногласиям на сегодняшний день положен конец. С 1 января 2012 г. вступили в силу основные положения Федерального закона № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации»⁶³. Положениями данного нормативно-правового акта установлена норма, имеющая особое значение для правового регулирования момента возникновения правоспособности граждан и уголовно-правовой охраны их жизни и здоровья. Речь идет о ч. 1 ст. 53 названного закона, регламентирующей

⁶¹ Дело № 1-685/2014: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 30 сент. 2014 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

⁶² Иванова И.А. Дискуссионность проблемы определения момента начала жизни человека: уголовно-правовые аспекты / И.А. Иванова // Российский следователь. - 2011. - № 3. - С. 18.

⁶³ Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации: федер. закон: принят Гос. Думой 1 нояб. 2011 г.: одобрен Советом Федерации 9 нояб. 2011 г.: по состоянию на 29 июля 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 2011. - № 48. - Ст. 6724.

момент рождения ребенка. Впервые российский законодатель нормативно определил момент начала жизни человека, что произошло спустя без малого девятнадцать лет после законодательной констатации момента ее прекращения (ч. 2 ст. 9 Закона РФ от 22 декабря 1992 г. «О трансплантации органов и (или) тканей человека»⁶⁴)⁶⁵. В соответствии с ч. 1 ст. 53 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» моментом рождения ребенка является момент отделения плода от организма матери посредством родов.

В условиях нового законодательства об основах охраны здоровья граждан начало уголовно-правовой охраны жизни человека должно датироваться юридически определенным моментом его рождения. Таким образом, утверждение, что начальным моментом уголовно-правовой охраны человеческой жизни является начало физиологических родов, получило законодательное подтверждение⁶⁶.

Соответственно, умерщвление плода в утробе матери до его появления на свет не может быть признано смертью человека. Следовательно, если в результате совершения деяния, предусмотренного анализируемой нормой, смерть причиняется плоду, находящемуся в утробе матери, то квалифицировать деяние по ч.3 или 4 ст. 264 УК РФ нельзя. В таком случае наступившее последствие необходимо расценивать как прерывание беременности, то есть причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 111 УК РФ), а действия лица, управлявшего транспортным средством и повлекшее такой вред здоровью, по ч.1 ст. 264 УК РФ.

Второй момент, который необходимо учитывать – это момент окончания жизни. Он является менее спорным. Российское законодательство уже не единожды нормативно закрепляло момент смерти. В частности, Федеральный

⁶⁴ О трансплантации органов и (или) тканей человека: Закон РФ от 22 дек. 1992 г. № 4180-1: по состоянию на 23 мая 2016 г. // Ведомости СНД и ВС РФ. - 1993. - № 2. - Ст. 62.

⁶⁵ Шарапов Р. Уголовно-правовое значение юридического определения момента рождения ребенка / Р. Шарапов // Уголовное право. - 2013. - № 3. - С. 75.

⁶⁶ Уголовное право России. Часть Особенная: учебник для бакалавров / отв. ред. Л.Л. Кругликов. - М.: Проспект, 2014. – С. 19.

закон № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» в ст. 66 также содержит положения, позволяющие установить критерии смерти человека: моментом смерти человека является момент смерти его мозга или его биологической смерти (необратимой гибели человека). Смерть мозга наступает при полном и необратимом прекращении всех его функций, регистрируемом при работающем сердце и искусственной вентиляции легких. При констатации смерти мозга человека реанимационные мероприятия прекращаются, если в течение 30 минут жизненно важные функции организма не восстановлены.

При этом наличии признаков биологической смерти (посмертные изменения во всех органах и системах, которые носят постоянный, необратимый, трупный характер) реанимационные мероприятия не проводятся. Биологическая смерть характеризуется посмертными изменениями во всех органах и системах, которые носят постоянный, необратимый, трупный характер. Смерть мозга не эквивалентна биологической смерти, но дает основание для констатации гибели организма как целого. Именно при констатации указанных биологических процессов можно говорить о наличии квалифицированного или особо квалифицированного состава преступления.

Считаем необходимым отметить и то, что деяние, предусмотренное ч.ч. 5, 6 ст. 264 УК РФ имеет место лишь в случаях, если смерть потерпевших наступила от одного действия, хотя непосредственно в норме статьи такого требования не содержится⁶⁷. Данное требование вытекает при логическом толковании исследуемой нормы, анализе признаков состава. В тех случаях, когда смерть причиняется разным потерпевшим разными деяниями, совершенными одним и тем же лицом, действия виновного следует квалифицировать как совокупность преступлений, предусмотренных соответствующими частями ст. 264 УК РФ.

При этом следует учитывать, что согласно общему правилу совокупность

⁶⁷ Ораздурдыев А.М. Проблема множественности объектов и парных субъектов в понятии простого преступления // Российский следователь. - 2013. - № 15. - С. 23.

преступлений отсутствует в случаях, когда лицом совершено деяние содержащие в себе признаки квалифицированного и основного состава, квалифицированного и особо квалифицированного состава преступления, а также основного и особо квалифицированного состава преступления. Согласно правилам конкуренции уголовно-правовых норм в данном случае должна вменяться норма, предусматривающая ответственность за квалифицированный или особо квалифицированный состав преступления, однако в материалах уголовного дела должны быть отражены все признаки совершенного деяния, а также они должны быть подкреплены доказательствами по делу, таким образом, при исключении из обвинения части признаков не будет необходимости проводить дополнительные оперативно-следственные действия, с целью привлечения лица к ответственности за менее общественно-опасное преступление.

Ответственность за создание опасности наступления указанных последствий по ст. 264 УК РФ исключена. Так, для привлечения лица к уголовной ответственности соответствующее нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств должно повлечь указанные в законе последствия. Как и в основном составе необходимо установить наличие причинно-следственной связи между деянием (действиями или бездействиями) виновного лица и наступившими последствиями в виде смерти потерпевшего либо смерти двух и более потерпевших. Дополнительной оценки по ст. 109 УК РФ в таких случаях не требуется, обозначенные последствия в полном объеме охватываются квалифицирующими признаками исследуемого состава преступления.

Следует отметить, что осуществляя юридическую оценку фактических событий произошедшего необходимо расценить действия не только лица, управляющего каким-либо видом транспорта, но действия потерпевшего. Исключительно важное значение, как и для основного состава преступления, имеет то, что если негативные последствия наступили по причине несоблюдения правил не водителем, а самим потерпевшим (тоже может быть

лицом, управляющим транспортным средством, а может быть и пешеходом), то уголовное преследование первого исключается.

Так, например, приговором Первомайского районного суда г. Кирова от 9 декабря 2015 года Ш. был оправдан по обвинению в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, за отсутствием в деянии состава преступления.

Приговор обжалован государственным обвинителем и потерпевшей стороной по основанию несоответствия выводов суда фактическим обстоятельствам дела.

Суд первой инстанции пришел к выводу, что предъявленное Ш. обвинение в том, что мотоцикл под управлением потерпевшей П. перед началом выполнения маневра автопоезда под управлением Ш. находился в зоне его видимости, в связи с чем водитель Ш. мог и обязан был видеть мотоцикл под управлением П. и руководствоваться при движении п. п. 8.1, 8.5, 8.7 ПДД РФ, основано на предположениях.

Вместе с тем суд не дал должной оценки совокупности доказательств, исследованных в судебном заседании, на основании которых невозможно сделать данные выводы.

В апелляционном порядке приговор в отношении Ш. отменен ввиду несоответствия выводов суда фактическим обстоятельствам дела с направлением дела на новое судебное рассмотрение в тот же суд в ином составе суда⁶⁸. В данном примере видно, что наступившие последствия могут быть поставлены в вину подсудимому только в том случае, если они «явились результатом его собственного преступного действия или бездействия»⁶⁹.

В правоприменительной практике определенные сложности вызывает вопрос о значении действий медицинских работников, по роду

⁶⁸ Обзор апелляционной практики судебной коллегии по уголовным делам Кировского областного суда за 2015 год: утв. Президиумом Кировского областного суда 23 марта 2016 г. - Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/>

⁶⁹Змирева Л.А. О влиянии привходящих явлений на течение причинно-следственной связи // Уголовное право. - 2015. - № 1. - С. 54.

профессиональной деятельности участвующих в цепи причинности.

Так, например, водитель А. в 13:30 допустил дорожно-транспортное происшествие, в результате пострадала пассажирка его автомобиля Т., получив порез шеи от удара о лобовое стекло. Около 15 часов она была доставлена в стационар. Врачи районной больницы, зная, что у девушки повреждена трахея, своевременной квалифицированной помощи не оказали, приняв решение не оперировать ее до приезда врачей из областной больницы. Специалисты приехали в 20:00, когда состояние пострадавшей резко ухудшилось, и она умерла от потери крови. В соответствии с заключением эксперта «непосредственной причиной смерти является геморрагический шок вследствие массивного кровотечения из поврежденных кровеносных сосудов шеи. Между смертью и повреждениями, полученными в результате дорожно-транспортного происшествия, имеется только опосредованная причинно-следственная связь, так как наличие вышеуказанных повреждений на шее относится к категории тяжкого вреда здоровью и может привести к смерти, однако при оказании квалифицированной и своевременной медицинской помощи летального исхода можно было избежать. По делу имеются прямые нарушения в правилах и тактике оказания медицинской помощи, выражающиеся в отказе по неизвестным причинам от первичной хирургической обработки раны. В данном случае такое бездействие можно трактовать как неоказание медицинской помощи, приведшее к смерти больной». Судебная коллегия по уголовным делам областного суда пришла к выводу, что при таких обстоятельствах нарушение ПДД водителем А. судом первой инстанции правильно квалифицировано по ч. 1 ст. 264 УК РФ, оснований для переквалификации его действий на ч. 3 ст. 264 УК РФ не имеется⁷⁰.

Обосновано ли такое решение? Н.С. Таганцев одним из первых

⁷⁰ Дело № 22-1101/2012: Кассационное определение Орловского областного суда от 15 июня 2012 г. - Режим доступа: URL: <https://rospravosudie.com/court-orlovskij-oblastnoj-sud-orlovskaya-oblast-s/act-105193458/>

русских ученых писал о случаях присоединения к причинному ряду человеческой деятельности: «существование силы, которая своевременным вмешательством могла бы устранить или видоизменить результаты действия лица, само по себе не разрушает причинной связи. Таким образом, нанесение раны, имевшей смертельный исход, сохраняет характер причинной связи между действием лица, нанесшего рану, и смертью, хотя бы и было доказано, что при своевременной и хорошей врачебной помощи смертельный исход мог бы быть предотвращен...»⁷¹. Вмешательство врачей могло прервать причинную связь между нарушением правил дорожного движения со стороны А. и смертью пассажира в случае проведения успешного оперативного вмешательства. Тогда как, напротив, невмешательство медиков не оказало и в принципе не могло оказать влияния на причинную связь между действиями виновного и смертью потерпевшей, так как такое бездействие не изменило течение причинной связи.

Для пояснения попробуем изменить ситуацию. При тех же начальных условиях водитель по различным причинам не вызывает «скорую», например, если он находился сам без сознания, а пострадавшая не имела возможности обратиться за своевременной медицинской помощью. В результате не может не наступить тоже общественно опасное последствие: полученная потерпевшей травма без своевременного медицинского вмешательства приведет к летальному исходу. Поэтому права Л.А. Андреева, когда утверждает, что характер причинно-следственной связи не может измениться лишь оттого, что «кто-то, в том числе и лицо, обязанное вмешаться в развитие причинного ряда, вызванного телесным повреждением... не сделал этого»⁷².

Обобщение судебной практики показывает, что приговоры по ст. 264 УК РФ отменялись из-за того, что суды недостаточно полно изучают и оценивают доказательства, добытые в процессе предварительного и судебного следствия. Исследователи, анализировавшие практику по ст. 264 УК РФ, утверждают, что

⁷¹ Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Т. 1 / Н.С. Таганцев. - Тула: Автограф, 2001. - С. 527.

⁷² Цит. по: Зимирева Л.А. О влиянии привходящих явлений на течение причинно-следственной связи / Л.А. Зимирева // Уголовное право. - 2015. - № 1. - С. 55.

в 40% случаев не был выяснен весь комплекс обстоятельств, влияющих на форму вины⁷³.

При квалификации рассматриваемого преступления, кроме того, необходимо установить, что смерть потерпевшего наступила по неосторожности. Наличие неосторожной формы вины по отношению к обозначенным последствиям означает, что виновное лицо относится к наступившим последствиям либо легкомысленно, либо неосторожно. Если виновный намеренно нарушает установленные правила, то в его действиях имеет место иной состав преступления, например, убийство, где транспорт выступает средством совершения преступления.

Так, при легкомыслии, как считает В.В. Лунеев, субъект, совершая соответствующие действия (бездействие), как и при косвенном умысле, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий. И если при косвенном умысле он, не желая их наступления, допускает их или относится к их наступлению с безразличием, то при легкомысленной вине лицо рассчитывает на их предотвращение, хотя и самонадеянно. Самонадеянность субъекта свидетельствует о том, что его предвидение было абстрактным и неопределенным, без точного представления о развитии причинных связей⁷⁴. Если виновный рассчитывает на счастливый случай, или на «авось», говорил С.В. Бородин, то он действует с косвенным умыслом⁷⁵.

Так, Р., управляя в состоянии алкогольного опьянения автомобилем марки «ВАЗ 21093», нарушая требования п.п. 1.3, 1.5, 2.7, 10.1, 14.1, 14.2 Правил дорожного движения Российской Федерации и дорожных знаков 5.19.1, 5.19.2, на нерегулируемом пешеходном переходе, расположенном напротив дома 27 по проспекту Вахитова города Нижнекамск Республики Татарстан,

⁷³ Бохан А.П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты / А.П. Бохан. - Ростов н/Д.: ФГКОУ ВПО «РЮИ МВД России», 2013. - С. 188.

⁷⁴ Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: сборник очерков / под ред. В.В. Лунеева. - М.: Юрайт, 2013. - С. 213-214.

⁷⁵ Цит. по: Стешич Е.С. Авария с тяжкими последствиями: неосторожное преступление или убийство? / Е.С.Стешич // Уголовное право. - 2014. - № 2. - С. 76.

*совершил наезд на пешехода З., переходившего проезжую часть дороги. В результате произошедшего дорожно-транспортного происшествия пешеходу нанесены телесные повреждения, причинившие тяжкий вред здоровью и повлекшие смерть*⁷⁶.

Интересно, на какие реальные обстоятельства (ст. 26 УК РФ) рассчитывал преступник, чтобы предотвратить трагедию? Представляется очевидным, что Р. предвидел возможность наступления общественно опасных последствий, относился к ним безразлично и не мог рассчитывать на их предотвращение. Следовательно, он должен был нести ответственность за убийство с косвенным умыслом.

Как в приведенных, так и в других подобных случаях действия водителей не были обусловлены сложной обстановкой на дороге. Напротив, они ее формировали, т.е. не ситуация вынуждала виновного к определенным действиям, а личность превалировала над ситуацией, что характерно для умышленных преступлений. Наезды на людей, стоящих на автобусных остановках, идущих по тротуарам, тараны нескольких машин и т.п. воспринимаются общественным сознанием как дерзкие убийства, а не как покушение на безопасность движения и эксплуатации транспорта.

По мнению ряда криминалистов, невозможно формирование косвенного умысла в случаях, когда мог погибнуть и сам нарушитель правил движения. «Излишне доказывать, что крайне редки случаи, когда шофер желает или сознательно допускает свою собственную гибель»⁷⁷. Как ответ на это воспринимается мнение П.С. Дагеля: пренебрежение нормами предосторожности, не приведшее к вредным последствиям, а, напротив, даже давшее субъекту какой-то выигрыш, способно со временем становиться «шаблоном поведения» и воспроизводиться в дальнейшем автоматически, даже в ситуации, грозящей ущербом самому субъекту. Таким образом,

⁷⁶ Дело № 1-92/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 3 февр. 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

⁷⁷ Стешич Е.С. Авария с тяжкими последствиями: неосторожное преступление или убийство? / Е.С. Стешич // Уголовное право. - 2014. - № 2. - С. 76.

«суицидальная неосторожность» не подрывает ее социальных корней⁷⁸ и не отрицает возможность осознания и предвидения наступивших последствий.

Так, умышленное нарушение водителем правил дорожного движения при неустановлении у него прямого умысла на причинение смерти либо вреда здоровью с использованием транспортного средства не может во всех случаях расцениваться как неосторожное деяние, предполагающее неосторожность по отношению к названным общественно опасным последствиям. О косвенном умысле лица по отношению к таким последствиям может свидетельствовать:

1) доминирование над ситуацией, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. Под доминированием в данном контексте мы понимаем объективную возможность безопасного управления и эксплуатации транспортного средства;

2) умышленное обострение этой ситуации и создание угрозы для жизни и здоровья людей. Под обострением ситуации мы понимаем такое поведение виновного в процессе управления транспортным средством, при котором он заведомо нарушает правила дорожного движения, чем создает угрозу жизни и здоровью людей;

3) психо-физиологическое состояние водителя, при котором становится реальной возможностью причинения вреда жизни и здоровью других лиц (состояние алкогольного или наркотического опьянения и т.п.);

4) правовое состояние водителя, свидетельствующее о нигилистическом отношении к закону и пренебрежительном отношении к жизни и здоровью других лиц (отсутствие или лишение водительских прав, ранее совершаемые преступления или административные правонарушения против жизни и здоровья или безопасности дорожного движения).

Разумеется, указанные в пунктах 3 и 4 обстоятельства, сами по себе не являются необходимыми и достаточными критериям наличия у лица умысла, пусть и косвенного, по отношению к наступившим общественно опасным

⁷⁸ Стешич Е.С. Авария с тяжкими последствиями: неосторожное преступление или убийство? / Е.С. Стешич // Уголовное право. - 2014. - № 2. - С. 76.

последствиям.

Так, обобщая все вышеизложенное можно сделать следующие выводы:

1. Смерть человека или двух и более лиц является квалифицирующим и особо квалифицирующим признаком, предусмотренным ч.ч. 3, 4 и ч.ч. 5, 6 соответственно.

При этом жизнью человека понимается временной промежуток от начала физиологических родов до смерти его мозга или его биологической смерти (необратимой гибели человека).

2. При квалификации по ч.ч. 3-6 ст. 264 УК РФ особое значение имеет причинно-следственная связь между действиями водителя и наступившей смертью потерпевшего.

3. Форма вины в виде неосторожности в рассматриваемых составах равно как и в основном составе исследуемого преступления имеет значение для квалификации и его разграничения со ст. 105 УК РФ. В случае установления умышленного отношения субъекта преступления к последствиям, содеянное им должно квалифицироваться как убийство (ст. 105 УК РФ).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги исследования состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по УК РФ можно сделать ряд теоретических обобщений и практических рекомендаций по совершенствованию уголовного законодательства в указанной сфере.

1. Родовой объект преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ - это общественная безопасность как определенное безопасное состояние всего общества.

Видовой объект - общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортного средства.

Основной непосредственный объект - безопасность дорожного движения, то есть состояние дорожного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дополнительный непосредственный объект - жизнь и здоровье человека.

Предмет преступления - автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства.

2. Объективная сторона основного состава исследуемого преступления характеризуется тремя признаками:

- общественно опасное деяние в виде нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в форме действия или бездействия;
- общественно опасное последствие - тяжкий вред здоровью человека (ч. 1 ст. 264 УК РФ);
- причинно-следственную связь между нарушением наступившим тяжким вредом здоровья.

По конструкции объективной стороны состав является материальным.

3. В целях совершенствования уголовного законодательства в исследуемой сфере предлагается:

- а) новая редакция ч. 1 ст. 264 УК РФ:

«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и/или имуществу в крупных или особо крупных размерах,

- наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового».

б) дополнение примечание к ст. 264 УК РФ пунктом 3 следующего содержания.

«3. Под крупным размером ущерба в настоящей статье признается ущерб, превышающий двести пятьдесят тысяч рублей, а особо крупным – один миллион рублей».

4. Субъект, основного состава преступления специальный - водитель, то есть достигшее 16-летнего возраста лицо, управляющее автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, а также установленных на соответствующем транспортном средстве грузов или оборудования.

Субъектом преступления может являться не только водитель, сдавший экзамены на право управления соответствующим видом транспортного средства и получивший водительское удостоверение, но также и:

– любое иное лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе и то лицо, у которого водительское удостоверение было изъято в установленном порядке в связи с ранее допущенным административным правонарушением;

- лицо, не имевшее либо лишенное права управления каким-либо видом транспортного средства;
- лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

5. Субъективная сторона основного состава преступления - вина в форме неосторожности. Определяющим моментом при установлении субъективной стороны состава преступления является психическое отношение лица, управляющего транспортным средством, к наступившим вредным последствиям. Преступление может быть совершено в результате как преступного легкомыслия, так и преступной небрежности.

6. Состояние опьянения является квалифицирующим признаком, предусмотренным в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ и характеризующий субъект преступления.

7. Значение данного признака для исследуемого состава преступления выражается в том, что состояние опьянения повышает степень общественной опасности содеянного, формирует квалифицированный и особо квалифицированный составы этого преступления, то есть влияет на квалификацию, усиливает ответственность.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения не только является одним из наиболее серьезных нарушений правил дорожного движения, но и способствует другим нарушениям, возникновению аварийных ситуаций и наступлению тяжких последствий. В основе этого лежит то, что опьяневший субъект значительно переоценивает свои интеллектуальные и физические возможности, теряет чувство меры и осмотрительность, а также способность к прогнозированию негативных последствий своего противоправного поведения.

8. Смерть человека или двух и более лиц является квалифицирующим и особо квалифицирующим признаком, предусмотренным ч.ч. 3, 4 и ч.ч. 5, 6 соответственно.

При этом жизнью человека понимается временной промежуток от начала

физиологических родов до смерти его мозга или его биологической смерти (необратимой гибели человека).

9. При квалификации по ч.ч. 3-6 ст. 264 УК РФ особое значение имеет причинно-следственная связь между действиями водителя и наступившей смертью потерпевшего.

10. Форма вины в виде неосторожности в рассматриваемых составах равно как и в основном составе исследуемого преступления имеет значение для квалификации и его разграничения со ст. 105 УК РФ. В случае установления умышленного отношения субъекта преступления к последствиям, содеянное им должно квалифицироваться как убийство (ст. 105 УК РФ).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон: принят Гос. Думой 20 декабря 2001 г.: одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 г.: по состоянию на 29 июля 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 2002. - № 1 (ч. 1). - Ст. 1.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон: принят Гос. Думой 24 мая 1996 г.: одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 г.: по состоянию на 29 июля 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 25. - Ст. 2954.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: федер. закон: принят Гос. Думой 22 дек. 1995 г.: по состоянию на 28 марта 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 5. - Ст. 410.
4. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения: федер. закон: принят Гос. Думой 16 декабря 2014 г.: одобрен Советом Федерации 25 декабря 2014 г. // Собрание законодательства РФ. - 2015. - № 1 (часть I). - Ст. 81.
5. Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации: федер. закон: принят Гос. Думой 1 нояб. 2011 г.: одобрен Советом Федерации 9 нояб. 2011 г.: по состоянию на 29 июля 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 2011. - № 48. - Ст. 6724.
6. О транспортной безопасности: федер. закон: принят Гос. Думой 19 янв. 2007 г.: одобрен Советом Федерации 2 февр. 2007 г.: по состоянию на 6 июля 2016 г. // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 7. - Ст. 837.
7. О безопасности дорожного движения: федер. закон: принят Гос. Думой 15 нояб. 1996 г.: по состоянию на 26 июля 2017 г. // Собрание законодательства РФ. - 1995. - № 50. - Ст. 4873.

8. О трансплантации органов и (или) тканей человека: Закон РФ от 22 дек. 1992 г. № 4180-1: по состоянию на 23 мая 2016 г. // Ведомости СНД и ВС РФ. - 1993. - № 2. - Ст. 62.
9. 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: постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475: по состоянию на 10 сент. 2016 г. // Собрание законодательства РФ. - 2008. - № 27. - Ст. 3280.
10. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090: по состоянию на 12 июля 2017 г. // Российские вести. - 1993. - № 227.
11. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): приказ Минздрава России от 18 дек. 2015 г. № 933н // Российская газета. - 2016. - №60.

II. Монографии, учебники, учебные пособия

12. Борисов В.И. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения / В.И. Борисов, С.В. Гизимчук. - Харьков: Консум, 2013. – 159 с.
13. Бохан А.П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты / А.П. Бохан. - Ростов н/Д.: ФГКОУ ВПО «РЮИ МВД России», 2013. – 246 с.
14. Иванов Н.Г. Уголовное право. Общая часть: учебник для бакалавров / Н.Г.

- Иванов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2015. – 275 с.
15. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / Н.И. Исаев; под ред. Н.Г. Кадникова. - М.: Юриспруденция, 2011. – 192 с.
16. Кравцов А.Ю. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю. Кравцов, Р.В. Скоморохов, А.И. Сирохин, В.Н. Шиханов. - СПб.: Юрид. центр Пресс, 2013. – 474 с.
17. Кругликов Л.Л. Дифференциация ответственности в уголовном праве / Л.Л. Кругликов, А.В. Васильевский. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – 300 с.
18. Курс уголовного права. Том 1. Общая часть. Учение о преступлении / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. - М.: Проспект, 2015. – 624 с.
19. Лесниевски-Костарева Т.А. Дифференциация уголовной ответственности: теория и законодательная практика / Т.А. Лесниевски-Костарева. - М.: Норма, 1998. – 296 с.
20. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие / Н.И. Пикуров. – М.: РАП, 2011. – 168 с.
21. Сборник постановлений Пленума Верховного Суда Российской Федерации / сост. О.В. Артюшина. – Казань: Казанский юридический институт МВД России, 2017. – 477 с.
22. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Т. 1 / Н.С. Таганцев. - Тула: Автограф, 2001. – 800 с.
23. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учебник / под ред. А.В. Бриллиантова. - М.: Проспект, 2015. - 1184 с.
24. Уголовное право России. Часть Особенная: учебник для бакалавров / отв. ред. Л.Л. Кругликов. - М.: Проспект, 2014. - 839 с.
25. Уголовное право Российской Федерации: общая часть: учебник / под ред. А.И. Марцева. - Омск: Омская академия МВД России, 2016. – 406 с.
26. Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: сборник очерков / под ред. В.В. Лунеева. - М.: Юрайт, 2013. – 779 с.

27. Фаткуллин Ф.Ф. Теория государства и права: учебно-методическое пособие / Ф.Ф. Фаткуллин; под ред. доктора педагогических наук Ф.К. Зиннурова. - 4-е изд., доп. и перераб. - Казань: КЮИ МВД России, 2015. – 578 с.
28. Энциклопедия уголовного права / отв. ред. В.Б. Малинин. - СПб.: Изд. проф. Малинина, 2014. - 850 с.

III. Статьи, научные публикации

29. Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) / В.В. Агильдин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. – 2016. – № 1. – С. 117-125.
30. Андреев А.В. Понятие дифференциации уголовной ответственности / А.В. Андреев, Л.В. Лобанова // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 5: Юриспруденция. - 2006. - № 8. – С. 118-126.
31. Артюшина О.В. Административная преюдиция в контексте изменений в регламентации ответственности за побои / О.В. Артюшина // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. – Казань: Казанский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. – Т. 1. № 2 (2). – С. 209-210.
32. Артюшина О.В. Возможности административной преюдиции как средства правотворческой деятельности / О.В. Артюшина // Закон и правопорядок в третьем тысячелетии материалы международной научно-практической конференции. Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2017. – С. 137-138.
33. Артюшина О.В. Исключительная административная преюдиция в уголовном законодательстве России / О.В. Артюшина, М.-В.Е. Толстая // Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия: сборник материалов. Воронежский институт МВД России. – 2015. – С. 121-122.
34. Баранчикова М.В. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики

- дорожно-транспортных преступлений / М.В. Баранчикова, Ф.Н. Зейналов // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2016. - № 2 (44). – С. 20-23.
35. Баранчикова М.В. Уголовная ответственность за нарушения правил дорожного движения, совершенные водителями в состоянии опьянения, и проблемы их квалификации / М.В. Баранчикова // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всероссийская научно-практическая конференция. - Орел: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2016. – С. 24-27.
36. Грачева Ю.В. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта / Ю.В. Грачева, А.И. Чучаев // Уголовное право. - 2015. - № 3. - С. 10-15.
37. Грачева Ю.В. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // Lex Russica. - 2015. - № 4. - С. 71-80.
38. Дядькин О.Н. Проблемы реализации административной ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения / О.Н. Дядькин // Административное право и процесс. - 2015. - №5. – С. 38-41.
39. Зимирева Л.А. О влиянии привходящих явлений на течение причинно-следственной связи // Уголовное право. - 2015. - № 1. – С. 54-58.
40. Иванова И.А. Дискуссионность проблемы определения момента начала жизни человека: уголовно-правовые аспекты / И.А. Иванова // Российский следователь. - 2011. - № 3. – С. 17-20.
41. Кибальник А.Г. Недопустимость административной преюдиции в уголовном законодательстве / А.Г. Кибальник // Библиотека криминалиста. - 2013. - № 3. - С. 119-125.
42. Лопашенко Н.А. Административной преюдиции в уголовном праве - нет! / Н.А. Лопашенко // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. - 2013. - № 3 (23). – С. 64-71.

- 43.Малков В.П. Неоднократность правонарушения и административная преюдиция как средства криминализации и декриминализации содеянного в российском уголовном праве / В.П. Малков // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. - Казань: Казанский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2016. – С. 179-186.
- 44.Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / М.В. Мидловец, А.В. Соляной // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. - 2015. - Т. 1 (67). № 2. – С. 99-105.
- 45.Михалева Т.И. Актуальные вопросы уголовной ответственности за преступное управление транспортным средством / Т.И. Михалева, О.Н. Пахомова // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. - 2015. - № 4 (42). – С. 23-25.
- 46.Намнясева В.В. Установление объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ / В.В. Намнясев // Актуальные вопросы социогуманитарного знания: история и современность. Межвузовский сборник научных трудов. - Краснодар: Краснодарский университет МВД РФ, 2017. – С. 91-96.
- 47.Ораздурдыев А.М. Проблема множественности объектов и парных субъектов в понятии простого преступления // Российский следователь. - 2013. - № 15. – С. 23-27.
- 48.Рогова Е.В. Дифференциация уголовной ответственности / Е.В. Рогова // Российский следователь. - 2014. - № 21. - С. 30 - 32.
- 49.Скрипченко Н.Ю. Административная преюдиция в уголовном праве: к вопросу о применении / Н.Ю. Скрипченко // Библиотека криминалиста. - 2013. - № 2 (7). – С. 245-248.
- 50.Стешич Е.С. Авария с тяжкими последствиями: неосторожное преступление или убийство? / Е.С. Стешич // Уголовное право. - 2014. - № 2. – С. 74-77.

51. Сундуров Ф.Р. Категории преступлений: вопросы законодательной регламентации и дифференциации уголовной ответственности / Ф.Р. Сундуров // Ученые записки казанского университета. Серия: гуманитарные науки. - Казань: Казанский (Приволжский) федеральный университет, 2013. – С. 227-231.
52. Таюрская Е.А. Некоторые особенности квалификации преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, при наличии квалифицирующих признаков / Е.А. Таюрская // Актуальные проблемы права, экономики и управления. - 2015. - № 11. – С. 206-208.
53. Шарапов Р. Уголовно-правовое значение юридического определения момента рождения ребенка / Р. Шарапов // Уголовное право. - 2013. - № 3. – С. 50-52.

IV. Диссертации и авторефераты диссертаций

54. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.Ш. Габдрахманов; науч. рук. Ф.Р. Сундуров. - Казань, 2007. – 21 с.
55. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: дис. ... канд. юрид. наук / А.Ш. Габдрахманов; науч. рук. Ф.Р. Сундуров. - Казань, 2007. – 190 с.
56. Осадчий Н.П. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Н.П. Осадчий. - М., 2008. – 31 с.
57. Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук / В.П. Перфилов. - М., 2008. – 178 с.

V. Электронные ресурсы

- 58.Проценко С. Значение общественно опасных последствий в составе транспортного преступления / С. Проценко. - Режим доступа: URL: http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie_spec/bezopas/mnenie_bezopas_56.htm
- 59.Социологические исследования РГСУ-2014, РГСУ-2016. - Режим доступа: URL: <http://www.gibdd.ru/stat/charts/>.

VI. Материалы судебной практики

- 60.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: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 дек. 2008 г. № 25: по состоянию на 24 мая 2016 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2009. - № 2.
- 61.Дело № 1-152/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 9 марта 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 62.Дело № 1-163/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 27 февр. 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 63.Дело № 1-208\17: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 13 марта 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 64.Дело № 1-426/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 9 июня 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 65.Дело № 1-463/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 28 июня 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 66.Дело № 1-92/2017: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 3 февр. 2017 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 67.Дело № 1-488/2016: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 29 июня 2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 68.Дело № 1-598/2016: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 17 нояб. 2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ
- 69.Дело № 1-622/16: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 7 нояб.

2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

70. Дело № 1-824/2016: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 10 нояб. 2016 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

71. Дело № 1-685/2014: приговор Нижнекамского городского суда РТ от 30 сент. 2014 г. // Архив Нижнекамского городского суда РТ

72. Дело № 22-1101/2012: Кассационное определение Орловского областного суда от 15 июня 2012 г. - Режим доступа: URL: <https://rospravosudie.com/court-orlovskij-oblastnoj-sud-orlovskaya-oblast-s/act-105193458/>

73. Обзор апелляционной практики судебной коллегии по уголовным делам Кировского областного суда за 2015 год: утв. Президиумом Кировского областного суда 23 марта 2016 г. - Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/>

РЕЦЕНЗИЯ

**на выпускную квалификационную работу
слушателя 312 гр. Казанского юридического института МВД России
Михайлова Ивана Михайловича по теме: «Нарушение правил
дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»**

Актуальность темы выпускной квалификационной работы И.М. Михайлова заключается в том, что противодействие дорожно-транспортным происшествиям является одной из самых серьезных проблем в современной России. Особую распространенность и повышенную опасность приобрели нарушения правил дорожного движения, совершаемые в состоянии опьянения и влекущие смерть двух и более лиц. В связи с этим возникла необходимость изучения и определение путей дальнейшего совершенствования уголовного законодательства России, предусматривающего ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и связанных с ним иных преступлений, определение специфики применения ст. 264 УК РФ.

Целью данной выпускной квалификационной работы было определено исследование вопросов уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также выявление проблем применения ст. 264 УК РФ, вынесение предложений по их разрешению.

Представленная работа включает в себя введение, две главы, заключение и список использованной литературы. Она выполнена на хорошем для слушателя заочного обучения теоретическом и практическом уровне. Задачи, поставленные во введении решены, цели исследования достигнута. Помимо теоретических выводов в заключении отражены рекомендации автора по совершенствованию и уголовного законодательства России в указанной сфере, внесены предложения по оптимизации практики его применения.

Содержание выпускной квалификационной работы, сноска на первоисточники и список использованной литературы свидетельствуют о том, что автор владеет учебным материалом, а также может анализировать научные проблемы по теме исследования (в частности проблемы применения административной преюдиции), формулировать и аргументировать свою позицию по тому или иному вопросу темы.

В работе имеются погрешности в оформлении, стиле изложения. Не всегда материалы судебной практики подкрепляются собственным анализом. Однако данные замечания не уменьшают общего положительного впечатления от работы.

Таким образом, в целом, выпускная квалификационная работа слушателя 312 гр. Казанского юридического института МВД России Михайлова Ивана Михайловича, выполненная по теме: «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», выполнена на достойном уровне, соответствует всем необходимым требованиям и может быть допущена к защите.

Рецензент:

Начальник кафедры криминалистики

Казанского юридического института МВД России

кандидат юридических наук, доцент

подполковник полиции

« _____ » _____ 2017 г.



А.Ш. Габдрахманов

ПОВЕРЯЕТСЯ

ОД И Р КЮИ МВД России

С рецензией ознакомлен
1.09.17

И. М. Михайлов

ОТЗЫВ

на выпускную квалификационную работу

слушателя 312 учебной группы, 5 курса, специальность 40.05.02 –
Правоохранительная деятельность, Михайлова Ивана
Михайловича.

Тема: «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам судебно-следственной практики Нижнекамского района)».

Актуальность темы исследования обусловлены высокими социальными последствиями нарушения водителем правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Особую опасность представляют подобные нарушения в связи с тем, что лицо, управляющее транспортным средством, находилось в состоянии опьянения. Такие случаи особенно часто приводят к особо тяжким последствиям. Поэтому имеет исключительное значение исследование вопросов уголовной ответственности за данное деяние по УК РФ.

По содержанию выпускная квалификационная работа включает в себя введение, две главы, объединяющие четыре параграфа, а также заключение и список использованной литературы. Во введении отражены актуальность, степень научной разработанности темы, объект и предмет, цель и задачи, методика и методология исследования, показаны теоретическая, нормативно-правовая и эмпирическая основы исследования, теоретическая и практическая значимость.

В заключении автором сформулированы теоретические выводы и практические рекомендации по совершенствованию уголовного законодательства в указанной сфере. Достойный уровень исследования обеспечивается также качественной эмпирической базой. Основные положения работы проиллюстрированы примерами опубликованной судебной практики (см. текст выделенный курсивом).

Вышеизложенное позволяет утверждать, что цели и задачи исследования достигнуты в полном объеме. В работе по возможности выдержан научный стиль изложения. Изучено более 65 источников литературы. Все цитаты, цифры и факты подтверждены сносками на первоисточники. Высока оригинальность текста (71 %).

Необходимо отметить, что Михайлова Ивана Михайловича как слушателя 312 учебной группы Казанского юридического института МВД России отличают способность анализировать сложные проблемы уголовного права, умение формулировать и аргументировать свою позицию.

Таким образом, можно заключить, что выпускная квалификационная работа слушателя 312 учебной группы, 5 курса, обучающегося по специальности 40.05.02 Правоохранительная деятельность, Михайлова Ивана Михайловича, выполненная по теме «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам судебно-следственной практики Нижнекамского района)» соответствует требованиям, сформулированным в Положении об организации подготовки и защите выпускных квалификационных работ в КЮИ МВД России и заслуживает высокой оценки.

Научный руководитель:

кандидат юридических

наук, доцент кафедры

уголовного права,

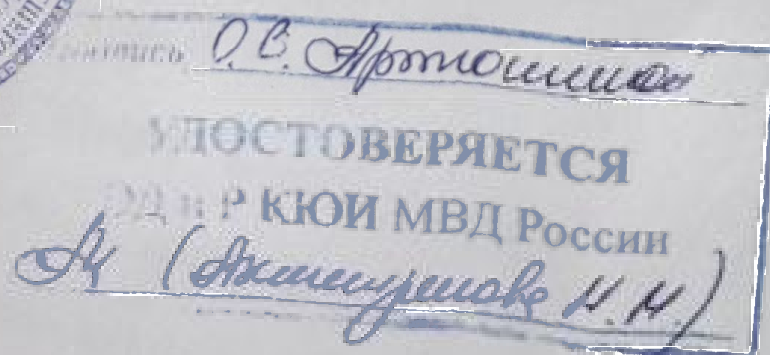
подполковник полиции

(ученая степень, ученое звание,
должность, специальное звание)

«7» 08 2017 г.



О.В. Артюшина
(инициалы, фамилия)



с озвонч. ознакомлен
01.09.17.

И. М. Михайлов

РЕЦЕНЗИЯ
на выпускную квалификационную работу
слушателя Казанского юридического института МВД России
Михайлова Ивана Михайловича.

Тема: «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Актуальность темы данной работы в том, что дорожно-транспортное происшествие является одной из самых серьезных проблем в России на текущий момент. Практически в каждом выступлении в средствах массовой информации и в печатном издании сообщается о дорожно-транспортном происшествии.

Вопросы безопасности на дорогах России решаются на всех уровнях и не первый год. Задействовано все: и административно-правовой ресурс, и финансы. Однако пока должного результата данные программы не дают.

Особую распространенность и повышенную опасность приобрели нарушения правил дорожного движения, совершаемые в состоянии опьянения, в связи с чем возникла необходимость строгого исполнения действующих законов, изучение и определение путей дальнейшего совершенствования уголовного законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Целью данной выпускной квалификационной работы было исследование вопросов уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а так же выявление проблем применения ст. 264 УК РФ и вынесение предложений по их решению.

В представленной работе осуществлено исследование теоретических и практических проблем уголовной оценки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

При проведении исследования применялись общенаучные и специальные методы познания: анализ, синтез, моделирование, формально-логический, системно-структурный, социологический, статистический и др. В представленной работе в полной мере были использованы нормативно-правовые акты, такие как Конституция РФ, уголовное законодательство, другие законы Российской Федерации, а так же учебная литература, научные статьи, диссертации и материалы судебной практики.

Рецензируемая работа включает в себя введение, две главы, заключение, список использованной литературы.

Работа выполнена на хорошем теоретическом и практическом уровне. В частности, во введении даёт общую характеристику, определяет актуальность, объект и предмет исследования.

Отмечается выработка рекомендаций по совершенствованию как нормативной базы, так и практики осуществления исследованного в работе контроля. Выпускная квалификационная работа говорит о том, что слушатель хорошо владеет учебными и нормативными материалами.

Существенных недостатков в работе не выявлено.

В целом, выпускная квалификационная работа соответствует всем необходимым требованиям, может быть допущена к защите.

Рецензент:

Заместитель начальника СУ УМВД
России по Нижнекамскому району
подполковник полиции



Р.В. Токачев

с рецензией ознакомлен *И.И. Михайлов*
1.09.2017г.