

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«ОРЛОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

М.В. Баранчикова

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРИНЦИПОВ ЗАКОННОСТИ
И СПРАВЕДЛИВОСТИ ПРИ ПРИВЛЕЧЕНИИ
К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ**

Ì ïïïðàòèÿ

Орел
ОрЮИ МВД России
2011

УДК 34С5
ББК 67.99(2)8
Б24

Рецензенты:

- кандидат юридических наук, доцент М.Ю. Горлач (доцент кафедры уголовного права и уголовного процесса ОГУ);
- кандидат юридических наук О.В. Зиборов (доцент кафедры ОД ГИБДД ОрЮИ МВД России)

Баранчикова, М.В.

Б24 **Реализация принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления:** монография / М.В. Баранчикова. – Орёл: ОрЮИ МВД России, 2011. – 81 с.

Монография посвящена рассмотрению теоретических и прикладных проблем уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления и реализации в процессе привлечения к ней принципов законности и справедливости.

Монография предназначена студентам высших учебных заведений юридического профиля, аспирантов и преподавателей вузов, для работников правоохранительных органов.

УДК 34С5
ББК 67.99(2)8

© ОрЮИ МВД России, 2011

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных преступлений.....	6
Глава 2. Принципы уголовной ответственности.....	28
Глава 3. Направления реализации принципов законности и справедливости при применении уголовно-правовых норм о дорожно-транспортных преступлениях.....	47
Заключение.....	66
Приложение.....	68
Список использованной литературы.....	77

Введение

В современный период проблема обеспечения безопасности дорожного движения является одной из первоочередных в уголовной политике России. Анализ статистики дорожно-транспортных происшествий показывает ежегодное увеличение тяжести их последствий и количества пострадавших. Среди них особую опасность представляют преступные нарушения правил дорожного движения, влекущие причинение вреда здоровью и жизни граждан. Из общего количества дорожно-транспортных происшествий, каждое третье является преступлением, что подтверждается статистическими данными.

Рост количества транспортных средств на российских дорогах закономерно ведет к увеличению распространенности и опасности преступлений, посягающих на безопасное функционирование транспорта. Данная проблема характеризуется сложностью и многоплановостью, приобретая особую остроту в последние годы в связи с возрастающей диспропорцией между приростом количества автотранспортных средств и протяженностью улично-дорожной сети.

По данным МВД России в 2010 г. в Российской Федерации зарегистрировано 199431 дорожно-транспортное происшествие. За 6 месяцев 2011 года эта цифра составила 79623, что на 3,1 % меньше, чем количество дорожно-транспортных происшествий за аналогичный период прошлого года. Однако, количество погибших людей при этом возросло на 3,7%.

Дорожно-транспортные преступления характеризуются повышенной степенью общественной опасности, поскольку количество пострадавших от них превосходит аналогичный показатель от террористических актов и иных видов криминального насилия.

В обстановке, характеризующейся высокой интенсивностью движения автомобильного транспорта, в которое вовлечены десятки миллионов людей и транспортных средств, борьба с аварийностью становится одной из серьезнейших социально-экономических проблем. От ее успешного решения в значительной степени зависят не только жизнь и здоровье людей, но и развитие экономики страны.

Обеспечение гарантии жизни и здоровья людей в процессе движения и эксплуатации автотранспорта приобретает важное значение в жизни современного российского общества. Это обуславливает необходимость борьбы с дорожно-транспортной преступностью уголовно-правовыми средствами.

Целью настоящего исследования является изучение особенностей конструирования и практики применения составов дорожно-транспортных преступлений, законности и справедливости ответственности за их совершение; исследование возможностей повышения эффективности действующих уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность участников дорожного движения за совершение дорожно-транспортных преступлений, а также разработка на этой основе теоретически обоснованных предложений и рекомендаций

по совершенствованию уголовного законодательства и практики его применения.

В современный период наиболее распространенным и показательным видом дорожно-транспортных преступлений являются составы преступлений, предусмотренные ст. ст. 264, 268 УК РФ из комплекса всех, образующих так называемые «дорожно-транспортные» преступления. Они обладают всеми признаками, характерными для данной категории преступных посягательств, причиняют наиболее существенный вред не только сфере безопасности дорожного движения, но и жизни и здоровью граждан.

Применение норм уголовного закона, предусматривающих ответственность за указанные дорожно-транспортные преступления требует законной и справедливой оценки действий лиц, виновных в их совершении. В сфере затрагивающей жизнь и здоровье граждан, к числу которой относится и совершение рассматриваемых преступлений особенно необходимо соблюдение уголовно-правовых принципов законности и справедливости.

Представляется целесообразным исследование дорожно-транспортных преступлений с точки зрения особенностей их квалификации, отграничения от смежных составов правонарушений и соблюдении при привлечении к уголовной ответственности за них принципов законности и справедливости.

Выработка эффективных мер борьбы с дорожно-транспортной преступностью в настоящее время невозможна без всестороннего изучения механизма их совершения, дифференциации ответственности виновных лиц, установления обстоятельств их порождающих.

Глава 1. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных преступлений

1.1. Понятие и общая характеристика дорожно-транспортных преступлений

Современное состояние дорожно-транспортных преступлений, характеризуется ежегодным экспоненциальным приростом количества соответствующих противоправных посягательств, а также увеличением тяжести их последствий, предусмотренных уголовным законом. Несмотря на зафиксированное в 2010 году снижение на 4% количественных показателей преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, они продолжают оставаться одними из наиболее вредоносных преступных посягательств, поскольку потери, связанные с аварийностью на дорогах, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев.

Необходимость выделения категории дорожно-транспортных преступлений из общей совокупности общественно опасных деяний обусловлена как массовостью данного вида транспорта, так и условиями его функционирования, которые создают благоприятный (в криминогенном смысле) фон для причинения серьезного ущерба человеку и обществу.

Выделение и дифференциация рассматриваемой категории преступлений в общей массе общественно опасных деяний, наказуемых в уголовно-правовом порядке обусловлены тем, что они совершаются при непосредственном использовании или соприкосновении с источниками повышенной опасности, при обращении с которыми требуется точное и неуклонное соблюдение всех правил, обеспечивающих безопасность их функционирования.¹

В теории уголовного права преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, получили наименование «дорожно-транспортные преступления». Однако законодатель пришел к выводу, что название «транспортные преступления» презюмирует наличие некоего преступного компонента, присущего транспорту в процессе его функционирования, не отражает в полной мере специфики этих преступлений и дает основания относить к данной группе преступлений любые деяния, так или иначе связанные с транспортными средствами, например угон транспортного средства, использование служебной автомашины в личных, корыстных целях и пр.²

Общепризнанно, что современное название главы 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» представляется более удачным, так как раскрывает содержание видового объекта, который определяет место группы преступлений в системе Особенной части УК, показывает их специфику и ограничивает круг статей этой главы только таки-

¹ Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности – СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002. – С. 77.

² Там же.

ми, которые предусматривают ответственность именно за посягательства на безопасность функционирования транспорта.

Вместе с тем представляется целесообразным сохранение в теории термина «дорожно-транспортные преступления» как более компактного.

В широком смысле *дорожно-транспортные преступления* представляют собой собирательное криминологическое понятие, охватывающее следующие составы предусмотренных уголовным законом преступлений: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 266 УК РФ); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ), а также нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

В структуре дорожно-транспортной преступности наиболее распространенными являются составы преступлений, предусмотренные ст. 264 и ст. 268 УК РФ, что обуславливает необходимость их детального анализа с уголовно-правовой точки зрения.

В узком смысле, применительно к настоящему исследованию, при анализе процесса реализации принципов законности и справедливости к категории дорожно-транспортных мы будем относить только нормы, связанные с нарушениями правил только дорожного движения, и, соответственно, преступления, ими регламентируемые. Поэтому, основной акцент будет делаться на двух статьях (ст. ст. 264, 268 УК РФ) из комплекса всех, образующих «дорожно-транспортные» преступления.

Оба этих состава вполне вписываются в такое понятие дорожно-транспортных преступлений как «предусмотренные Уголовным кодексом Российской Федерации общественно опасные деяния (действие или бездействие), посягающие на безопасное функционирование дорожного транспорта, регламентируемое Правилами дорожного движения, и повлекшие установленные данным законом последствия». Каждое из них требует отдельной уголовно-правовой характеристики, поскольку предусмотренные указанными статьями преступления существенно различаются между собой по основополагающим признакам, - в первую очередь, - по субъекту преступления, а также по способу совершения, признакам субъективной стороны и некоторым другим концептуально важным моментам.

Однако все преступления, относящиеся к числу дорожно-транспортных, характеризуются и определенными общими объективными признаками. В первую очередь это видовой объект рассматриваемой группы преступлений. К нему относится безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Согласно Федеральному закону РФ «О безопасности дорожного движения», безопасность дорожного движения – это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий¹.

¹ Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 01.12.2007) // Собрание законодательства РФ", 11.12.1995, № 50, ст. 4873.

Под дорожным движением законодатель понимает совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Дорожное движение регламентируется Правилами дорожного движения, которые устанавливают единый порядок дорожного движения в Российской Федерации.

Под эксплуатацией транспортных средств понимается деятельность, которая направлена на обеспечение надлежащего технического состояния, технической исправности транспортного средства¹, как совокупность условий по обеспечению транспортной безопасности.

Общепризнанным в уголовно-правовой науке является мнение, что непосредственным объектом дорожно-транспортных преступлений выступает безопасность движения и эксплуатации конкретного вида транспортного средства, а дополнительным объектом преступлений, предусмотренных ст. 264-268 УК РФ являются жизнь и здоровье людей.

В свою очередь, В.К. Глистин считает, что нормы о дорожно-транспортных преступлениях имеют объектом не безопасность движения, а жизнь и здоровье людей в процессе эксплуатации механического транспорта.²

Основным отличием дорожно-транспортных преступлений от сходных с ними составов административных правонарушений является степень общественной опасности содеянного. Она заключается в том, что наряду с безопасностью дорожного движения, в результате дорожно-транспортных посягательств страдают здоровье и жизнь потерпевшего, так как нарушение Правил дорожного движения, не повлекшее за собой причинения тяжкого вреда здоровью или гибель человека является административными правонарушениями.

Справедливо утверждение С.В. Проценко о том, что основным объектом транспортного преступления необходимо признавать жизнь и здоровье человека, поскольку в настоящее время охрана безопасности транспорта решается законодателем опосредованно, связывая уголовно наказуемые нарушения правил безопасности движения лишь с причинением вреда здоровью и жизни граждан³.

Особенность преступных нарушений правил движения и эксплуатации транспорта заключается в том, что само действие не признается преступлением. Оно определяется как административное правонарушение в области безопасности транспорта. Наступившие последствия, четко обозначенные в диспозиции ст. 264 УК как и других составов дорожно-транспортных преступлений являются основным криминализирующим фактором⁴

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения: Справочно-методическое пособие / Под. ред. В.А. Алфёрова и В.А. Фёдорова. М., 1998.

² Курс советского уголовного права. Т. 5. – Л., 1981. – С. 68.

³ Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. №. 14. - С. 24-25.

⁴ Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2010. – С. 11

Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения может иметь место лишь при условии, что последствия, указанные в этих статьях, находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения. Вопрос о причинной связи должен обсуждаться после установления факта нарушения соответствующих правил, обеспечивающих безопасное движение и эксплуатацию транспорта, и выяснения объема и характера вредных последствий, которые зачастую являются результатом сложного взаимодействия ряда причин и условий. Таковыми могут быть неправомерные действия (бездействие) водителей других транспортных средств; неосторожное поведение иных участников движения, особенности дороги и погоды; техническое состояние транспортных средств, средств сигнализации и т.д.

По делам о дорожно-транспортных преступлениях вопрос о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения соответствующих правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и выяснения характера наступивших вредных последствий. Действие, хотя и находившееся в определенной связи с результатом (например, явившееся одним из условий его наступления), но не нарушившее правила безопасности, не может рассматриваться как преступление.

Сложный характер причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях обуславливает ряд специфических особенностей. Специфика ее состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия от ДТП носят зачастую ситуативный, случайный и не всегда адекватный степени тяжести нарушения соответствующих правил характер.

Сам по себе факт наличия причинной связи между деянием и общественно опасным результатом еще не предрешает характера ответственности. Не исключено, что причинная связь между нарушением правил безопасности и наступившими последствиями имеет место, но лицо не сознает и не может сознавать этого. В таком случае уголовная ответственность должна исключаться за отсутствием вины.

Особенностью дорожно-транспортных преступлений является наличие в их составе обязательного предмета – транспортного средства. Уголовный закон не дает точного определения и перечня транспортных средств. В ст. 264 УК РФ перечислены лишь некоторые их виды: автомобили, трамваи, троллейбусы, иные самоходные машины либо механические транспортные средства.

Понятие механического транспортного средства раскрывает Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 года «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», где под таковым признается транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом более 50 ку-

бических сантиметров и имеющее максимальную конструктивную скорость более 50 километров в час¹.

Понятие иных самоходных машин в уголовном законе и указанном постановлении не раскрывается. В судебной практике под иными самоходными машинами понимаются любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, автопогрузчик, комбайны и др.). Все эти самоходные машины рассматриваются как транспортные средства только во время их движения по улицам и дорогам. В случае же нарушения правил эксплуатации таких машин при непосредственном выполнении ими производственных работ (посевных, строительных, дорожных, погрузке или разгрузке транспорта) ответственность наступает по иным статьям УК.

Особенностью дорожно-транспортных преступлений является то, что вред личности или имуществу причиняется в основном при нарушении правил использования источников повышенной опасности и потерпевшие, как правило, случайные люди.²

Диспозиции дорожно-транспортных преступлений являются бланкетными, специфика которых заключается в том, что для их правильного применения необходимо обратиться к другим нормативным актам, раскрывающим суть конкретных нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспорта. К числу таких нормативных актов относятся Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Правила дорожного движения Российской Федерации и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090.

В случаях, когда нарушаются другие специальные правила (правила техники безопасности или иные правила охраны труда) во время движения транспортного средства, то содеянное должно квалифицироваться не по статьям уголовного закона о дорожно-транспортных преступлениях, а по другим статьям, предусматривающим ответственность за посягательство на жизнь и здоровье людей, за нарушение правил охраны труда и т.п.

По справедливому утверждению Ю.А. Красикова транспортные преступления обладают специальной, смешанной противоправностью³. Это требует от правоприменителя знаний специальных правил поведения на транспорте, умения точного описания в процессуальных документах состава их конкретного нарушения. Признавая лицо виновным в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, суд обязан указать в приговоре, какие правила были нарушены, и в чем выразилось это нарушение.

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 года «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 26 декабря 2008 г. № 265.

² Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. – М.: Юридическая литература, 1990. – С. 6.

³ Уголовное право России: учебник: в 2 т. Т.2: Особенная часть. – М.: Норма, 2008. – С. 633.

Дорожно-транспортные преступления в известном смысле можно рассматривать как административные проступки, отягощенные наступлением преступных последствий.¹ Более высокая степень их общественной опасности по сравнению с аналогичными административными правонарушениями служит главным критерием их разграничения.

Составы дорожно-транспортных преступлений относятся к числу материальных составов, они считаются оконченными с момента наступления общественно-опасных последствий. Уголовная ответственность за их совершение в отличие от административной наступает не за сам факт нарушения действующих правил, а за такое нарушение, которое повлекло за собой причинение значительного физического вреда здоровью граждан.

Дифференциация уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления обусловлена тяжестью причиненного вреда здоровью потерпевшего и количеством погибших в результате этих нарушений. В качестве преступных последствий законодатель предусматривает причинение тяжкого вреда здоровью (ч.1 ст. 264, ч.1 ст. 266, ч.1 ст. 267, ч.1 ст. 268 УК), либо смерти одному человеку (ч.3 ст. 264, ч. 2 ст. 266, ч. 2 ст. 267, ч. 2 ст. 268 УК), либо смерти двум или более лицам (ч. 5 ст. 264, ч. 3 ст. 266, ч. 3 ст. 267, ч. 3 ст. 268 УК).

В современной редакции дорожно-транспортных преступлений отсутствует указание на последствие в виде крупного ущерба. Это оценочное понятие, криминализировавшее в старой редакции Уголовного кодекса нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта вызывало определенные трудности в уяснении его содержания и квалификации содеянного.

В современном уголовно-правовом понимании причинение материального ущерба в неосторожных преступлениях, к числу которых относятся дорожно-транспортные посягательства, не достигает той степени общественной опасности, которая свойственна преступлению. Представляется правильным признание преступными лишь тех дорожно-транспортных нарушений, которые причинили значительный физический вред интересам личности.

В то же время по справедливому утверждению Э.Ф. Побегайло, декриминализировав причинение вреда здоровью средней тяжести по неосторожности в преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, законодатель отступил от требований концепции уголовной политики о всемерной охране здоровья человека, что не согласуется с криминологическими реалиями². Такая непродуманная и социально необоснованная декриминализация серьезно ущемляет права и интересы потерпевших, снижает эффективность уголовно-правовых средств борьбы с дорожно-транспортной аварийностью.

Важным в оценке объективной стороны дорожно-транспортного преступления является вопрос о наличии причинной связи между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспорта и наступившими последст-

¹ Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. – М.: Юридическая литература, 1990 - С. 10.

² Побегайло Э.Ф. О криминологической обоснованности изменений в Уголовный кодекс РФ // Российское уголовное право: традиции, современность, будущее: Материалы науч. конференции. - СПб., 2005- С. 61.

виями в виде тяжкого вреда здоровью или смерти граждан. Установление такой связи на практике может вызывать определенные трудности, обусловленные тем, что последствия могут являться следствием совместных действий нескольких участвующих в дорожном движении лиц. В таких случаях необходимы дифференциация ответственности и справедливость юридической оценки действий каждого участника дорожного движения.

Субъективная сторона дорожно-транспортных преступлений характеризуется неосторожной виной: лицо предвидит возможность наступления вредных последствий (тяжкого вреда здоровью человека или смерти), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение, либо не предвидит эти последствия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть.

Особенностью субъективной стороны рассматриваемых преступлений является неосторожное отношение виновного к последствиям. Если по делу установлено, что причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерти охватывалось умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как умышленное преступление против здоровья человека.

Субъектом дорожно-транспортных преступлений может быть физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, обладающее в большинстве случаев признаками специального субъекта. Это могут быть лица, выполняющие работу на транспорте или занимающие должность в системе транспорта, обязанные обеспечить сохранность жизни, здоровья граждан.

Исключение составляют ст. 267 и ст. 268 УК, в которых субъектами могут быть пешеходы, пассажиры и другие лица. За умышленное приведение в негодность транспортных средств (ст. 267 УК) ответственность установлена с 14 лет.

На основе субъективных и объективных признаков дорожно-транспортные преступления можно условно разделить на две группы: преступления, связанные с использованием транспортных средств (ст. 264, 266 УК) и иные дорожно-транспортные преступления (ст. 267, 268 УК).

Таким образом, результаты изучения норм уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях и практики их применения позволили выявить существующие особенности их законодательного оформления, влияющие на их квалификацию, отграничение от смежных составов дорожно-транспортных правонарушений, дифференциацию ответственности в зависимости от тяжести наступивших последствий. Специфика рассматриваемых преступлений, обусловившая выделение норм об ответственности за них в самостоятельную главу, заключается в том, что все они совершаются в определенной сфере деятельности как результат взаимодействия человека с транспортным средством. Они имеют много общего в признаках объективной и субъективной сторон, совершаются при непосредственном использовании или соприкосновении с источниками повышенной опасности, при обращении с которыми требуется точное и неуклонное соблюдение всех правил, обеспечивающих безопасность их функционирования

1.2. Преступления, связанные с использованием транспортных средств

Обязательным условием безопасного функционирования транспорта является соблюдение соответствующих правил всеми участниками движения. В транспортном потоке их действия взаимосвязаны, и каждый рассчитывает на строго определенное поведение других лиц (водителей, пешеходов и пр.), в связи с чем координирует свои действия. Нарушение установленных правил любым участником движения может привести к причинению тяжкого вреда здоровью или гибели людей и как следствие этого – привлечению виновного к уголовной ответственности.

Как все нормы, регламентирующие преступления, сопряженные с нарушением конкретных правил, изучаемые нормы ст. 264, 266 УК РФ, тоже носят бланкетный характер

Законодатель унифицировал нормы о вышеуказанных дорожно-транспортных преступлениях, сконструировав их в зависимости от тяжести их последствий. Последствия выступают обязательным признаком преступлений, предусмотренных ст.ст. 264 и 266 УК РФ. Это причинение тяжкого вреда здоровью (части 1 ст.ст. 264 и 266 УК), смерть человека (ч. 3 ст. 264 и ч.2 ст. 266 УК), смерть двух или более лиц (ч.5 ст. 264 и ч. 3 ст. 266 УК). Тем самым был использован единый критерий оценки степени тяжести последствий: причинение вреда жизни и здоровью граждан.

Такая позиция представляется не вполне обоснованной, поскольку «специфика подавляющей части транспортных преступлений состоит в том, что в силу множественности факторов, воздействующих на поведение преступника, вредные последствия носят, как правило, ситуативный и во многом случайный характер и, кроме того, не всегда адекватны степени тяжести нарушения соответствующих правил»¹.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта (ст. 264 УК РФ)

Высокая степень опасности этого преступления определяется тем, что лицо, имеющее дело с источником повышенной опасности, не выполняет должным образом правила, обеспечивающие безопасное его функционирование (движение и эксплуатацию), в результате чего причиняется вред здоровью и жизни людей.

Водитель транспортного средства – это центральное лицо дорожно-транспортного происшествия. От его водительских навыков, соблюдения пред-

¹ Коробеев А.И. Система норм о транспортных преступлениях: пути и способы законодательного совершенствования // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожностью. - Тюмень, 1991. – С. 16.

писанных правил, быстроты реакции и прочих субъективных качеств зависит наступление или ненаступление аварийной ситуации¹.

Объективная сторона данного преступления предполагает, прежде всего, нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством.

Нарушение правил выражается в невыполнении или ненадлежащем их выполнении посредством действия или бездействия лица, управляющего транспортным средством. По своему характеру такие нарушения могут быть самыми разнообразными: превышение установленной скорости движения, неправильный обгон других транспортных средств, проезд перекрестка при запрещающем сигнале, невыполнение требований дорожных знаков и многое другое. В целях установления факта нарушения и его правильной и законной оценки необходимо проведение автотехнической экспертизы.

Принципиального значения для констатации факта нарушения правил, форма деяния не имеет. Потому что ее в этом случае нельзя искусственно отрывать от наступивших последствий, иначе есть опасность объективного вменения либо ошибочной квалификации деяния как преступления вместо административного правонарушения.

Наиболее распространенным нарушением Правил дорожного движения, совершаемым лицами, управляющими транспортными средствами являются наезды на пешеходов и велосипедистов. Они составили более 61% от общего числа дорожных происшествий.

Исследование правоприменительной практики о дорожно-транспортных преступлениях показало, что к числу распространенных нарушений правил, влекущих тяжкие последствия относятся нарушения скоростного режима, нарушение правил обгона и маневрирования, выезд на полосу встречного движения, управление транспортом в нетрезвом состоянии, неправильный выбор дистанции, несоблюдение очередности проезда перекрестков, эксплуатация технически неисправных транспортных средств и др.

К видам нарушения правил эксплуатации относится эксплуатация технически неисправных транспортных средств, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов, управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а также в болезненном или утомленном состоянии и т.д. Важно только учитывать, что ответственность по ст. 264 УК РФ наступает за такое нарушение правил эксплуатации, которое находится в тесной связи с обеспечением безопасности движения.

Примечательно, что в диспозиции ст. 264 УК РФ законодатель четко отделил союзом «или» правила дорожного движения от правил эксплуатации транспортных средств, но при этом подчеркнул, что вменить нарушение этих правил можно лишь лицу, «управляющему механическим транспортным средством». Это означает, что нарушение одних лишь правил эксплуатации без

¹ Чаплыгина В.Н. Теоретические и прикладные проблемы расследования ДТП: монография - Орел: ОрЮИ МВД России, 2010 – С. 12.

управления самим транспортным средством лежит за рамками данного состава преступления.

Другим обязательным признаком объективной стороны преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК является преступное последствие - причинение тяжкого вреда здоровью человека.

В ч. 3 ст. 264 УК РФ предусмотрена ответственность за то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, а в ч. 5 ст. 264 УК – за деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

По справедливому утверждению В.В. Лукьянова вина водителя в совершении дорожно-транспортного преступления заключается в нарушении правил дорожного движения, создающем аварийную обстановку. Следовательно, обвинение в совершении преступления не может быть связано с таким нарушением правил дорожного движения, которое не создавало аварийной обстановки¹

Непременное условие ответственности по ст. 264 УК - причинная связь между указанными в уголовном законе нарушениями правил и наступившими общественно опасными последствиями.

В случаях, когда дорожно-транспортное происшествие повлекло наступление последствий, предусмотренных несколькими частями ст. 264 УК РФ, но составляющих одно преступление, деяние виновного следует квалифицировать по той части статьи, которая предусматривает ответственность за наиболее тяжкие из наступивших последствий. По совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться лишь в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия явились результатом нескольких взаимно не связанных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

В судебной практике часто встречаются случаи, когда вредные последствия являются результатом совместных, но несогласованных действий различных участников дорожного движения. В подобных случаях приходится сталкиваться с проблемой неосторожного сопричинения вреда, когда нарушение правил безопасности со стороны одного лица (например, водителя-наставника, полностью передоверившего управление автомашиной малоопытному стажеру), ставшее причиной нарушения тех же правил со стороны другого лица (самого стажера), находится в причинной связи с преступным результатом. Таковую причинную связь нельзя назвать необходимой, с неизбежностью, закономерно повлекшей наступление преступных последствий. Она носит ярко выраженный опосредованный характер, тем не менее, ее достаточно для обоснования уголовной ответственности.

По делам о дорожно-транспортных преступлениях обязательным является установление вклада каждого участника дорожного движения в механизм совершения дорожно-транспортного преступления и проведение дорожно-транспортной экспертизы, разрешающей специальные технические вопросы.

¹ Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003 – С. 28.

Так, Д., следуя на автомобиле ГАЗ-69 по ул. Ватутина г. Орджоникидзе (ныне Владикавказ), на остановке транспорта не принял мер к снижению скорости или остановке управляемой им машины, в результате чего сбил пешехода У., причинив тому тяжкие телесные повреждения.

По делу установлено, что Д. увидел, как У. перелез через металлическую ограду и стал переходить проезжую часть в неположенном месте, но на середине проезжей части остановился. Рассчитывая, что У. пропускает его машину, Д. продолжил движение, но когда расстояние сократилось до 7-8 метров. У. неожиданно быстро побежал. Д. затормозил и повернул машину вправо, но избежать наезда на У. не смог. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ признала, что дорожно-транспортное происшествие произошло по вине пострадавшего У., и уголовное дело в отношении Д. прекратила¹

При наличии трех указанных признаков объективной стороны рассматриваемого преступления не имеет решающего значения место нарушения правил, вызвавшего предусмотренные в законе последствия. Нарушение может быть допущено на улице города или села, на железнодорожном переезде или на полевой дороге, при движении на территории предприятия и т. п.

Однако по смыслу ст. 264 УК РФ лицо должно управлять транспортным средством в процессе дорожного движения.

Время совершения дорожно-транспортного происшествия имеет значение для разработки профилактических мероприятий. Самый высокий уровень аварийности из года в год отмечается в июне-октябре с максимумом в сентябре. Наибольшее количество ДТП приходится на период от 11 до 18 часов (37,6%) и с 18 до 22 часов (26,3%).

Субъективная сторона рассматриваемого преступления характеризуется неосторожной виной, которая может быть в виде как легкомыслия, так и небрежности.

Не является преступлением такое нарушение правил безопасности функционирования транспорта, при котором лицо, управляющее транспортным средством, не должно и не могло предвидеть наступление указанных в ст. 264 УК последствий. Здесь имеет место невинное причинение вреда (казус).

Если же лицо, управляющее транспортным средством, действует умышленно, сознавая характер своих действий и предвидя возможные последствия таких действий, содеянное им квалифицируется не как нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а как умышленное преступление против жизни или здоровья, то есть как убийство или умышленное причинение вреда здоровью. В конечном итоге, форма вины в совершении дорожно-транспортного преступления водителем, нарушающим правила дорожного движения, определяется по характеру его отношения к аварийной обстановке, создаваемой в результате этого нарушения².

¹ БВС РСФСР. 1973. № С. 9-10.

² Лукьянов В.В. Там же. – С. 30.

Мотив нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта на квалификацию не влияет. Им чаще всего бывает стремление проявить удаль, лихачество, пренебрежительное отношение к таким правилам. Иногда мотивом является производственная необходимость, как ее понимает виновный. Учет характера побуждений лица, толкнувших его на нарушение правил, имеет большое значение при индивидуализации наказания.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является лицо, достигшее 16-летнего возраста и управляющее транспортным средством. Согласно Постановлению Пленума Верховного суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 г. «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» им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

В связи изменениями, внесенными в Уголовный кодекс РФ, ужесточена ответственность за преступные нарушения правил дорожного движения, совершенные лицом, управляющим транспортным средством, находящимся в состоянии опьянения. В соответствии с частями 2,4,6 ст. 264 УК РФ наказание за деяния, предусмотренные частями 1,3 и 5 ст. 264 УК соответственно усиливается, если виновный при совершении преступления находился в состоянии опьянения.

Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК)

Объектом данного преступления являются общественные отношения по поводу обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта. Эта норма касается всех видов транспортных средств и путей сообщения (автотранспортных, железнодорожных, воздушных и водных). В качестве правового обеспечения данной нормы применительно к сфере дорожного движения служат те же законы и подзаконные акты, которые используются в 264 УК.

Правила дорожного движения содержат запрет эксплуатации автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мопедов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечают требованиям Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, который имеется в качестве приложения к Правилам дорожного движения. Это преступление ставит под угрозу безопасность движения даже в случаях, когда лицо, управляющее транспортным средством, не нарушает Правил дорожного движения.

Законодатель в ст. 266 УК объединил два состава преступления, ответственность за которые в УК 1960 г. предусматривалась в разных статьях (ст. 85 и 211), уточнив признаки и расширив при этом сферу действия статьи. Объединение названных составов преступления в одной статье обусловлено тем, что в основе их лежит использование технически неисправных транспортных средств или систем обеспечения их безопасности.

Предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК, могут быть не только транспортные средства (железнодорожные, воздушные, морские, речные, автомобильные и иные механические транспортные средства), но и пути сообщения, средства сигнализации, средства связи и иное транспортное оборудование, обеспечивающие безопасность функционирования транспорта.

К путям сообщения относятся искусственные сооружения или естественные образования, используемые для передвижения транспортных средств.

Средства сигнализации представляют собой устройства для подачи условной информации (световых или звуковых сигналов, визуальных сигналов). К средствам сигнализации следует отнести, например, светофоры, семафоры, маяки, бакены, шлагбаумы, путевые знаки и др.

Под средствами связи понимают технические и программные средства, используемые для формирования, приема, обработки, хранения, передачи, доставки сообщений электросвязи или почтовых отправок, а также иные технические и программные средства, используемые при оказании услуг связи или обеспечении функционирования сетей связи (рация, телефон, телеграф, телевизионные устройства и т.д.).

Транспортное оборудование представляет собой любую совокупность устройств, механизмов, предназначенных для обеспечения безопасности движения транспорта.

Понятие транспортных коммуникаций является обобщающим, включающим в себя пути сообщения и все их оборудование.

Несмотря на то, что перечисленные предметы различны по конструктивным особенностям, выполняют свойственные только им технические функции, им присущи и общие признаки, которые их объединяют в одной статье УК. Все они обеспечивают безопасность функционирования транспортных средств и путей сообщения, все они должны быть пригодными к эксплуатации, являются источником повышенной опасности или входят в систему обеспечения нормального функционирования таких источников¹.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 266 УК, заключается в: а) недоброкачественном ремонте транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно б) выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств.

¹ Уголовное право России: учебник: в 2. Т.2: Особенная часть / под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова - М.: Норма, 2008 – С. 646.

Диспозиция данной нормы бланкетная, производство ремонта определяется конкретными нормативами и технологическими правилами. Вопрос об ответственности по ст. 266 УК может быть решен лишь при установлении нарушений этих нормативов и правил. Учитывая их разнообразие и специфичность, в каждом конкретном случае проводится техническая экспертиза.

Под *недоброкачественным ремонтом* транспортного средства следует понимать нарушение установленных правил производства ремонта, рассчитанных на обеспечение безопасности транспорта. Это может быть неустранение всех неисправностей в соответствии с технологическими нормативами и правилами либо установка недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного средства)¹.

При выпуске в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства выдается разрешение на использование транспортного средства, имеющего такие технические неисправности, которые способны создать аварийную обстановку в процессе его функционирования и привести к последствиям, указанным в ст. 266 УК. Выпуск в эксплуатацию может осуществляться как путем прямого указания использовать транспортное средство, имеющее техническую неисправность, так и оформления надлежащих документов на выпуск его на линию. К лицам, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями могут быть отнесены работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых инструкциями, правилами или соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного или должностного положения возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств.

Недоброкачественный ремонт и выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства возможны как путем действия, так и путем бездействия, например: установки деталей, срок эксплуатации которых истек, установки неисправных приборов, оставления тех неисправностей, которые необходимо было устранить и др.

Обязательным признаком рассматриваемого состава преступления является наступление определенных последствий: тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 266 УК), смерть одного (ч. 2) или двух и более лиц (ч. 3). При отсутствии последствий, предусмотренных ст. 266 УК, недоброкачественный ремонт транспортных средств, а равно и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями могут влечь лишь дисциплинарную, административную либо гражданско-правовую ответственность.

Обязательным признаком рассматриваемого состава преступления является причинная связь между недоброкачественным ремонтом, а равно выпус-

¹ П. 17 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 года «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 26 декабря 2008 г. № 265.

ком в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств и наступившими последствиями. Причинная связь в этих случаях носит опосредованный характер, так как вредные последствия причиняются не непосредственно субъектом преступления, а теми лицами, которым он вверил заведомо для него недоброкачественно отремонтированное либо заведомо неисправное транспортное средство. Однако наступление последствий в результате действий других лиц (например, водителя транспортного средства) не исключает вину субъекта преступления, предусмотренного ст. 266 УК, ибо первоначально именно он нарушил определенное требование, предусмотренное в соответствующих документах для предотвращения таких последствий. Лицо же, управляющее транспортным средством, к ответственности не привлекается, если оно не нарушило правила, обеспечивающие безопасное функционирование транспорта.

Преступление признается оконченным с момента наступления предусмотренных в ст. 266 УК последствий.

С субъективной стороны данное преступление характеризуется неосторожной виной, выражаемой в виде как легкомыслия, так и небрежности. Виды неосторожности определяются в зависимости от отношения виновного к последствиям. При недоброкачественном ремонте возможно и легкомыслие (виновный допускает определенные нарушения, самонадеянно рассчитывая при этом на ненаступление опасных последствий), и небрежность (виновный не предвидит опасные последствия, хотя был обязан и мог их предвидеть).

Выпуск в эксплуатацию транспортного средства с техническими недостатками также может быть совершен по легкомыслию (виновный сознает возможность опасных последствий, но ошибается, например, в причиняющих свойствах технической неисправности) и по небрежности (выпуская транспортное средство, лицо не предвидит наступление опасных последствий, однако должно и могло предвидеть при должной внимательности и предусмотрительности). В литературе отмечалось, что выпуск в эксплуатацию транспортного средства с техническими неисправностями чаще совершается по легкомыслию.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 266 УК, специальный. Субъектами могут быть как работники автотранспортных организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом, так и работники других организаций, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы-предприниматели либо работники авторемонтных мастерских, имеющие лицензию на осуществление предпринимательской деятельности, которые произвели недоброкачественный ремонт, повлекший по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть.

1.3. Иные дорожно-транспортные преступления

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

Объективную сторону данного преступления образует нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Правила, охраняющие безопасность движения и эксплуатации транспорта, регламентируются различными нормативными актами, специфическими для каждого вида транспорта. Применительно к сфере дорожного движения к числу таких нормативных актов относятся Правила дорожного движения

Среди перечисленных в диспозиции ст. 268 УК РФ статьи лиц пешеход является самым распространенным субъектом данного преступления.

Пешеходы являются наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения¹. По данным исследования, сегодня каждое пятое-шестое дорожно-транспортное происшествие в России происходит с участием пешеходов²

Однако на практике крайне редки случаи привлечения к уголовной ответственности пешеходов по ст. 268 УК РФ.

Согласно п.1.2 Правил дорожного движения пешеход – это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. К пешеходам также относят водителя, вышедшего из своего автомобиля, людей, катающихся на лыжах, коньках, самокатах, детей, катающихся на трехколесных велосипедах.

Диспозиция ч. 1 ст. 268 УК является бланкетной, в ней законодатель говорит о нарушении правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, что позволяет понять, к каким специальным правилам поведения отсылает законодатель.

Правилами дорожного движения подробно регламентированы обязанности пешеходов (п.4). При нарушении любого из этих требований виновный, если это нарушение повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека, может привлекаться к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 268 УК РФ.

Очевидно, что большинство посягательств в сфере безопасности дорожного движения совершается пешеходами путем действия. Превалирующим нарушением среди пешеходов, влекущим тяжкие последствия, является переход через проезжую часть в неустановленном месте и вне пешеходного перехода,

¹ Кузьменко Д.О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Автореф. ...дисс. канд. юрид. наук - Тамбов, 2009.– С. 5.

² Белозеров Р. В. Дорожно-транспортные преступления и роль органов внутренних дел в их предупреждении. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук - СПб., 2009. - С.20.

удельный вес которого составляет более 50 %. Другими распространенными нарушениями правил дорожного движения являются: переход проезжей части в опасной близости перед движущимся транспортным средством, неподчинение сигналам регулирования дорожного движения, нетрезвое состояние пешехода, ходьба вдоль края проезжей части при наличии тротуара и т.д.¹

Достаточно распространенными, но высоколатентными, являются случаи нарушений правил дорожного движения пешеходами путем бездействия. Примерами могут служить ситуации, когда пешеходы не осуществляют необходимых действий по обеспечению безопасного движения транспорта по дорогам: стоят на дороге и разговаривают, создавая опасную ситуацию, или, будучи нетрезвыми, упав, лежат на проезжей части дороги и т.п. Подобное поведение не менее общественно опасно и должно подлежать такой же квалификации, как и действия лиц, нарушающих рассматриваемые правила дорожного движения в активной форме.

Конкретные проявления преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, достаточно разнообразны. Не представляется возможным целиком и полностью представить их перечень. Однако суть совершаемого нарушения должна составлять искусственно созданная пешеходами, велосипедистами и иными участниками движения помеха безопасности функционирования транспорта, влекущая уголовно наказуемые последствия. При этом нельзя ограничиваться общей констатацией нарушения, а необходимо указывать в обвинительном заключении и приговоре, какое именно правило нарушено и в каком нормативном акте оно закреплено.

Так, гражданин К. был признан виновен в том, что совершил нарушения, правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека. Преступление совершено при следующих обстоятельствах.

Он, будучи несовершеннолетним, 28 августа 2007 года в Москве, управляя технически исправным скутером "Ирбис" модели стингер, не имеющим государственных регистрационных знаков, не соблюдая Правила дорожного движения РФ и не действуя таким образом, чтобы не причинить вреда: примерно в 21 час 50 минут в темное время суток, следуя по дворовой части проезда без учета дорожных условий, превысив 20 км/ч ограничения в жилых зонах и, избранной скоростью не обеспечил возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований ПДД РФ. При этом он неверно оценил дорожную обстановку и, не приняв во внимание особенности дорожного покрытия, поставил себя в условия, при которых не мог действовать как лицо, управляющее источником повышенной опасности, из-за чего не обнаружил своевременно, хотя в состоянии мог обнаружить, выбоину на проезжей части дороги. При возникновении опасности в виде выбоины на дорожном покрытии, из-за неверно выбранной скорости, не смог при-

¹ Гвоздева Е.В., Ларичев В.Д., Ситковский А.Л. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. – М.: ВНИИ МВД России, 2008. – С. 78.

нять должных мер к снижению скорости вплоть до полной остановки и допустил падение скутера, тем самым не обеспечив безопасности движения. Своими действиями К. нарушил п.п.1.3, 1.5, 10.1, 10.2 ПДД в результате чего причинил по неосторожности смерть пассажиру несовершеннолетнему Х. Смерть пострадавшего Х. наступила от несовместимого с жизнью травматического разрушения ствола мозга. Все повреждения причинили тяжкий вред пострадавшему по признаку опасного для жизни вреда здоровью, между их возникновением и наступлением смерти имеется причинно-следственная связь.

Органами следствия действия подсудимого квалифицированы по ч.2 ст.268 УК РФ. Оценивая в совокупности все имеющиеся по делу доказательства, суд приходит к выводу, что вина подсудимого квалифицирована правильно. При назначении наказания в соответствии со ст.ст. 60, 89 УК РФ суд учитывает характер и степень общественной опасности совершенного преступления, данные о личности подсудимого, влияние назначаемого наказания на исправление подсудимого, на состояние его здоровья, а также на условия жизни его семьи и воспитания. К. ранее не судим, на учете у врача и нарколога и психиатра не состоит, по месту учебы характеризуется положительно.

На основании изложенного, суд приговорил признать К. виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 268 ч.2 УК РФ и назначить ему наказание в виде лишения свободы сроком на 1 год 6 месяцев. На основании ст.73 УК РФ считать назначенное наказание условным.

Ответственность за нарушение Правил дорожного движения пешеходами и иными участниками дорожного движения предусмотрена также и Кодексом об административных правонарушениях РФ. Разграничение уголовно наказуемого и административно наказуемого нарушения правил, обеспечивающих безопасность движения, следует проводить по признакам объективной стороны - по характеру нарушения соответствующих правил и наступившим последствиям.

Преступление, предусмотренное ст. 268 УК, имеет материальный состав – для наступления уголовной ответственности необходимо, чтобы в результате нарушения правил безопасности пешеходом или иным субъектом данного преступления был причинен тяжкий вред здоровью потерпевшего (ч. 1 ст. 268 УК) либо смерть одного или нескольких лиц (ч. 2, 3 ст. 268 УК). Между нарушением правил и наступившими указанными последствиями должна быть установлена причинная связь. В случае причинения легкого или средней тяжести вреда здоровью, а также иных не предусмотренных в уголовном законе последствий, возможна только административная ответственность нарушителя.

Особенностью данного дорожно-транспортного преступления применительно к пассажирам транспортного средства является его совершение в процессе дорожного движения. В иных случаях ответственность для участников движения наступает по статьям уголовного закона, предусматривающим ответственность за преступления против личности.

Так, Б. и А. в качестве пассажиров ехали на автомобиле ГАЗ-53. В поселке Комсомольский Пермской области водитель задним ходом подъехал к дверям кафе «Витязь» и вместе с А. вышел для разгрузки товара. Б. остался в ка-

бине; было холодно, и он по просьбе водителя повернул ключ зажигания с целью прогреть машину, не проверив, находится рычаг переключения скоростей в нейтральном положении или автомобиль стоит на ручном тормозе. При повороте ключа зажигания машина резко дернулась и поехала назад, прижав заднюю часть к стене водителя и гр-на А. В результате водитель погиб, А. получил легкие телесные повреждения.

Как установлено, Б. за руль не садился, никакого маневра или управления автомобилем не осуществлял и, следовательно, не может нести ответственность по ч. 2 ст. 264 УК РФ. В то же время, осуществляя поворот ключа в замке зажигания, Б. не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий, хотя при должной внимательности должен был и мог их предвидеть, поэтому его действия надлежит квалифицировать как причинение смерти по неосторожности (ч.1 ст. 109 УК РФ)¹.

Дорожно-транспортные преступления являются результатом создания аварийной ситуации, которая возникает в процессе сложного взаимодействия нескольких участников дорожного движения между собой и с обстоятельствами, определяющими объективную обстановку движения. В данном случае могут пересекаться несколько линий развития причинно-следственных связей и условий.

При квалификации дорожно-транспортного преступления необходимо иметь в виду, что если в результате совместных неосторожных действий водителя транспортного средства и пешехода причинен вред третьему лицу, то и водитель, и пешеход несут самостоятельную ответственность: водитель - по ст.264, пешеход - по ст.268 УК РФ. Такое возможно в случае, когда, например, пешеход на красный свет переходил дорогу, водителю пришлось повернуть автомобиль резко в сторону, из-за чего он совершил наезд на пешехода, находящегося на островке безопасности.

При квалификации преступных нарушений правил дорожного движения, совершенных пешеходами, пассажирами или другими участниками движения следует иметь в виду сложность установления их субъективной стороны. В пределах одного и того же состава транспортного преступления возможно различное виновное отношение к действию и его последствиям.

С субъективной стороны деяние, предусмотренное ст. 268 УК, характеризуется в целом неосторожностью. Виновный либо осознает общественную опасность совершаемого им нарушения, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но самонадеянно рассчитывает на их предотвращение (легкомыслие), либо не предвидит наступления данных последствий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности мог и должен был их предвидеть (небрежность). Вместе с тем, Правила дорожного движения могут быть нарушены пешеходами и другими субъектами данного преступления как умышленно, так и по неосторожности, невнимательности, рассеянности, что зачастую определяется как неосознанность. Так, спешащий пешеход намеренно перебегает дорогу перед едущим транспортным средством, чтобы

¹ Бюллетень Верховного суда РФ. 1999. № 5. – С. 21

успеть «проскочить» к подъезжающему с противоположной стороны дороги автобусу; однако тот же пешеход, находясь в нетрезвом состоянии или просто, задумавшись, вполне может выйти на проезжую часть, не обратив внимания на запрещающий сигнал светофора.

В.И. Жулев подчеркивает: «Субъективная сторона преступления в отношении последствий возможна только в форме неосторожности. Психическое отношение к факту нарушения правил может быть как неосторожным, так и умышленным»¹.

Мотивы и цели, лежащие в основе поведения нарушителя, могут быть самыми различными - от хулиганской выходки (пробежать дорогу на спор перед близко идущим транспортом, как это нередко делают подростки), так и до самых благородных - спасти жизнь человеку. Нередкими на дорогах являются случаи, когда пешеход пытается спасти жизнь животному, выбежавшему на проезжую часть. В определенных случаях мотивы и цели могут быть учтены в качестве смягчающих наказание обстоятельств.

Зачастую к уголовной ответственности за дорожно-транспортное преступление, совершенное по вине пешехода, первоначально привлекается водитель (по ст. 264 УК РФ), и лишь в результате пересмотра принятого судом первой инстанции решения, квалификация действий водителя изменяется. Часто уголовное дело прекращается за отсутствием состава преступления, поскольку вредные последствия наступили не в результате нарушения им правил безопасного движения, а из-за виновного поведения потерпевшего.

По мнению В.В. Лукьянова, если появление на проезжей части пешехода было настолько внезапным, что водитель не имел возможности на него отреагировать, и произошел наезд на пешехода, который и пострадал, то такое происшествие следует рассматривать как несчастный случай.

Пешеход должен признаваться виновным в совершении дорожно-транспортного преступления, если он нарушил правила дорожного движения таким образом, что возникла угроза наезда на нарушителя, избегая которого водитель совершил неподготовленный маневр, в результате чего лишенный надлежащего управления автомобиль нанес удар, который повлек причинение тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть¹.

Сегодня по вине пешеходов совершается около одной трети всех дорожно-транспортных происшествий. Однако случаи признания виновным в преступном нарушении правил безопасности движения пешехода встречаются в судебной практике достаточно редко.

Причиной редкого применения на практике ст. 268 УК является то, что зачастую пешеход, нарушивший правила тем или иным образом, сам становится жертвой им же созданной ситуации либо скрывается с места дорожно-транспортного преступления, оставаясь неустановленным. Между тем пешеход

¹ Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. - М., «Спарк», 2001 - С. 144.

¹ Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003 - С. 34.

является своеобразным источником повышенной опасности, поскольку распространенность такого отклоняющегося поведения и тяжесть наступающих в результате этого последствий делают проблему безопасности дорожного движения еще более острой¹.

Другой причиной является то, что в действиях водителя часто также устанавливаются нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. При такой обоюдной вине обстоятельства нередко трактуются не в пользу водителя, и он зачастую привлекается к уголовной ответственности. Действует презумпция вины водителя источника повышенной опасности, в то время как нарушения пешехода учитываются лишь как обстоятельства, смягчающие наказание лица, управляющего транспортным средством (п.п. «ж» и «з» ст. 61 УК)².

Позиция правоприменителя об игнорировании ст. 268 УК при очевидном наличии в действиях пешехода состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, свидетельствует о нежелании правоохранительных органов в полной мере использовать силу уголовного закона. Возможно, на это влияет сложность установления и доказывания причинной связи по делам рассматриваемой категории.

На практике нередко возникают ситуации, когда в результате транспортного преступления вредные последствия различной степени тяжести причиняются нескольким потерпевшим. В такой ситуации правоприменительная практика испытывает сложности в квалификации, обусловленные межотраслевой и внутриотраслевой дифференциацией ответственностью участников дорожного движения с учетом характера и степени их фактического участия в совершении дорожно-транспортного преступления.

Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК)

Степень опасности данного преступления является самой высокой из всех дорожно-транспортных преступлений, что обусловило отнесение его законодателем к категории средней тяжести (ч. 1 ст. 267 УК) и тяжких посягательств (ч.2 и 3 ст. 267 УК).

Наряду со здоровьем человека к числу непосредственных объектов этого преступления относятся отношения собственности.

Предметом данного преступления могут быть транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации или связи и другое транспортное оборудование.

Толкование понятий транспортного средства, их видов, пути сообщений, средств сигнализации или связи аналогично составам преступлений, предусмотренных ст. 264, 266 УК РФ.

¹ Кузьменко Д.О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Автореф. ... дисс. канд. юрид. наук - Тамбов, 2009. – С. 11.

² Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Воронеж, 2005. – С. 11.

Объективная сторона данного преступления включает разрушение, повреждение, приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние перечисленных выше предметов этого преступления и блокирование транспортных коммуникаций.

Разрушение означает нарушение целостности указанные предметы, полностью исключающее возможность их использования без проведения капитального ремонта или замены уничтоженных предметов другими.

Повреждение может выражаться в приведение транспортных средств в частично непригодное состояние, которое исключает их восстановление и дальнейшее использование по своему функциональному назначению.

Иной способ приведения технического устройства в негодность означает приведение этих предметов в такое состояние, которое исключает возможность их эксплуатации.

Блокирование транспортных коммуникаций применительно к сфере дорожного движения может выражаться в создании препятствий, ограничивающих и парализующих деятельность автомобильного транспорта.

Преступление, предусмотренное ст. 267 УК, сконструировано законодателем как материальный состав. Последствиями преступления являются причинение тяжкого вреда здоровью человека либо крупного ущерба.

Согласно примечанию к ст. 267 УК крупным ущербом признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей.

По мнению Ю.А. Красикова, данное преступление относится к преступлениям с отдаленным результатом. Начальным моментом такого преступления является совершение первого акта действия, направленного на причинение вредных последствий, а конечным моментом будет начало наступления последствий. В данном преступлении начальным моментом будет разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения и др. Это относится к его первичному последствию. В свою очередь, эти первичные последствия должны быть причиной вторичных – более тяжких последствий¹.

Учитывая общеопасный способ совершения этого преступления, законодатель предусмотрел возможность наступления и более тяжких последствий в виде смерти человека (ч. 2 ст. 267 УК) или смерти двум или более лицам (ч. 3 ст. 267 УК).

С *субъективной стороны* преступление, предусмотренное ст. 267 УК, предполагает неосторожную вину, о чем свидетельствует указание законодателя на неосторожное отношение к указанным в ч. 1, 2, 3 последствиям. При этом сами действия (разрушение, повреждение, блокирование и др.) совершаются, как правило, осознанно.

Неосторожные действия по разрушению или повреждению указанных в ст. 267 УК предметов при наличии соответствующих оснований влекут ответственность по ст. 168 УК

¹ Уголовное право России: учебник: в 2. Т.2: Особенная часть / под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова - М.: Норма, 2008 - С. 647.

Мотивы и цели преступления на квалификацию не влияют. Однако наличие цели подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации свидетельствует о совершении диверсии (ст. 281 УК).

Субъектом преступления является лицо, достигшее 14 лет.

Таким образом, одним из признаков, определяющих необходимость выделения категории дорожно-транспортных преступлений из общей совокупности общественно опасных деяний, является, наряду с массовостью данного вида транспорта, особые условия его функционирования, которые создают благоприятный криминогенный фон для причинения серьезного ущерба человеку и обществу.

Неосторожная форма вины при посягательствах на такие особо ценные объекты как жизнь человека, безопасность движения на транспорте, исключает причисление дорожно-транспортных преступлений к особо тяжким. Однако ценность объекта, главного признака характера преступления, вынуждает вместе с тем относить эти преступления к числу значимых деяний.

Законодательное разграничение составов дорожно-транспортных преступлений по лицам их совершающим позволяет индивидуализировать и дифференцировать ответственность субъектов преступлений, дать законную и объективно обоснованную квалификацию их действий, применить к каждому виновному справедливую меру ответственности.

Глава 2. Принципы уголовной ответственности

2.1. Понятие и система принципов уголовной ответственности

Одной из важных особенностей действующего российского уголовного законодательства является то, что в нем впервые в 1996 году непосредственно в ст. 3-7 УК РФ закреплены принципы, в соответствии с которыми должна происходить уголовно-правовая охрана особо значимых общественных отношений. Принципы призваны придать постоянство уголовному законодательству, обеспечить единообразие правоприменительной практике, через их призму необходимо оценивать и корректировать законотворчество и практику применения Уголовного кодекса Российской Федерации.

Закрепление в законодательном порядке принципов в ст. 3-7 Уголовного кодекса РФ является важной его особенностью и достижением. Они являются действующими нормами, и на их основе должны решаться задачи, стоящие перед уголовным законодательством, строиться его система, осуществляться применение. Провозглашение принципов в тексте уголовного закона является фактом осуществления функций уголовного права идеологического характера¹. Закрепление принципов права в правовых нормах позволяет принципам быть действующими и защищенными от нарушения. Такого рода нормативность призвана обеспечить неуклонное соблюдение правовых принципов.

¹ Олейник О.В. Принцип законности и гарантии его реализации в уголовном праве Российской Федерации. Автореф. дисс... канд. юрид. наук. Рязань, 2003. – С. 13.

В юридической науке существует обоснованное и верное, по существу, мнение, что «принципы уголовного права существуют независимо от того, закреплены они или нет в специальных статьях закона. Однако сам факт декларации принципов в кодифицированном законе повышает их значение, гарантируя общий концептуальный характер всех уголовно-правовых норм, предопределяя единое направление в правоприменительной деятельности»¹.

В теории права и отраслевых науках существовала длительная научная дискуссия о целесообразности закрепления принципов уголовного права. Противники подобного шага видели в принципах мировоззренческую, а не нормативную ценность. Сторонники, напротив, полагали, что отражение в законе непосредственно действующих в жизни принципов повысит и регулируемую роль. С введением в текст уголовного законодательства в 1996 году статей 3-7 УК РФ этот спор, надо полагать, разрешился на законодательном уровне.

Однако вопрос о необходимости конкретизации содержания принципов законности, справедливости, вины, гуманизма и равенства в уголовном законодательстве остается дискуссионным. В частности, В.В. Мальцев отмечает, что «принципы уголовного законодательства без определения их содержания должны быть лишь перечислены в соответствующей статье УК»². В свою очередь, Т. В. Кленова, А. А. Бойцов считают бесспорной удачей конкретизацию общеправовых принципов в Уголовном кодексе РФ³. Включение отдельных статей, посвященных принципам уголовного права в уголовное законодательство, соответствует современным достижениям правовой науки и позволяет не только уяснить содержание отдельных принципов, исключив их произвольное толкование правоприменителем, но и показать их значение как ориентиров в законотворчестве и практике применения уголовно-правовых норм.

Особого рода нормативность принципов заключается в большей степени обобщения. Принципы оказывают регулирующее воздействие не только в рамках отрасли уголовного права, но и определяют ведущее направление и тенденции уголовной политики в целом, устанавливая основные начала правотворчества и правоприменения. Они должны быть той призмой, через которую правоприменитель оценивает каждое совершенное деяние с точки зрения наличия в нем признаков конкретного преступления, назначает наказание виновным лицам.

В связи с этим заслуживает внимания предложение В.В.Мальцева по включению в УК РФ правила, в соответствии с которым «законодатель и суд Российской Федерации обеспечивают приоритет принципов настоящего Кодек-

¹ Кленова Т. В. Принципы уголовного права и принципы кодификации // Государство и право. 1997. № 1. – С. 56.

² Мальцев В.В. Принципы уголовного законодательства и общественно опасное поведение // Государство и право. 1997. № 2. С. 102

³ Бойцов А. И. Понятие и значение принципов уголовного права / Уголовное право России: Общая часть: Учебник / Под ред. Н. М. Кропачева, Б. В. Волженкина, В. В. Орехова. – СПб., 2006. С. 14.; Кленова Т.В. Принципы уголовного права и принципы кодификации // Государство и право. 1997. № 1. - С. 56.

са над другими его понятиями и нормами»¹. Эта норма должна распространяться на законодательную и судебную деятельность, которые обе в последние годы нередко не соответствуют принципам законности и справедливости.

В уголовно-правовой науке дискуссионным остается вопрос о том, как соотносятся принципы уголовного законодательства, принципы уголовного права и принципы уголовной ответственности.

Анализ положений главы 1 УК РФ позволяет увидеть, что в ее наименовании употреблено понятие «принципы Уголовного кодекса», а в ч. 2 ст. 2 этой главы – понятие «принципы уголовной ответственности». Очевидно, что здесь имеет место ошибка в терминах как дефект законодательной техники. В противном случае напрашивается вывод, что уголовный закон никаких других отношений, кроме уголовной ответственности, не регулирует.

Место принципов в Уголовном кодексе свидетельствует о том, что они являются руководящими началами всего уголовного права, и если бы законодатель проводил между ними различия, то обозначил бы и те, и другие.

По мнению В.П. Ревина и Г.М. Миньковского, различие терминологии – «принципы уголовного права» и «принципы уголовной ответственности» – не является принципиальным². По справедливому утверждению И.Э. Звечаровского, «нормативный материал Кодекса не исчерпывается тем, который касается собственно ответственности... Поэтому в данном случае более обоснованно говорить о принципах именно Уголовного кодекса в целом. Они в свою очередь, будучи нормативно определенными в тексте закона, являются отражением принципов уголовного права»³.

В юридической литературе существуют различные определения принципов уголовного права.

Ю.И. Ляпунов определяет содержание принципов как «выраженные в уголовном законодательстве, прокурорской, следственной и судебной практике руководящие идеи, основополагающие начала, отражающие экономические, социальные, политические закономерности общества, особенности его правовой системы»⁴. Такой подход охватывает как объективный аспект принципов, которые нашли отражение в нормах объективного уголовного законодательства, так и субъективный, который выражается в общественном и индивидуальном правовом сознании отдельных граждан, представителей правоохранительных и законодательных органов.

В свою очередь И.А. Бобраков считает, что «принципы представляют собой закрепленные в уголовном законодательстве основополагающие идеи и правила в области уголовного права, которым должны безусловно соответство-

¹ Мальцев В.В. Принципы уголовного права. – Волгоград, 2001. - С. 245.

² Уголовное право России. Общая и Особенная части / Под ред. В.П. Ревина. – М., 2000. – С. 16.

³ Звечаровский И.Э. Современное уголовное право России. – СПб., 2001. – С. 41.

⁴ Уголовное право России. Общая и Особенная части: Учебник для вузов / Под ред. Н. Г. Кадникова. – М.: Книжный мир, 2006. – С. 16.

вать все нормы данной отрасли права и определяться пути ее развития.¹ По его мнению, принципами уголовного права руководствуются законодатели, создающие уголовно-правовые нормы, и все лица, применяющие уголовный закон на практике. Принципы помогают правоприменителю уяснить смысл и содержание норм уголовного права.

В отличие от приведенных точек зрения Ю. В. Голик считает, что уголовно-правовые принципы – это основополагающие установки и предписания, на которых основывается уголовное право, и они обращены не только к законотворческой и правоприменительной деятельности, но и к поведению граждан².

В свою очередь Л.В. Иногамова-Хегай и А.И. Бойцов при раскрытии содержания принципов уголовного права указывают на то, что они являются основополагающими, руководящими идеями в области борьбы с преступностью³.

Необходимо отметить, что, давая определения принципов, разные авторы вкладывают в их смысл разное содержание. Причиной этому служит тот факт, что понятие принципов уголовного права авторы формулируют в качестве исходной посылки применительно к конкретной теме своего научного исследования, на основании чего и строится система их дальнейших выводов об организации деятельности по привлечению к уголовной ответственности. Все рассмотренные определения с разных точек зрения раскрывают сущность принципов уголовной ответственности.

На наш взгляд, принципы уголовной ответственности представляют собой универсальные идеи, лежащие в основе деятельности по противодействию преступности, которые закреплены в действующем уголовном законодательстве и основаны на социально-консенсусной системе ценностей, включающей интересы личности, общества и государства.

Принципы носят системный характер, и некоторые авторы указывают на их иерархический характер.

Например, В.В. Похмелкин предлагает на первое место поставить принцип справедливости, обосновывая это тем, что, «являясь обобщающим началом нормативного регулирования, справедливость служит интегративной оценкой принципов, норм и актов применения уголовного права с точки зрения объективной необходимости, общественной полезности, нравственной допустимости и юридической правомерности»⁴.

К данному мнению присоединяется В.П. Степалин, предлагая рассматривать справедливость как обобщающий принцип, имеющий тесную взаимосвязь

¹ Бобраков И. А. Уголовное право России. Общая и Особенная части: Краткий курс лекций. – Брянск: БФ МосУ МВД РФ, 2005. – С. 23.

² Российское уголовное право. Общая часть / Под ред. В.С. Комиссарова. — СПб.: Питер, 2005. - С.15.

³ Уголовное право России: Общая часть: Учебник / Под ред. Н.М. Кропачева, Б.В. Волженкина. – СПб., 2006. – С. 63; Уголовное право Российской Федерации: В 2 т. Т. I: Общая часть: Учебник / Под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай. — М.: ИНФРА-М, 2005. – С. 20.

⁴ Похмелкин В.В. Социальная справедливость и уголовная ответственность. – Красноярск, 1990. – С. 24.

с другими принципами (суперпринцип), который в определенной мере подразумевает другие принципы¹.

Д.В. Кияйкин на первое место ставит принцип законности, в связи с тем, что по его мнению он «определяет зону, спектр и область действия других уголовно-правовых принципов»².

Однако аргументы указанных авторов представляются недостаточно убедительными. Системность принципов, их действие в отношении всех норм и институтов уголовного права свидетельствует об их равнозначности. Иерархическое принижение какого-либо принципа, на наш взгляд, неизменно приведет к искажению правосознания, то есть к ошибкам в реализации уголовного закона.

Образуя определенную единую, целостную систему, принципы уголовного права не только тесно связаны, но и взаимодействуют друг с другом, проявляют себя вовне в правоприменительном процессе именно как неделимое руководящее начало. Воплощение на практике какого-либо принципа уголовного права предполагает реализацию другого или других принципов.

Так, в современных условиях понятие законности как правового принципа приобрело своеобразие в связи с тем, что Конституция РФ (ч. 4 ст. 15) признала особую роль в российской правовой системе международных договоров Российской Федерации.

Принцип законности является общим принципом организации современного демократического государства, основой обеспечения и защиты прав личности и поддержания правопорядка в стране. В юридической литературе его считают центральным принципом права, определяющим многие другие принципы и положения³. Он закреплен и гарантирован Конституцией Российской Федерации, и вся деятельность органов внутренних дел основана на неуклонном соблюдении законности.

Принцип законности закреплен в ст. 3 УК РФ, в соответствии с которой «преступность деяния, а также его наказуемость и иные уголовно-правовые последствия определяются только настоящим Кодексом. Применение уголовного закона по аналогии не допускается».

Смысл этой нормы, основанной на известном правиле «*nulla crimen sine lege*» (нет преступления без указания о том в уголовном законе), – ограничение человека от необоснованного привлечения к уголовной ответственности, в том числе и от судебного произвола. Правоприменитель должен руководствоваться не духом закона, а его буквой⁴.

¹ Научно-практическое пособие по применению УК РФ/ Под ред. В.М. Лебедева. – М.: Норма, 2005. – С. 10.

² Кияйкин Д.В. Уголовно-правовой принцип законности. Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 17.

³ Кудрявцев В.Н. Законность: содержание и современное состояние// Законность в РФ – М., 1998. – С. 4.

⁴ Уголовное право России. Общая и Особенная части: Учебник для вузов / Под ред. Н.Г. Кадникова. – М.: Книжный мир, 2006. – С. 16.

Ч. 2 ст. 3 УК гласит, что применение закона по аналогии не допускается. Институт аналогии был предусмотрен УК 1926 года. В соответствии с ним в случаях, когда совершенное общественно опасное деяние не было прямо предусмотрено конкретной статьей кодекса, могла применяться статья, наиболее сходная по роду и виду преступления. Следовательно, не требовалось в ряде случаев точного соответствия признаков совершенного деяния признакам конкретной статьи уголовного закона. Такое положение отрицательно сказывалось на соблюдении законности, и в 1958 году институт аналогии был ликвидирован.

Основные требования законности состоят в том, что ответственность допустима лишь за запрещенное законом деяние и только в пределах закона.

Известно, что юридической основой права в любой сфере общественной жизни является законодательство, урегулированность соответствующих общественных отношений нормами права.

Принцип равенства граждан перед законом сформулирован в ст. 4 УК РФ, в соответствии с которой «лица, совершившие преступление, равны перед законом и подлежат уголовной ответственности независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств».

Принцип равенства граждан перед законом предусматривает, во-первых, отсутствие каких-либо привилегий по любому из указанных в данной статье признаков и обстоятельств, во-вторых, единообразное применение уголовного закона. Основанием применения уголовного закона является только деяние, содержащее все признаки конкретного состава преступления.

Уголовный закон един для всех. Перед ним все равны. Универсальным основанием уголовной ответственности для любого и каждого является наличие в совершенном деянии всех признаков состава преступления. Смысл данного принципа, следовательно, состоит в том, что все лица, совершившие преступление, подлежат в той или иной форме уголовно-правовому воздействию. Все участники уголовно-правовых отношений – лица, совершившие преступления, потерпевшие, лица, исполняющие или применяющие законы, – обязаны следовать принципу равенства граждан перед законом.

Из требования всеобщего равенства перед уголовным законом вытекают положения о равенстве в правах всех жертв преступлений, о недопустимости ущемления прав лиц, обвиняемых в совершении преступлений до вступления в силу приговора суда, о сохранении за ними неотчуждаемых прав, о равновеликом статусе в уголовно-правовых отношениях лиц, совершивших преступления, и государственных органов, об их взаимной ответственности.

А.Н. Игнатов справедливо обращает внимание на несоответствие принципу равенства перед законом наличия иммунитета у некоторых категорий граждан: «...иммунитет депутатов, судей должен распространяться только на их служебную деятельность. Что же касается таких общеуголовных преступлений, как убийство, изнасилование и т. п., все граждане независимо от занимаемого положения должны привлекаться к ответственности на равных основаниях и в

соответствии с принципом равенства всех перед законом»¹. В качестве отступления от принципа равенства можно привести также особые правила ответственности, установленные законом для несовершеннолетних, женщин, лиц, достигших пенсионного возраста, лиц, пользующихся иммунитетом, должностных лиц, лиц, выполняющих определенные функции. Согласование этих положений с принципом равенства перед законом осуществляется в науке обычно за счет ограничительного толкования самого принципа.

В свою очередь Ю.И. Ляпунов и А.Ф. Истомина утверждают, что «эти положения уголовного законодательства ни в коем случае не противоречат конституционному принципу равенства граждан перед законом, ибо право – всего лишь равный масштаб оценки аналогичных поступков, которые, однако, совершаются разными людьми, действующими в разных жизненных ситуациях и при несовпадающих обстоятельствах»².

В международных и конституционных нормах принцип равенства связан в первую очередь с равной охраной всех лиц и недопущением дискриминации по каким-либо признакам. В сфере уголовного права это требование приобретает особую значимость в силу специфики стоящих перед отраслью задач. Оно возлагает и на законодателя, и на правоприменителя обязанности по равной охране равных по ценности общественных отношений. Этот принцип предполагает равную по способу и мерам воздействия на виновных правовую защищенность одинаковых по социальной значимости интересов и соответственно неравную, адекватную иерархии общественных отношений, составляющих предмет уголовно-правовой охраны, правовую защищенность неодинаковых интересов.

Принцип вины. В юридической литературе существуют различные определения термина «вина». Вина – это определенный законом (ст. 25 и 26 УК) набор интеллектуальных (связанных с осознанием смысла своих преступных действий) и волевых (связанных с приложением волевых усилий для наступления преступных последствий) аспектов отношения правонарушителя к общественно опасному действию и его последствиям.

Принцип вины, закрепленный в ст. 5 УК РФ, гласит: «Лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно опасные действия (бездействие) и наступившие общественно опасные последствия, в отношении которых установлена его вина». Иначе этот принцип еще называют принципом субъективного вменения, и в доктрине он составляет краеугольный камень уголовного права. Сущность данного принципа заключается в том, что никто не может нести уголовную ответственность, если не установлена его личная вина в отношении общественно опасного деяния и наступивших последствий.

Указание на вину содержится во многих институтах уголовного права. Так, ст. 30 УК приготовление к преступлению и покушение на преступление

¹ Уголовное право России. В 2 т. Т. I. Общая часть / Под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова. – М., 2008. – С. 25.

² Уголовное право. Общая часть. Учебник / Под ред. Н.И. Ветрова, Ю.И. Ляпунова. – М., 1997. – С. 51.

связывает только с умышленной формой вины; в понятие соучастия также включено указание об умышленном участии двух или более лиц в совершении умышленного преступления (ст. 32 УК) и т. д.

В соответствии с этим принципом во многих статьях Особенной части УК законодатель указывает ту или иную форму вины, при которой соответствующее поведение может рассматриваться как преступное. Однако во многих статьях Особенной части УК конкретная форма вины не указана.

Таким образом, субъективное вменение, являясь основополагающим началом уголовного права, означает, что юридическая оценка деяния и применение к лицу мер уголовно-правового воздействия возможны лишь в том случае, когда содеянное явилось результатом его воли и сознания.

Значение принципа вины усиливается закрепленным в ч. 2 ст. 5 УК положением о том, что объективное вменение, т. е. уголовная ответственность за невиновное причинение вреда, не допускается.

Иногда сходные по объективным признакам с преступлениями деяния не содержат элемента субъективной стороны в форме вины. В связи с этим в УК предусмотрена ст. 28, посвященная невиновному причинению вреда. Важное уточнение дано в указанной статье, где закреплено положение о том, что неосознание и невозможность осознания лицом общественно опасного характера своего деяния (действия или бездействия) либо невозможность его предвидения, а также предотвращения наступления общественно опасных последствий деяния в силу несоответствия психофизиологических качеств лица требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам образует невиновное, а значит, и уголовно ненаказуемое причинение вреда.

Указанные положения имеют существенное практическое значение. Какими бы тяжкими ни были последствия, если они причинены невиновно, уголовная ответственность за них исключается.

В юридической литературе отмечается, что принцип вины включает, во-первых, личную (персональную) ответственность лица, виновного в совершении преступления, во-вторых, предусматривает уголовную ответственность только физических лиц, умышленно или по неосторожности совершивших преступление. Речь идет о субъективной (отнесенной к конкретному лицу – субъекту) и личной (индивидуальной) ответственности конкретного правонарушителя. При любых тяжких последствиях деяния в случае отсутствия вины (виновности) конкретного лица оно не может квалифицироваться как преступное.

Уголовно-правовой принцип вины в ходе его реализации гармонично дополняется принципом презумпции невиновности.

Принцип справедливости. В справочной литературе слово «справедливый» трактуется в основном в двух смыслах: действующий беспристрастно, со-

ответствующий истине (справедливый поступок, решение); осуществляемый на законных и честных основаниях (справедливое требование)¹.

Справедливость связана с уважением достоинства и прав личности и выражается в беспристрастности в оценке каких-либо фактов действительности применительно к правовым формам деятельности государства, его правоохранительным органам. Прежде всего это проявляется в строгой соразмерности уголовной ответственности личности правонарушителя и общественной опасности совершенного им деяния.

В ходе применения уголовно-правовых норм должен действовать принцип «что незаконно, то несправедливо». Справедливость проявляет себя не только в законном осуществлении правовых норм, но и в учете индивидуальных особенностей личности виновного, отягчающих и смягчающих обстоятельств, особенностей каждого конкретного случая, в соразмерности наказания преступлению, в соответствии определяемых правоприменительным актом последствий фактическим обстоятельствам дела. Она возникает там, где норма представляет больший или меньший простор для учета фактов, мер и средств по ее реализации. Из их числа правоприменитель выбирает наиболее соответствующие справедливости.

Положения принципа справедливости в российском праве основываются на международных нормативных документах и Конституции РФ. В соответствии с ч. 1 ст. 14 Международного пакта о гражданских и политических правах (1966 г.) «каждый имеет право при рассмотрении любого уголовного обвинения, предъявленного ему, или при определении его прав и обязанностей в гражданском процессе на справедливое и публичное разбирательство его дела компетентным, независимым и беспристрастным судом, созданным на основании закона»; на основании ч. 1 ст. 50 Конституции РФ «никто не может быть повторно осужден за одно и то же преступление».

По мнению И.Э. Звечаровского справедливость проявляется при определении круга деяний, признаваемых преступлениями; при конструировании санкции за тот или иной состав преступления; при применении уголовно-правовых норм (назначении наказания и иных мер уголовно-правового характера)².

Вместе с тем некоторые юристы, толкуя содержание принципа справедливости, по-прежнему ограничивают его сферой назначения уголовного наказания. Так, по мнению Р.Р. Галиакбарова, «конкретно принцип справедливости в уголовном праве проявляется в том, что: а) он направлен на индивидуализацию ответственности и наказания конкретного лица; б) при определении меры ответственности суд руководствуется точной оценкой преступления и данных, характеризующих субъекта, его совершившего; в) наказание должно быть соразмерным совершенному преступлению; г) оно должно преследовать цель

¹ Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / Российская академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. – М.: Азбуковник, 1999. – С.164.

² Звечаровский И.Э. Современное уголовное право России. – СПб., 2001. – С. 8.

восстановления социальной справедливости; д) при наличии исключительных обстоятельств оправданно более мягкое наказание, чем предусмотрено за данное преступление; е) недопустимо дважды привлекать к уголовной ответственности за одно и то же преступление»¹.

Соотношение законности и справедливости лаконично сформулировал Н.М. Кропачев, отметив, что «принцип законности не предопределяет содержание уголовно-правового регулирования, а лишь требует облекать те или иные правила в юридическую форму. Поэтому законность – это формальный принцип... Напротив, справедливость – это содержательный принцип (принцип деятельности), поскольку он определяет само содержание нормы»².

В науке критерии справедливости санкции уголовно-правовой нормы представлены следующим образом: она должна а) соответствовать тяжести описанного в диспозиции деяния; б) согласовываться с санкциями, предусмотренными за другие преступления; в) давать суду возможность индивидуализировать наказание с учетом всех возможных вариантов совершения преступления.

Положение принципа справедливости в уголовном праве предполагает справедливость привлечения к уголовной ответственности. В правовой литературе данное положение анализируется лишь в связи с требованием ч. 2 ст. 6 УК РФ. Однако, на наш взгляд, сфера действия данного положения несколько шире и помимо традиционного требования о недопустимости повторной ответственности за преступление прежде всего включает в себя требование об обязательном привлечении к уголовной ответственности лиц, совершивших преступления.

Принцип гуманизма. Слово «гуманизм» означает идеи, утверждающие ценность человеческого существования, признающие высокое общественное призвание человека, признание прав человека на проявление своих способностей, свободное развитие личности³.

Гуманизм в уголовном праве означает, что наказание не должно преследовать такую цель, как причинение физических страданий или унижение человеческого достоинства.

В современной России признается необходимость усиления гуманистических начал в обществе, утверждения общечеловеческих ценностей с позиции естественного права, уважения к личности. Принцип гуманизма закреплен в Конституции РФ: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью» (ст. 2 Конституции РФ). Это положение означает, что отношение к человеку, в какой бы правовой ситуации он ни находился, предполагает соблюдение его прав и свобод.

Принцип гуманизма в уголовном праве характеризуется двумя обстоятельствами. Суть первого состоит в том, что уголовное законодательство

¹ Разгильдиев Б.Т. Задачи уголовного права Российской Федерации и их реализация. – Саратов, 1993. – С. 18–19.

² Кропачев Н.М. Принцип применения мер ответственности за преступление // Правоведение. 1990. № 6. – С. 72–73.

³ Современный философский словарь. – М., 1998. – С. 216.

РФ обеспечивает безопасность человека (ч. 1 ст. 7 УК); суть второго в том, что наказание и иные меры уголовно-правового характера, применяемые к лицу, не могут иметь своей целью причинение физических страданий или унижение человеческого достоинства (ч. 2 ст. 7 УК). Таким образом, указанные обстоятельства свидетельствуют о двуединой направленности гуманизма, исключая одностороннюю его трактовку как снисхождения к лицам, совершившим преступления, назначения им мягкого наказания, предоставления им послаблений и льгот.

Гуманизм уголовного права в первую очередь должен проявляться в обеспечении уголовно-правовыми средствами неприкосновенности личности, собственности от преступных посягательств. В этих целях Особенная часть уголовного права содержит конкретные виды преступлений, за которые виновные подлежат достаточно суровому наказанию. Гуманным будет любое справедливое наказание.

Закон запрещает применять к преступникам пытки и другие действия, специально причиняющие физические страдания либо унижающие человеческое достоинство.

В доктрине уголовного права достаточно велик разброс мнений относительно принципов уголовного права, прямо не закрепленных в Уголовном кодексе РФ. Однако непосредственное воздействие на правотворчество и правоприменение могут оказать только зафиксированные в уголовном законе принципы.

Принцип неотвратимости уголовной ответственности понимается рядом юристов как самостоятельный принцип уголовного права. В частности, С.Г. Келина и В.Н. Кудрявцев формулируют его следующим образом: «1) Всякое лицо, в действиях или бездействии которого установлен состав преступления, подлежит наказанию или иным мерам воздействия, предусмотренным уголовным законом. 2) Освобождение от уголовной ответственности и наказания возможно только при наличии оснований и условий, предусмотренных законом»¹.

Этот принцип не допускает безнаказанности, вседозволенности. Его нарушение подрывает авторитет права, свидетельствует о неэффективной реакции государства в отношении виновных лиц.

Неотвратимость уголовной ответственности закрепляется как в целях самоограничения государственной власти, так и во имя обеспечения справедливости в отношении гражданина. Напротив, безответственность наносит огромный имущественный и моральный урон. Несправедливость оказывает развращающее влияние на граждан, порождает отчуждение, неуважение к закону и должностным лицам.

¹ Келина С.Г., Кудрявцев В.Н. Принципы советского уголовного права. – М., 1988 – С. 128–129.

По мнению В.П. Степалина, принцип неотвратимости ответственности включен в принцип законности и означает, что каждое лицо подлежит ответственности за каждое совершенное им преступление¹.

Стоит согласиться с мнением Дж. Флетчера и А.В. Наумова, что «неотвратимость уголовной ответственности – это все-таки идеал и, как любой идеал, в реальной жизни недостижимый»². В то же время известно, что о силе власти (государственной) граждане судят по тому, насколько этой власти удастся реализовать указанный принцип³.

Принцип неотвратимости ответственности актуален для современного этапа развития российского общества. Данный принцип – общий для всех отраслей российского права, и указывается на необходимость его нормативного закрепления в качестве общего положения для всех видов ответственности по российскому праву⁴ и констатации его как принципа Уголовного кодекса РФ. Текстуального выражения в действующем уголовном законодательстве этот принцип не получил. Внесение в Уголовный кодекс принципа неотвратимости уголовной ответственности позволило бы конкретизировать более общие по содержанию принципы законности и равенства граждан перед законом, ведь равенство воплощается в действительности лишь в ситуации, когда подавляющее большинство преступлений раскрыто, а лица, их совершившие, в строгом соответствии с законом привлечены к уголовной ответственности.

Таким образом, система принципов уголовного права предполагает их взаимосвязь, взаимообусловленность и согласованность форм и содержания их реализации. Соответственно, все принципы уголовного права связаны между собой, и исключение одного из них ведет к нарушению функционирования всей правовой системы.

2.2. Значение принципов законности и справедливости в правоприменительной деятельности

Установлено, что традиционно большинство принципов, закрепленных в уголовном законе, воспринимаются правоприменителем лишь как формально декларируемые положения уголовного закона и не учитываются им при привлечении виновных лиц к уголовной ответственности.

Принципы, будучи закрепленными в уголовном законе нормами, должны иметь своими адресатами законодателя, правоприменителя и граждан (прежде всего в лице совершивших преступления и потерпевших от преступлений). Любые законодательные нововведения должны оцениваться, в первую очередь, с

¹ Научно-практическое пособие по применению УК РФ/ Под ред. В.М. Лебедева. – М.: Норма, 2005. – С. 7.

² Дж. Флетчер, Наумов А.В. Основные концепции современного уголовного права. – М.: Юристъ, 1998. – С. 180.

³ Там же. С. 100.

⁴ Баранов В.М. Юридическая ответственность // Теория государства и права / Под ред. В.К. Бабаева. Учебник. – М., 1999. – С. 518; Малеин Н.С. Неотвратимость и индивидуализация ответственности // Советское государство и право. 1982. № 11. – С.50.

точки зрения их соответствия принципам. Принципы, закрепленные в уголовном законодательстве, должны ориентировать государство в формировании уголовно-правовой политики и направлять правоприменительную практику по пути законности, справедливости и гуманизма

Для эффективной реализации уголовного закона важно, чтобы принципы из лозунгов и абстрактных пожеланий, которыми они фактически являются, превратились в реально действующие нормы¹. Принципы должны выполнять роль норм высшего порядка (по отношению к другим нормам) и прямого действия, на которые можно и нужно ссылаться в процессе применения конкретных уголовно-правовых норм.

Результаты социологического опроса лиц, применяющих уголовный закон, свидетельствуют о недостаточном знании ими принципов уголовного права, их сущности и механизме реализации этих важных законодательных установлений. Между тем современная практика привлечения к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления свидетельствует о том, что большинство процессуальных решений по этой категории дел обжалуется по основаниям незаконности либо несправедливости решения правоприменителя.

Вопреки традиционно сложившемуся мнению о значении принципов уголовного права лишь как ориентиров для законодателя, они играют важную роль в процессе применения уголовно-правовых норм. Они способствуют единообразию правоприменительной практики, позволяют обеспечить соблюдение прав и свобод граждан, сделать уголовную политику законной и криминологически обоснованной.

Особую центральную и координирующую роль в системе уголовно-правовых принципов играют принципы законности и справедливости. Именно они являются ориентирами на всех этапах реализации уголовного закона.

Изменение криминальной ситуации в сфере защиты общественных интересов делает ее зачастую более мобильной, чем уголовное законодательство. Однако специфика деятельности по привлечению к уголовной ответственности требует ее строгого соответствия закону и провозглашенным в нем принципам. Не случайно Н.И. Загородников и Н.А. Стручков раскрывают содержание уголовной политики прежде всего через формирование исходных требований борьбы с преступностью, делая основной акцент на принципах такой борьбы², что представляется весьма важным. Аналогичный подход прослеживается в позиции большинства исследователей проблем борьбы с преступностью.

Принципы уголовного права, будучи ориентирами в деятельности правоохранительных органов в сфере борьбы с преступностью, занимают в ней важнейшее место и играют особую роль. Их значение обусловлено эффективностью данной деятельности, ее недостатками и особенностями, адекватностью состоянию современной преступности.

¹ Горелик А. Реализация принципа справедливости в правилах назначения наказания // Уголовное право. 2001. № 1. С. 5.

² Загородников Н.И., Стручков Н.А. Направления изучения советского уголовного права // Советское государство и право. 1981. № 7. – С. 4.

В.В. Лунеев справедливо отмечает, что в системе «преступность – борьба с ней» преступность первична. Самозащита общества от преступности по своему происхождению вторична. Первые ходы делает преступность, а борьба с ней является всего лишь ответом общества на ее вызов, ответом, не всегда своевременным, целенаправленным и эффективным¹.

Разноплановая деятельность правоохранительных органов по выявлению, раскрытию, расследованию преступлений и их предупреждению представляет собой правоприменительный уровень борьбы с преступностью. Особая роль здесь отводится органам внутренних дел, поскольку борьба с преступностью является их прямой обязанностью. В соответствии с Федеральным законом «О полиции» противодействие преступности является ее основным предназначением, а главными участниками этой деятельности выступают органы следствия и дознания.

В то же время правоохранительные органы представляют собой такой государственный институт, который в силу реализуемых функций и используемых средств таит в себе потенциальную угрозу правам и свободам человека и гражданина. С учетом этого необходимы дополнительные гарантии, обеспечивающие безусловное соответствие деятельности данного института его социальному назначению. В качестве одной из таких гарантий могут выступать принципы законности и справедливости как ведущие принципы уголовной ответственности. Будучи ориентирами в борьбе с преступностью, они имеют важное значение в ее осуществлении.

Принцип законности, реализация которого обеспечивает в значительной степени реализацию всех других принципов уголовно-правового регулирования, обязывает к максимально строгому и точному формулированию непосредственно в уголовном законе объективных и субъективных признаков преступлений, что должно исключить всякую двусмысленность закона и возможность произвольного толкования этих признаков.

Наряду с этим многие нарушения принципа законности обусловлены неудачностью конструкции отдельных норм уголовного законодательства. Это затрудняет его реализацию и обусловлено, по мнению опрошенных сотрудников правоохранительных органов, отсутствием четкой грани между отдельными преступлениями и административными правонарушениями (46 %), существованием бланкетных диспозиций (18 %), норм с оценочными признаками диспозиций составов преступлений (12 %), стремлением к «завышенной» квалификации, отсутствием должного учета квалифицирующих признаков состава преступления.

Реализация принципа справедливости при привлечении к уголовной ответственности обязывает правоприменителя учитывать тяжесть, все обстоятельства совершенного преступления, данные о личности виновного. В правоприменительной практике часто встречаются ошибки в оценке субъективной стороны преступления: непринятие во внимание мотивов поведения виновно-

¹ Лунеев В.В. Тенденции преступности: мировые, региональные, российские // Государство и право. 1993. № 5. – С.13

го, учет только тяжести причиненного вреда; не в полной мере учет содержания и направленности умысла виновного. Это может породить нарушение принципа справедливости уголовной ответственности.

В деятельности по применению уголовного законодательства особым этапом является квалификация преступлений. Именно в процессе квалификации принципы уголовного права имеют особое прикладное значение. При квалификации преступлений аккумулируются многочисленные проблемы уголовного права в их разнообразных сочетаниях, выявляются пробелы и уязвимые места уголовного закона, неточности теоретических концепций и т. д. От правильной квалификации зависят дальнейший ход расследования уголовного дела, его рассмотрение в суде, определение вида и размера наказания.

В уголовном праве под квалификацией преступлений понимается установление и юридическое закрепление точного соответствия между признаками совершенного деяния и признаками состава преступления, предусмотренного уголовно-правовой нормой¹. Иначе говоря, квалификация означает выбор такой уголовно-правовой нормы, которая в полной мере охватывает общественно опасное деяние, совершенное конкретным лицом.

Квалификация является правовым основанием для возникновения и реализации уголовной ответственности. Правовая оценка преступного деяния, определяемая органами следствия, является предварительной, однако от этого она не теряет своей значимости. Правильная квалификация преступного посягательства, определенная следователем, органами дознания либо прокурором, в последующем в ходе судебного разбирательства дает возможность не только правильно квалифицировать деяние лица, но и на основании точной уголовно-правовой квалификации определить справедливую меру наказания, а в итоге - полностью соблюсти принцип законности. И наоборот, в случае ошибочной уголовно-правовой квалификации ослабляется доверие не только к правоохранительным органам, но и в целом к правосудию.

Анализ правоприменительной практики показывает, что следователи и лица, производящие дознание, часто прибегают к квалификации, не соответствующей фактическим обстоятельствам дела. При этом квалификационное решение в большинстве случаев превышает необходимые для конкретного случая пределы, то есть осуществляется квалификация «с запасом».

Оценивая причины такого явления, И. Гальперин пишет: «Такого рода подход нередко объясняется своеобразной страховкой на случай, если судом будет сделан вывод о необходимости изменения квалификации... «Завышая» квалификацию, следователь как бы снимает с себя ответственность, рассчитывая на то, что в суде в конечном счете деяние будет расценено правильно. Поэтому, дескать, сам по себе факт «завышения» при изменении впоследствии квалификации в благоприятную для обвиняемого сторону в суде никаких объективно вредных последствий иметь не может. К тому же это не учитывается в

¹ Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. 2-е изд., перераб. и доп. М., 1999. С. 7.

системе показателей работы следователя»¹. Сходные суждения высказывают многие правоведы, и они вполне справедливы, отражают психологию следователя, принимающего квалификационное решение «с запасом». Следователь всегда ориентируется на положения уголовно-процессуального закона, регламентирующие возможность и правовые последствия изменения квалификации, представленной на стадии предварительного расследования.

Статья 215 УПК РФ гласит: «Прокурор или его заместитель вправе своим постановлением исключить из обвинительного заключения отдельные пункты обвинения, а также применить закон о менее тяжком преступлении». Если же требуется изменить обвинение на более тяжкое или существенно отличающееся по фактическим обстоятельствам от первоначального обвинения, прокурор или его заместитель возвращает уголовное дело органу дознания или следователю для предъявления нового обвинения.

В связи с этим большинство следователей принимает своеобразное тактическое решение, которое «выгодно» как для суда, так и для стороны защиты. Сущность этого решения состоит в специфике деятельности органов следствия, прокуратуры и суда. Если следователь, прокурор изберет для квалификации менее тяжкую статью УК РФ, то они подвергают себя определенному «профессиональному риску», который может выразиться в получении частного определения суда в адрес органа следствия, прокурора либо вынесении оправдательного приговора или прекращения производства по делу².

Суд в свою очередь при вынесении законного приговора обязан изменить квалификацию преступления на менее тяжкую статью УК РФ. Основная ответственность за правильную и обоснованную квалификацию в таких случаях ложится на судью, что недопустимо.

По справедливому утверждению В.Н. Кудрявцева «склонность отдельных следственных работников квалифицировать преступления «с запасом» – по статье о более тяжком преступлении с расчетом на применение более мягкого закона судом – является нарушением прав и законных интересов обвиняемого и наносит ущерб законности»³. Такая квалификация отражает определенный обвинительный уклон предварительного следствия, в связи с чем требует своевременного изменения квалификации преступления по инициативе руководителей следственных подразделений, обеспечивающих законность на стадии предварительного расследования.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что коэффициент уголовных дел с измененной квалификацией достаточно устойчив. По делам о дорожно-транспортных преступлениях он составляет около 8% и связан с неполным установлением вины всех участников дорожного движения.

Вероятность изменения квалификации на стадии предварительного расследования зависит от сложности и объема объективных признаков преступле-

¹ Гальперин И. Квалификация преступлений: закон, теория и практика // Социалистическая законность. 1987. № 9. – С. 36.

² Сулейманов Т.А., Павлухин А.Н., Эриашвили Н.Д. Механизм и формы реализации норм уголовного права: монография. – М., 2007. – С. 272–273.

³ Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений. – М., 2004. – С. 20–21.

ний. В свою очередь, квалификация не имеет тенденции к изменениям по уголовным делам, где доказывание опирается в основном на заключения экспертизы, к числу которых относятся дорожно-транспортные преступления. Тем не менее сложившаяся в России практика непривлечения к уголовной ответственности иных, кроме водителя, участников движения, при наличии так называемой «презумпции вины лица, управляющего транспортным средством» позволяет говорить о возможности изменения квалификации дорожно-транспортных преступлений.

Принцип законности обязывает правоприменителя квалифицировать деяние в точном соответствии с уголовным законом. Ст. 3 УК гласит: «Преступность деяния, а также его наказуемость и иные уголовно-правовые последствия определяются только настоящим Кодексом». Из этого следует, что деяние не может быть квалифицировано как преступление, если оно прямо не предусмотрено статьей Особенной части УК. Деяние считается не предусмотренным уголовным законом и в том случае, когда у него отсутствует хотя бы один признак из всех тех, которые названы в Кодексе и характеризуют его как определенное преступление.

Так, в соответствии с п. 4. Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 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» действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ.

Привлекая к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления необходимо учитывать действующую редакцию ст. 264- 268 УК РФ. Одними из распространенных в правоприменительной практике являются нарушения принципа законности, обусловленные изменением диспозиции норм Особенной части Уголовного кодекса РФ. Преступление должно квалифицироваться по закону, действовавшему во время совершения этого деяния. Правоприменитель же в силу различных причин объективного и субъективного характера зачастую не успевает отслеживать изменения уголовного законодательства, что приводит к неправильной, «устаревшей» квалификации преступлений.

При квалификации преступлений важно учесть, что применение норм Особенной части основывается на принципах, правилах и положениях, сформулированных в Общей части УК. Точная квалификация преступлений позволяет осуществлять тщательную дифференциацию уголовной ответственности и

индивидуализировать наказание в соответствии с принципом законности и справедливости.

Принцип справедливости должен учитываться при переквалификации содеянного в случаях, когда уголовный закон, устраняющий преступность деяния, смягчающий или иным образом улучшающий положение лица, совершившего преступление, имеет обратную силу (ч. 1 ст. 10 УК). Переквалификация деяния судом на статью о более тяжком преступлении не допускается.

Изменения, вносимые в действующий УК, должны носить криминологически обоснованный характер, то есть быть легитимными и своевременными. Легитимность обусловит, с одной стороны, понимание необходимости законодательных изменений для правоприменителя, а с другой стороны – позволит найти их адекватную оценку в правосознании граждан.

Другая разновидность нарушения принципа законности связана с недостатком четкой расшифровкой уголовно-правовых понятий, наличием бланкетных диспозиций.

Способы реализации принципов выводятся из общего смысла и содержания норм действующего уголовного законодательства. При этом правовая идея, даже оформленная в виде нормы-принципа как основополагающего исходного начала правового регулирования определенной группы общественных отношений, не сможет иметь самостоятельного значения для правового регулирования; ее можно применить лишь в совокупности с иными правовыми нормами¹. Необходимо учитывать не только материальный, но и процессуальный аспект рассматриваемой проблемы, а именно строжайшее соблюдение правоприменителем установленных законом порядка, формы исследования и разбирательства дел о преступлениях.

Так, значение принципа справедливости по результатам опроса практических сотрудников снижается в 15 % случаев применения уголовного закона. При этом речь идет, прежде всего, о решении вопросов об освобождении виновных от уголовной ответственности за деятельным раскаянием (24 %), в связи с примирением с потерпевшим (11 %), назначении справедливого наказания (65 %).

Сложности в практической реализации принципа справедливости заключаются в том, что данный принцип не конкретизирован, не введены четко обозначенные в законе или постановлениях высших судебных инстанций критерии, руководствуясь которыми следователь, дознаватель отчетливее могли бы уяснить волю законодателя, свести к минимуму возможность несправедливого решения.

Значение принципа справедливости во многом определяется необходимостью индивидуализации уголовной ответственности. При этом необходимо полное соответствие закону правоприменительной деятельности в «технологическом» плане: от возбуждения (отказа в возбуждении) уголовного дела в ходе

¹ Беляевская О. Структура права граждан на судебную защиту // Закон и право. 2005. № 2. С. 33

предварительного расследования до привлечения к уголовной ответственности и назначения судом наказания при осуществлении правосудия.

В ходе расследования уголовного дела должны быть полностью учтены и зафиксированы в процессуальных документах смягчающие и отягчающие наказание обстоятельства, закрепленные в ст. 61, 63 УК, а впоследствии судом соблюдены общие начала назначения наказания (ст. 60 УК), назначено наказание в соответствии с принципом справедливости, нашедшим детализацию в ст. 62, 64, 70 УК.

Учет всех значимых элементов личности также важен. Несмотря на то, что понятие «личность виновного» и все его содержательные признаки в уголовном законе не установлены, правоприменитель должен учесть все юридически значимые психофизиологические особенности и причины конкретного дорожно-транспортного преступления. В практике Верховного суда РФ неоднократно указывалось, что несоответствие назначенного судом наказания тяжести преступления и личности является основанием к отмене приговора.

Все принципы уголовного права имеют важное прикладное значение и должны реализовываться непосредственно в каждом случае применения уголовного законодательства. При этом первоочередными ориентирами в сфере борьбы с преступностью являются принципы законности и справедливости. Правоприменитель должен своевременно, законно и обоснованно решить вопрос о виновности лица, совершившего преступление, правильно дать квалификацию совершенного преступления, оформить процессуальные документы. Итогом реализации уголовно-правовых принципов должно стать назначение судом законного, справедливого, индивидуализированного наказания за каждый факт виновного совершения дорожно-транспортного преступления.

В подобных условиях особую актуальность и социальную значимость приобретают разработка и реализация эффективных правовых мер противодействия дорожно-транспортной преступности и преодоления криминальной напряженности в обществе, которые осуществляются в рамках уголовной политики государства. Для того чтобы борьба с преступностью в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта была действенной, необходимо неукоснительное соблюдение следующего ряда условий: выявление каждого дорожно-транспортного преступления, неотвратимость уголовной ответственности за их совершение, справедливое наказание всех виновных.

Глава 3. Направления реализации принципов законности и справедливости при применении уголовно-правовых норм о дорожно-транспортных преступлениях

3.1. Реализация принципов законности и справедливости при квалификации дорожно-транспортных преступлений

В настоящее время уголовная политика в сфере безопасности дорожного движения все более приобретает черты целенаправленной деятельности государства и правоохранительных органов по защите самого государства, общества и личности от преступных посягательств. Создание предпосылок позитивных изменений криминальной ситуации на российских дорогах не всегда можно признать успешными, несмотря на очевидное стремление законодателя к разработке стратегии борьбы с дорожно-транспортной аварийностью, призванной обеспечить достижение целей стабилизации и ограничение уровня дорожно-транспортной преступности.

Общее усиление уголовно-правовой охраны безопасности личности в последние десятилетия нашло свое выражение в изменении составов дорожно-транспортных преступлений и повышении уровня ответственности за их совершение. Эта тенденция в развитии уголовного законодательства вызвана, в частности, объективной необходимостью реагировать на постоянное возрастание объема преступных проявлений, изменение качественной характеристики дорожно-транспортной преступности в целом в сторону увеличения тяжести последствий ДТП. Борьба с преступностью должна иметь системный характер и опираться на принципы законности и справедливости, реализуя их на всех уровнях – от общесоциального до индивидуального.

Специфика указанных принципов состоит в том, что содержащиеся в них правила являются обязательными не только для законодательных органов, которые, создавая законы, обязаны считаться с существующими требованиями в сфере организации правосудия, но и для должностных лиц и органов, призванных соблюдать и применять уголовный закон.

Существует мнение, что названные принципы полностью реализуются в стадии судебного разбирательства, а на стадии предварительного следствия действуют в ограниченных пределах. Действительно, содержание принципов законности и справедливости в ст. 3 и ст. 6 Уголовного кодекса РФ сформулировано законодателем в большей степени применительно к процессу назначения наказания, где степень их реализации является критериями законности и справедливости приговора в целом. Оценить эффективность действия указанных принципов можно в результате анализа назначенного судом наказания по конкретному факту применения уголовно-правовой нормы.

Между тем реализацию, как и нарушения принципов законности и справедливости со стороны правоприменителя можно встретить уже в процессе так называемой «предварительной квалификации» деяния, осуществляемой в рамках предварительного расследования по делу. Квалификация преступления является важным этапом в применении уголовного закона, отражая законную

оценку объективных признаков совершенного лицом общественно опасного деяния.

Квалификация преступлений представляет собой установление и юридическое закрепление точного соответствия между фактическими признаками совершенного деяния и признаками состава преступления, предусмотренного уголовным законом, а также другими законами и (или) иными нормативными правовыми актами, ссылки на которые содержатся в бланкетных диспозициях статей Особенной части УК РФ¹.

Квалификация дорожно-транспортных преступлений, ответственность за которые установлена уголовно-правовыми нормами с бланкетными диспозициями, обуславливает необходимость применения не только уголовного законодательства, но и иных нормативных правовых актов в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Эта законодательная особенность составов дорожно-транспортных преступлений вызывает сложности в их применении. Наиболее существенными и спорными в современном законодательстве следует признать вопросы, связанные, с целесообразностью вообще формулировать в уголовном законе нормы с бланкетными диспозициями, а также с необходимостью изучения того, как изменение содержания бланкетных признаков может отразиться на развитии уголовно-правового отношения.

Очевидно, что формулирование составов дорожно-транспортных преступлений путем конструирования норм с бланкетными диспозициями неизбежно. Оно ни в коей мере не противоречит принципу законности и определяется системным характером права, все отрасли и нормы которого взаимосвязаны.

Наличие бланкетной диспозиции в составах дорожно-транспортных преступлений криминологически оправданно, так как многообразие нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта делает невозможным закрепление их полного, исчерпывающего перечня в структуре уголовного закона. Специфика нормативного обеспечения деятельности в сфере дорожного движения, наличие большого количества специальных правил движения на транспорте, множественность субъектов, обязанных их соблюдать обуславливает необходимость обращения лиц, применяющих уголовный закон к разнообразным нормативно-правовым актам для уяснения конкретных форм их нарушения.

Бланкетность составов дорожно-транспортных преступлений требует от правоприменителя в процессуальных документах точного указания пунктов и статей нормативных актов, нарушение которых допустил виновный.

Органами предварительного следствия П. обвинялся в том, что 26 февраля 2010 года примерно в 08 часов 00 минут, управляя личным технически исправным автомобилем Шевроле Авео и следуя по ул. Московское шоссе со стороны ул. Михалицина в направлении ул. Блынского г. Орла, при подъезде к пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 ПДД РФ, не был внимателен к дорожной обстановке и её изменениям, не выбрал безо-

¹ Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика. - М, 2003 – С. 18.

пасную скорость, вел автомашину со скоростью 60 км/ч, не обеспечивающую водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил с учетом дорожных и метеорологических условий, а в момент возникновения опасности для движения (попутно следующие впереди справа по соседней полосе движения, автомобили ограничивали обзорность пешеходного перехода и тротуара возле перехода), которую он в состоянии был обнаружить и обнаружил, недостаточно среагировал на дорожную ситуацию, несвоевременно принял меры к снижению скорости при подъезде к пешеходному переходу и в нарушение требований п. 14.2 ПДД РФ не убедился в том, что он не создаст помех другим участникам движения, создав тем самым в нарушении п. 1.5 ПДД РФ, опасную обстановку для пешехода К., пересекающей проезжую часть, вследствие чего в нарушение п. 1.3 ПДД РФ в 3, 6 метрах от правого края проезжей части ул. Московское шоссе, относительно направления движения автомобиля, в 33 метрах от угла дома № 60 по ул. Московское шоссе и в зоне действия дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 ПДД РФ, допустил наезд на пешехода К., пересекающего проезжую часть справа налево относительно движения автомобиля под управлением Пискунова М.В.. В результате дорожно-транспортного происшествия пешеходу Колодий А.П. были причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью.

По мнению органов следствия П. своими действиями совершил преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ – нарушение лицом, управляющим автомобилем, Правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Судом в судебном заседании на обсуждение сторон ставится вопрос о возврате дела прокурору в связи с тем, что в обвинительном заключении не указано в чем конкретно выразилось нарушение П. п. 14.2 ПДД РФ, отсутствует указание о субъективном отношении П. к причинению вреда здоровью потерпевшего.

Достоинством современной правоприменительной практики по делам о дорожно-транспортных преступлениях является наличие официального толкования последних, предложенного Пленумом Верховного суда РФ в Постановлении № 25 от 9 декабря 2008 года «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». Использование лицами, применяющими уголовный закон положений указанного постановления позволяет отграничить указанные преступления от смежных составов административных правонарушений в дорожно-транспортной сфере, правильно оценить роль конкретного участника дорожного движения в механизме совершения дорожно-транспортного преступления, установить их виновность в содеянном.

Бланкетный характер норм о дорожно-транспортных преступлениях обуславливает наличие в них состава преступления только тогда, когда деяние было выражено в нарушении закрепленных в соответствующих нормативных актах специальных правил безопасности. Реализации принципа законности при

квалификации такого рода преступлений затрудняется наличием большого количества таких нормативных актов, что делает практически невозможным ознакомление с ними, их изменениями и служит серьезным препятствием применения соответствующих норм УК РФ с бланкетными диспозициями¹.

Если правила дорожного движения сосредоточены преимущественно в основном нормативном акте, утверждаемом федеральным правительством и устанавливающим единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации, то правила эксплуатации транспортных средств в основном своем массиве не консолидированы. Они содержатся во множестве нормативных актов, система которых является необычайно сложной, многообразной и разноуровневой².

Такая ситуация, порождает проблемы в квалификации ряда дорожно-транспортных преступлений и требует от правоприменителя не только специальных знаний в определенной сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, но и своевременного ознакомления с изменениями нормативных правовых актов в этой области.

На законность привлечения к уголовной ответственности, степень вины преступника и характер его неосторожности может влиять поведение потерпевшего. Для справедливой оценки ситуации нужно учитывать сложившиеся отношения между преступником и потерпевшим в контексте совершенного преступления. В такие отношения, столь значимые для назначения наказания, должны входить: 1) влияние действий или бездействия потерпевшего на совершение в отношении него преступления; 2) степень тяжести личных последствий для потерпевшего в результате совершенного преступления³.

Так, 29.08.2010 года примерно в 02 часа 40 минут водитель Петров Г.И. управлял, а/м «Хюндай акцент», следовал по автодороге «Москва – Крым2» со стороны г. Белгород, в направлении г. Москвы проходящей по территории Троснянского района Орловской области. При движении по проезжей части вышеуказанной автодороги, в районе 437км+29.4 метра, допустил наезд на пешехода Орлова В.В. В результате ДТП, пешеходу Орлову В.В. были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте ДТП.

Действия Петрова первоначально были квалифицированы по ч. 3 ст. 264 УК РФ. Впоследствии было установлено, что в действиях водителя Петрова Г.И., отсутствует состав указанного преступления. В сложившейся дорожной обстановке, в действиях водителя не усматриваются нарушений Правил дорожного движения РФ, состоящих в причинно-следственной связи с наступившими негативными последствиями, а именно причинением телесных повреждений повлекших смерть гр-на Орлова В.В., так как, он управлял а/м

¹ Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика. - М, 2003. - С. 244.

³ Руководство по эксплуатации автомобилей ВАЗ-2113, -2114, -2115 и их модификаций (состояние на 15 декабря 2003 г.). - Тольятти, 2003.

² Алексеева Л.А. Транспортные преступления: проблемы квалификации и наказуемости - Орел: ОрЮИ МВД России, 2010 - С. 21.

³ Бунин О.Ю. Реализация принципа справедливости при установлении санкций уголовно-правовых норм. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. – С. 101.

«Хюндай акцент», двигался с соблюдением безопасной скорости с учетом дорожных условий и не располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода экстренным торможением с остановкой автомобиля до линии движения пешехода. Следовательно, в действиях водителя Петрова. отсутствует как объективная, так и субъективная стороны состава преступления предусмотренного частью 3 ст. 264 УК РФ.

Причиной данного дорожно-транспортного происшествия послужило грубое нарушение пешеходом Овсянниковым В.В. пунктов 4.3 4.5 4.6 Правил дорожного движения РФ, согласно которым, пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

Сложившийся в течение последних десятилетий традиционный подход к квалификации преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не всегда правильно учитывает психическое отношение лица, управляющего транспортным средством, к характеру своих действий и к возможным последствиям нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также его вклад в механизм создания аварийной обстановки.

При точной квалификации дорожно-транспортных преступлений гарантируются права и законные интересы виновного посредством индивидуализации уголовной ответственности и наказания, а также вытекающие из этого правовые последствия.

Современная практика применения норм уголовного закона о дорожно-транспортных преступлениях не всегда складывается единообразно и отвечает принципу законности. При назначении наказания за дорожно-транспортные преступления иногда допускаются нарушения принципа законности.

Так, назначение наказания выше верхнего допустимого срока санкции статьи и ошибочное определение наличия в действиях осужденного рецидива преступлений повлекло изменение приговора.

Верещагинским районным судом Пермского края О. , ранее судимый по ст. 105 ч. 2 п. «д» УК РФ , осужден по ст. 264 ч. 1 УК РФ к 2 годам 6 месяцам лишения свободы с лишением права управления транспортными средствами сроком на 3 года.

Изменяя приговор, судебная коллегия указала, что наказание осужденному О. назначено с нарушением уголовного закона. Согласно санкции ч. 1 ст. 264 УК РФ наказание за совершение данного преступления предусмотрено до 2 лет лишения свободы, суд же назначил осужденному 2 года 6 месяцев лишения свободы, превысив максимально возможный срок наказания.

Кроме того, суд пришел к неверному выводу о наличии в действиях О. рецидива преступлений, признав рецидив преступлений отягчающим наказанием обстоятельством. В соответствии со ст. 18 ч. 1 УК РФ рецидивом преступлений признается совершение умышленного преступления лицом, имеющим судимость за ранее совершенное умышленное преступление. Преступление, пре-

дусмотренное ст. 264 УК РФ, в совершении которого признан виновным О., является неосторожным.

Судебной коллегией исключено из приговора указание на наличие в действиях О. рецидива преступлений и признание рецидива преступлений отягчающим наказанием обстоятельством.

Точной квалификацией преступлений предопределяется законное и обоснованное освобождение от уголовной ответственности и от наказания, погашение судимости, предусмотренные статьями Общей части УК РФ.

При привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления необходимо не только реализуя принцип справедливости, обеспечивать соразмерную оценку совершенного лицом преступления мерам наказания за него, приоритет интересов потерпевшего над интересами преступника, но и в ряде случаев гуманно подходить к оценке поведения лица, виновного в преступном нарушении правил.

Это обусловлено тем, что «специфика подавляющей части транспортных преступлений состоит в том, что в силу множественности факторов, воздействующих на поведение преступника, вредные последствия носят, как правило, ситуативный и во многом случайный характер и, кроме того, не всегда адекватны степени тяжести нарушения соответствующих правил»¹.

При наличии в механизме дорожно-транспортного происшествия смягчающих обстоятельств, к числу которых можно отнести обусловленность наступивших последствий нарушениями действующих на транспорте правил другими участниками дорожного движения, наличие скрытых дефектов транспортного средства, экстремальные условия ситуации к лицу, виновному в нарушении правил дорожного движения, целесообразно использовать более гуманный подход.

Х.Д. Аликперов справедливо полагал, что оптимальным методом правового регулирования при ситуативно совершенных преступлениях является компромисс². Он может выражаться в применении к лицу, совершившему дорожно-транспортное преступление, предусмотренных уголовным законом мер освобождения от уголовной ответственности.

Законодательное оформление преступных нарушений правил дорожного движения предоставляет возможность освобождения лица от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления. Дорожно-транспортные преступления являются преступлениями небольшой (части 1 ст.ст. 264, 266 и 268 УК) и средней (части 2 ст.ст. 264, 268, ч. 1 ст. 267 УК) степени тяжести, что позволяет применить к ним нормы уголовного закона об освобождении от уголовной ответственности.

Наиболее распространенным видом освобождения от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления является примирение с по-

¹ Коробеев А.И. Система норм о транспортных преступлениях: пути и способы законодательного совершенствования // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожностью. - Тюмень, 1991. - С. 16.

² Аликперов Х.Д., Зейналов М.А. Компромисс в борьбе с преступностью. - М., 1999. - С. 5.

терпевшим (ст. 76 УК РФ). Значительно реже в правоприменительной практике встречаются случаи освобождения от уголовной ответственности в связи с истечением сроков давности (ст. 78 УК РФ).

Так, постановлением Междуреченского городского суда от 09.08.07 г. прекращено уголовное дело в отношении Шатова, обвиняемого в нарушении лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека, совершенном 19.12.06 г. на участке технологической дороги разреза «Междуреченский».

В судебном заседании подсудимый и защитник ходатайствовали о прекращении уголовного дела в отношении Шатова в связи с деятельным раскаянием. В материалах дела имеет заявление от потерпевших, в котором они просили прекратить уголовное дело в отношении Шатова за примирением сторон.

Суд в постановлении указал, что, учитывая заявленное ходатайство о прекращении дела в связи с деятельным раскаянием, мнение государственного обвинителя и потерпевших, а также то, что Шатов ранее не судим, впервые совершил неосторожное преступление средней тяжести, активно способствовал раскрытию преступления, загладил вред, причиненный в результате преступления, что существенно, по мнению суда, снижает общественную опасность совершенного Шатовым деяния, способствовал установлению истины по делу, т.е. проявил деятельное раскаяние, а потому может быть исправлен без применения мер уголовного наказания и освобожден от уголовной ответственности на основании ст.75 УК РФ¹.

К сожалению, в последние годы практика применения института освобождения от уголовной ответственности складывается неоднозначно. Получившие значительный общественный резонанс факты освобождения от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления со смертельным исходом высокопоставленных должностных лиц не только противоречат принципу справедливости уголовной ответственности, но и подрывают в глазах граждан авторитет правосудия в целом.

Очевидно, что преступные нарушения правил дорожного движения, повлекшие смерть граждан, свидетельствуют о высокой опасности совершенных преступлений. Неправильной представляется сложившаяся до недавнего времени практика, когда за подобные преступления в сфере безопасности дорожного движения не назначалось реальное наказание в виде лишения свободы. Суды, несмотря на причинение смерти потерпевшему, назначали наказание условно, нивелируя тем самым опасность данного деяния и особенно наступивших последствий. Восстановление справедливости при привлечении к уголовной ответственности за указанные преступления должно заключаться в назначении за них реального наказания, связанного с лишением свободы.

¹ Обзор судебной практики рассмотрения судами Кемеровской области в 2007 году уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. ст. 166, 264, 125 УК РФ // <http://oblsud.kmr.sudrf.ru>

В юридической литературе вполне оправданно предлагается увеличить срок наказания в виде лишения права управления транспортным средством с трех до пяти лет, а за ДТП с особо тяжкими последствиями - назначать его пожизненно¹. Это позволит не только сократить на российских дорогах число лиц, имевших «опыт» преступного нарушения правил дорожного движения, но реализовать превентивную функцию уголовного закона.

Между тем в ряде случаев, когда в результате преступного нарушения правил дорожного движения причиняется тяжкий вред здоровью человека, освобождение от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления может быть оправданным и целесообразным. При этом оно должно быть незаурядным обстоятельством, поскольку, будучи поощрительной мерой, исключает любые негативные правовые последствия для виновного.

Так, кассационным определением судебной коллегии по уголовным делам Кемеровского областного суда от 23.08.07г. отмен приговор Куйбышевского районного суда г.Новокузнецка от 04.06.07г. в отношении Шахкяна, осужденного по ч.1 ст.264 УК РФ к 1 году 6 месяцам лишения свободы, без лишения права управления транспортным средством, с применением ст.73 УК РФ условно с испытательным сроком 2 года. Уголовное дело производством прекращено в связи с примирением с потерпевшим.

Судебная коллегия указала, что перед началом заседания суда кассационной инстанции потерпевшим Антоновым заявлено ходатайство о прекращении уголовного дела в связи с примирением с Шахкяном, поскольку он не желает привлекать Шахкяна к уголовной ответственности, примирился с ним, причиненный ему моральный и материальный вред осужденным возмещен ему в полном объеме и заглажен причиненный вред. В свою очередь, осужденный Шахкян с ходатайством потерпевшего согласен.

Судебная коллегия сочла возможным удовлетворить заявленное ходатайство, отменить приговор и прекратить уголовное преследование в отношении Шахкяна в связи с примирением с потерпевшим, поскольку осужденный впервые привлекается к уголовной ответственности за совершение преступления небольшой тяжести, загладил вред потерпевшему и возместил ему материальный и моральный вред².

Возможность альтернативного реагирования на неосторожную преступность путем применения института освобождения от уголовной ответственности обусловлена целесообразностью экономии уголовной репрессии, реализацией принципов справедливости и гуманизма уголовного законодательства³. Это своего рода компромисс между государством и лицом, совершившим пре-

¹ Крылова Е.С. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью как вид уголовного наказания по законодательству России и зарубежных стран. Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – Саратов, 2002. – С. 8

² Обзор судебной практики рассмотрения судами Кемеровской области в 2007 году уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. ст. 166, 264, 125 УК РФ // <http://oblsud.kmr.sudrf.ru>

³ Кудрявцев В.Н. Стратегии борьбы с преступностью. – М., 2003 – С. 78

ступление, целью которого является восстановление ущерба, причиненного преступлением¹.

Для того, чтобы применить нормы об освобождении от уголовной ответственности лиц, совершивших преступления в сфере безопасности дорожного движения необходима полная уверенность правоохранительных органов в дальнейшем позитивном поведении таких лиц. Социальная справедливость при этом восстанавливается изобличением лица в совершении преступления².

Правоприменитель, принимая решение об освобождении виновного от ответственности, должен учитывать не только предусмотренные в уголовном законе условия, но и целый ряд дополнительных факторов.

К числу законодательно установленных условий освобождения от уголовной ответственности в связи с примирением с потерпевшим (ст. 76 УК РФ) относятся: совершение преступления небольшой или средней тяжести впервые, факт примирения с потерпевшим, заглаживание причиненного потерпевшему вреда.

В качестве дополнительных критериев целесообразности освобождения виновного в преступных нарушениях правил дорожного движения лица от уголовной ответственности может выступать степень вины лица, совершившего дорожно-транспортное преступление, характер его неосторожности, виктимное поведение потерпевшего.

Важное значение имеет изучение данных о личности лица, допустившего преступное нарушение правил дорожного движения. На принятие решения об освобождении от уголовной ответственности по ст. 76 УК РФ может влиять криминологический тип личности неосторожного преступника, нарушившего правила дорожного движения. К такому типу относится так называемый «случайный неосторожный преступник», то есть лицо впервые совершившее неосторожное преступление, нарушившее правила небрежно или под влиянием провоцирующей ситуации, либо особого психофизиологического состояния.

Имеет значение факт того, что лицо ранее не привлекалось к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, а в данной ситуации допустило незлостное нарушение правил дорожного движения, предприняло все необходимые меры для предотвращения аварийной ситуации, оказало помощь потерпевшему в аварии.

При этом виновное лицо должно признать себя виновным в преступном нарушении правил дорожного движения, возместить причиненный потерпевшему моральный, материальный и физический ущерб.

Со стороны потерпевшего должна иметь место просьба прекратить уголовное дело, а факт примирения должен быть оформлен соответствующим процессуальным документом. Примирение с потерпевшим включает официальное уведомление суда о том, что он удовлетворен послепреступным поведением лица, совершившего дорожно-транспортное преступление, и согласен с его освобождением от уголовной ответственности.

¹ Аликперов Х.Д. Преступность и компромисс – Баку, 1992. – С. 63 .

² Уголовное право России: учебник/ под ред. А.Н. Игнатова и др. – М.: Норма, 2008. - С. 447.

Наиболее целесообразным представляется освобождение от уголовной ответственности в связи с примирением с потерпевшим лица, совершившего преступление, предусмотренное ч.1 ст. 264 УК РФ, на стадии судебного разбирательства. Таким образом, в глазах всего общества лицо, нарушившее правила дорожного движения, будет рассматриваться как виновное, его деяние признаваться общественно опасным. В сознании людей останется, что лишь в силу определенных, исключительных причин государство сочло нецелесообразным возложить на данное лицо бремя уголовной ответственности, но справедливость восстановлена путем возмещения причиненного преступлением ущерба.

В советский период формирования института уголовной ответственности за совершение преступлений в сфере нарушений правил безопасности движения очень четко выделялся принцип объективного, всестороннего и комплексного подхода к оценке не только содержания субъективной стороны данных деяний, но и обязательного учета иных факторов, которые сами по себе не входят в конкретное содержание умысла или неосторожности, - что должно получить отражение в определении вида и объема наказания.

Вместе с тем, далеко не все были согласны с тем, что степень вины – понятие, которым нередко пользовался суд при определении наказания, может определяться исходя из конкретных общепринятых критериев. Многие полагали, что признание степени вины несовместимо с существующим пониманием вины и требует перехода на позицию ее оценочного понимания.² Оценочная теория вины подвергалась очень резкой критике, вплоть до того, что ее признавали теоретически ошибочной и вредной для дела укрепления законности.

Результаты опроса практических работников показывают, что 62 % из них считают, что требования принципов уголовного законодательства, закрепленные в ст. 3–7 УК РФ, являются обязательными только для суда в процессе назначения наказания и не в полной мере сформулированы в отношении органов, осуществляющих предварительное расследование. При этом только 11 % опрошенных смогли точно назвать все сформулированные в законе принципы.

Важным моментом реализации принципа законности является то, чтобы он, будучи составной частью профессионального правосознания правоприменителя, из системы взглядов должен перейти в систему убеждений и непосредственно влиять на культуру правоприменительной деятельности¹.

Таким образом, значение принципа законности в борьбе с дорожно-транспортной преступностью многогранно. Он не просто декларируется, а непосредственно воздействует на практику, и от степени его реализации зависят состояние и качество практики применения уголовного закона, эффективность реализации задач и функций уголовного права². Принцип законности наряду с принципом справедливости выступают регулятором правоприменительной деятельности. Практика, ориентируясь на них, осуществляет эту деятельность не

² Утевский Б.С. Вина в советском уголовном праве. - М., Госюриздат, 1950. - С. 74, 94.

¹ Соколов Н.Я. Опыт конкретно-социологического исследования профессионального правосознания // Советское государство и право. 1985. № 3. – С. 36.

² Уголовное право. Общая часть. Учебник / Под ред. Н.И. Ветрова, Ю.И. Ляпунова – М.: Новый Юрист, КноРус, 1997. – С. 40.

только в строгом соответствии с буквой закона, но и в согласии с духом уголовно-правовых требований. Руководящие начала здесь служат в известном смысле гарантом правильности, безошибочности применения правовых предписаний.

Выявленные противоречия в судебной практике при квалификации дорожно-транспортных преступлений позволяют прийти к выводу, что, реализацию принципа законности затрудняет наличие бланкетных диспозиций в составах дорожно-транспортных преступлений, требующих обращения к различным нормативным актам, устанавливающим правила движения и эксплуатации транспорта, а также смежность данных составов с административными правонарушениями в области безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Результаты исследования показали, что проблема дорожно-транспортных преступлений является комплексной. Она не должна замыкаться на фактах нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и наступлении предусмотренных уголовным законом последствий. Установление и доказывание всех объективных обстоятельств содеянного, их взаимная обусловленность, учет вклада каждого участника в создание аварийной ситуации позволяют правильно квалифицировать содеянное и определить наказание виновным лицам.

Современная уголовная политика в сфере безопасности дорожного движения должна быть ориентирована на дифференцированный подход к нарушениям правил дорожного движения. Учет тяжести наступивших последствий, характер общественной опасности дорожно-транспортного преступления, особенности личности виновного и степень его вины должны быть критериями выбора конкретных уголовно-правовых мер реагирования. В отношении преступных нарушений правил дорожного движения с последствиями в виде смерти наиболее справедливым и адекватным должен быть репрессивный подход.

Компромисс же будучи одним из методов реализации основных задач уголовно-правовой политики¹, может быть целесообразен в борьбе с дорожно-транспортной преступностью лишь в ситуации причинения вреда здоровью граждан и при наличии особых вышеуказанных смягчающих обстоятельств.

Законность квалификации дорожно-транспортных преступлений должна быть основана на точном соблюдении норм как Общей, так и Особенной части уголовного закона, учитывать их системность и связь со смежными отраслями права.

¹ Уголовное право России: Общая часть: Учебник / Под ред. Н.М. Кропачева, Б.В. Волженкина – СПб., 2006 - С. 864.

3.2. Реализация принципа справедливости при назначении наказания за дорожно-транспортные преступления

В соответствии с конституционным принципом (ст. ст. 47, 49, 118 Конституции РФ) только суд может сделать окончательный вывод о виновности или невиновности лица в предъявленном обвинении, и только суд может назначить наказание за совершение преступления. При этом должны быть соблюдены все принципы уголовной ответственности: законности, равенства граждан перед законом, справедливости, принципы вины и гуманизма.

Составы дорожно-транспортных преступлений, как и большинство других преступлений, предусмотренных Особенной частью УК, имеют альтернативную санкцию. В силу этого большое значение имеет указание в законе о том, что более строгий вид наказания из числа предусмотренных за совершенное преступление назначается только в случае, если менее строгий вид наказания не сможет обеспечить достижение целей наказания (восстановление социальной справедливости, исправление осужденного и предупреждение совершения новых преступлений).

Характер общественных отношений, степень общественной опасности, объем вины лица в преступлении – это обстоятельства, имеющие первостепенное значение при назначении наказания. Не меньшее значение имеют и данные о личности виновного. Исходя из того, что целью наказания, кроме восстановления социальной справедливости, является исправление осужденного и предупреждение совершения новых преступлений, суд тщательно должен исследовать, как биологические, так и социальные особенности личности. На вид и размер наказания иногда влияет пол, возраст, состояние здоровья виновного.

Принципиальным моментом является установление всех обстоятельств, смягчающих и отягчающих наказание.

Современная судебная практика в отношении дорожно-транспортных преступлений складывается достаточно либерально. Она включает назначение наказания в виде реального лишения свободы в 27 % преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, назначение наказания условно – в 73 %. В 84 % случаев к виновным в ДТП применяется дополнительное наказание в виде лишения права управления транспортным средством.

При решении вопроса о назначении наказания лицу, совершившему преступление, часто возникают проблемы в части определения справедливого наказания лицу, совершившему дорожно-транспортное преступление. Это обусловлено с одной стороны отнесением дорожно-транспортных преступлений к категории неосторожных, а, следовательно, менее опасных посягательств; с другой стороны – тяжестью причиняемых в результате их совершения последствий.

При назначении наказания за дорожно-транспортные преступления в современной судебной практике наблюдаются тенденция к назначению за преступные нарушения правил дорожного движения чрезмерно мягкого, не обусловленного обстоятельствами конкретного дела обстоятельствами.

В 2007-2010 годах при назначении наказания за дорожно-транспортные преступления, повлекшие причинение смерти человеку, средний срок лишения свободы составил 1 год 11 месяцев, а повлекшие смерть двух и более лиц – 3 года. Несмотря на то, что в каждом седьмом обжалованном в кассационной инстанции приговоре по дорожно-транспортным преступлениям наказание, как правило, снижается без изменения квалификации содеянного, значительно чаще, приговоры суда признаются несправедливыми вследствие чрезмерной мягкости назначенного за дорожно-транспортные преступления наказания.

Приговором Губкинского городского суда К. осужден по ст. 264 ч. 1 УК РФ к ограничению свободы сроком на 1 год без лишения права управления транспортным средством.

В кассационном представлении прокурор и кассационной жалобе потерпевшая просили приговор суда отменить в связи с чрезмерной мягкостью назначенного К. наказания. Определением судебной коллегии по уголовным делам областного суда приговор отменен по следующим основаниям.

В соответствии со ст. 6 УК РФ наказание и иные меры уголовно-правового характера, применяемые к лицу, совершившему преступление, должны быть справедливыми, то есть соответствовать характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного.

Из приговора суда следует, что суд, назначив К. наказание в виде ограничения свободы, не применил к нему дополнительный вид наказания в виде лишения права управления транспортным средством, мотивировав свой вывод тем, что он ранее к административной ответственности не привлекался.

Однако судом при этом не учтены обстоятельства совершения преступления, а именно то, что наезд совершен на потерпевшую, переходившую проезжую часть улицы по нерегулируемому пешеходному переходу, не предоставив преимущество в движении пешеходу, что является грубейшим нарушением безопасности движения.

Потерпевшая, которая является молодой женщиной, стала инвалидом в результате полученных телесных повреждений. Суд также не обсудил вопрос о влиянии дополнительного наказания на условия жизни осужденного и его семьи.

При указанных обстоятельствах был сделан вывод, что приговор является несправедливым¹.

В связи с тем, что статья 264 УК РФ, наряду с основными мерами наказания, предусматривает возможность применения к виновному дополнительного наказания в виде лишения права управления транспортным средством, суд при осуждении лица по указанной статье Уголовного кодекса Российской Федерации должен в каждом случае обсуждать вопрос о применении или неприменении к нему дополнительного наказания. Неприменение дополнительного наказания к лицу, признанному виновным в совершении преступления, предусмот-

¹ Обзор судебной практики по уголовным делам за апрель 2011 года (подготовлено Белгородским областным судом) / СПС КонсультантПлюс

ренного частями 2-6 названной статьи Уголовного кодекса Российской Федерации, возможно лишь по основаниям, установленным статьей 64 УК РФ, с приведением в приговоре мотивов принятого решения.

Следует отметить, что в большинстве случаев всем лицам, совершившим предусмотренные ст. 264 УК РФ преступления в состоянии алкогольного опьянения, судом назначается дополнительное наказание в виде лишения права управлять транспортным средством на определенный срок.

В другом случае наказание за преступление, предусмотренное ч. 3 ст. 264 УК РФ, в виде 2 лет лишения свободы в колонии-поселении с лишением права управлять транспортным средством на 3 года было признано судебной коллегией с учетом характера и степени общественной опасности преступления и личности виновного несправедливым вследствие его чрезмерной мягкости, влекущим отмену приговора.

Так, Т. по приговору признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. Судом установлено, что 15 января 2010 года около 4 часов 20 минут утра, управляя технически исправным автомобилем "Toyota Land Cruiser Prado", Т. следовал по проезжей части Комсомольского проспекта в г. Перми со скоростью около 117,7 км/час. Проиригнорировав красный запрещающий сигнал светофора, Т. не остановил свой автомобиль перед регулируемым перекрестком, не предоставив преимущество в движении автомобилю "ВАЗ-21114" под управлением К., проезжавшего этот перекресток на зеленый разрешающий сигнал светофора. Нарушив требования пп. 1.3, 1.5, 6.13, 10.1, 10.2 Правил дорожного движения РФ, Т. на этом перекрестке автотородороги допустил столкновение с указанным автомобилем под управлением К., в результате чего К. по неосторожности была причинена тупая сочетанная травма тела, повлекшая его смерть.

Судебной коллегией по кассационной жалобе представителя потерпевшего приговор отменен с направлением дела на новое судебное рассмотрение по следующим основаниям.

В соответствии с ч. 2 ст. 43 и ч. 3 ст. 60 УК РФ наказание применяется в целях восстановления социальной справедливости, а также в целях исправления осужденных и предупреждения совершения ими новых преступлений. При назначении наказания должны учитываться характер и степень общественной опасности преступления, личность виновного, в том числе обстоятельства, смягчающие и отягчающие наказание, а также влияние назначенного наказания на исправление осужденных и на условия жизни их семей.

По данному делу указанные требования закона выполнены не в полной мере. Как обоснованно указано в кассационной жалобе, при постановлении приговора суд должным образом не учел установленные в судебном заседании следующие обстоятельства:

до совершения преступления в течение последних нескольких лет Т. более 50 раз привлекался к административной ответственности за различные нарушения требований Правил дорожного движения, включая несоблюдение сигналов светофора, превышение скорости, отказ от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, при этом на момент совершения преступ-

ления у Г. не был погашен срок административных наказаний по 13 таким правонарушениям; после дорожно-транспортного происшествия он скрылся с места событий, был объявлен в розыск, пытался скрыть следы преступления, ввести в заблуждение органы предварительного следствия, что не может не свидетельствовать об отсутствии такого смягчающего наказание обстоятельства, как раскаяние в содеянном, на которое суд сослался при назначении наказания.

Учитывая изложенное, назначенное осужденному наказание в виде 2 лет лишения свободы судебная коллегия сочла несправедливым ввиду его чрезмерной мягкости¹.

Соразмерность преступления и наказания как требование справедливости по ст. 6 УК РФ не ограничивается соответствием деяния и наказания. В ч. 3 ст. 60 УК РФ, устанавливающей общие начала назначения наказания, принцип справедливости, закрепленный в ч. 1 ст. 6 УК РФ, дополняется условием необходимого учета обстоятельств, смягчающих и отягчающих наказание, а также влияния назначенного наказания на исправление осужденного и на условия жизни его семьи. При этом необходимо иметь в виду, что согласно ч. 2 ст. 60 УК обстоятельство, отягчающее наказание виновного, не может повторно учитываться при назначении наказания.

Данное требование не всегда соблюдается при оценке и учете отягчающих обстоятельств совершенного дорожно-транспортного преступления, тем самым нарушается принцип справедливости уголовной ответственности.

Так, приговором Яковлевского районного суда Г. осужден по ст. ст. 166 ч. 1, 264 ч. 4 УК РФ.

Согласно ст. 62 ч. 1 УК РФ при наличии смягчающих обстоятельств, предусмотренных п.п. "и" и (или) "к" ч. 1 ст. 61 УК РФ, и отсутствии отягчающих обстоятельств срок или размер наказания не могут превышать двух третей максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания, предусмотренного за совершенное преступление.

По смыслу закона две трети максимального срока или размера наказания по правилам ст. 62 УК РФ исчисляются от двух третей максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания. Из приговора видно, что в качестве обстоятельства, смягчающего наказание Г., суд признал активное способствование раскрытию преступления, предусмотренное п. "и" ч. 1 ст. 61 УК РФ, и не установил по делу отягчающих наказание обстоятельств.

Санкцией ст. 264 ч. 4 УК РФ предусмотрено максимальное наказание в виде лишения свободы сроком до 7 лет.

С учетом требований ст. 316 ч. 7 УПК РФ и ст. 62 ч. 1 УК РФ срок наказания Г. по данной статье не мог превышать 3 лет 1 месяца и 10 дней лишения свободы. Однако суд назначил Г. по данной статье наказание в виде лишения свободы сроком на 3 года 6 месяцев, что превысило максимально возмож-

¹ Обзор кассационной и надзорной практики по уголовным делам Пермского краевого суда за второе полугодие 2010 года" (утв. президиумом Пермского краевого суда 04.02.2011 г. / СПС КонсультантПлюс.

ный срок наказания¹. Приговором Яковлевского районного суда Ч. осужден по ст. 264 ч. 4 УК РФ.

Приговором суда Ч. признан виновным в том, что он, управляя автомобилем, в нарушении п. п. 2.7, 10.2 Правил дорожного движения РФ, в нетрезвом состоянии, не выбрал безопасную скорость для движения в темное время суток, что привело к потере управления и съезду в кювет с последующим опрокидыванием автомобиля. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажиру Ч. причинены телесные повреждения, не совместимые с жизнью, от которых наступила ее смерть.

Постановлением президиума областного суда приговор изменен по следующим основаниям.

Согласно ст. 6 УК РФ наказание и иные меры уголовно-правового характера, применяемые к лицу, совершившему преступление, должны быть справедливыми, то есть соответствовать характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного.

В соответствии со ст. 63 ч. 2 УК РФ отягчающее обстоятельство не может повторно учитываться при назначении наказания, если оно предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК РФ в качестве признака преступления.

Диспозицией ст. 264 ч. 4 УК РФ в качестве признака преступления предусмотрено нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения, находящимся в нетрезвом состоянии, повлекшее по неосторожности смерть человека.

Из описательно-мотивировочной части приговора видно, что суд первой инстанции при назначении Ч. наказания учел тяжесть наступивших последствий совершенного преступления в виде смерти потерпевшей и совершение Ч. преступления в состоянии алкогольного опьянения, что противоречит требованиям ч. 2 ст. 62 УК РФ.

При таких данных президиум областного суда исключил из приговора ссылку на тяжесть наступивших последствий и состояние алкогольного опьянения осужденного и смягчил назначенное Ч. наказание.²

Обзор судебной практики по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях позволяет говорить о наличии ряда проблем, препятствующих реализации принципа справедливости при назначении наказания за дорожно-транспортные преступления.

Основными нарушениями принципа справедливости в отношении рассматриваемых преступлений являются следующие.

Во-первых, вынесение несправедливого приговора вследствие его чрезмерной суровости. Имеет место в случаях, когда в приговоре судья ссылается

¹ Обзор судебной практики по уголовным делам за февраль 2011 года" (подготовлено Белгородским областным судом СПС «Гарант»

² Обзор судебной практики по уголовным делам за декабрь 2010 года (подготовлено Белгородским областным судом) // СПС Консультант Плюс.

на тяжесть наступивших в результате ДТП последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека. В то же время наступление таких последствий является конструктивным признаком – необходимым преступным результатом состава, предусмотренного ст. 264 УК РФ, входящим в его объективную сторону. В соответствии с ч. 2 ст. 63 УК РФ в тех случаях, если отягчающее обстоятельство предусмотрено соответствующей статьей особенной части Уголовного кодекса РФ в качестве признака преступления, оно не может повторно учитываться при назначении наказания. В противном случае нарушается требования принципа справедливости о недопустимости наказания дважды за одно и то же деяние, двойного учета отягчающих обстоятельств.

Во-вторых, несправедливость наказания может быть обусловлена чрезмерной мягкостью наказания. Назначение наказания условно за дорожно-транспортные преступления, повлекшее смерть человека криминологически не оправданно, несправедливо, не отвечает конституционным требованиям о первоочередной охране жизни российских граждан.

Так, Дзержинским районным судом г. Перми А. осужден по ч. 3 ст. 264 УК РФ к 4 годам лишения свободы с лишением права управлять транспортными средствами на срок 3 года, в силу ст. 73 УК РФ основное наказание в виде лишения свободы постановлено считать условным, с испытательным сроком 5 лет и возложением обязанностей.

В кассационном представлении государственный обвинитель фактически поставил вопрос об отмене приговора ввиду чрезмерной мягкости назначенного осужденному наказания.

Судом было оставлено без внимания и оценки данные о наличии у А. на момент рассматриваемых событий непогашенных административных взысканий за нарушения Правил дорожного движения, в том числе за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, не учтены в полной мере установленные в судебном заседании обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и характер допущенных А. нарушений требований Правил дорожного движения. Как установлено судом причиной дорожно-транспортного происшествия явилось грубое нарушение водителем Ар. Правил дорожного движения РФ, а именно пунктов 2.7 и 10.1 ПДД, запрещающих управлять автомобилем в состоянии алкогольного опьянения и превышать установленную дорожным знаком скорость движения.

В-третьих, несправедливость наказания может быть связана с неполным исследованием в процессе привлечения виновного к уголовной ответственности данных о его личности.

В процесс привлечения к уголовной ответственности правоприменитель не всегда в полном объеме исследует данные о личности лица, виновного в дорожно-транспортном преступлении, что также порождает нарушение принципа справедливости уголовной ответственности.

Так, центральным районным народным судом г. Красноярск Герасимов осужден по ч. 2 ст. 211 УК. Он признан виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшем смерть потерпевшей. 19 декабря 1991 г. Герасимов, находясь в состоянии алкогольно-

го опьянения, страдая ишемической болезнью сердца, стенокардией, приходящим нарушением режима сердца, которые сопровождаются потерей сознания, управлял принадлежавшей ему технически исправной автомашиной ВАЗ-2101, двигаясь по улице г. Красноярск, Герасимов вел автомашину в нарушение Правил дорожного движения. При возникновении опасности для движения, видя впереди стоящий у обочины дороги автомобиль, не принял мер к снижению скорости вплоть до остановки или безопасного объезда препятствия и совершил наезд на автомашину МАЗ-5334, находившуюся у обочины дороги с включенными габаритными фарами. В результате происшествия пассажирка автомашины ВАЗ-2101 получила тяжкие телесные повреждения, от которых скончалась на месте происшествия. Герасимову причинены тяжкие телесные повреждения.

Заместитель Генерального прокурора РФ в протесте поставил вопрос об отмене судебных решений и прекращении дела в отношении Герасимова за отсутствием в его действиях состава преступления. Он в протесте указал, что Герасимов страдает ишемической болезнью сердца в форме стенокардии на фоне гипертонической болезни II стадии, которая может сопровождаться кратковременными потерями сознания (типа обмороков), что могло иметь место непосредственно перед столкновением автотранспортных средств 19 декабря 1991 г. И поскольку, указано в протесте, Герасимов ввиду внезапной потери сознания не должен был и не мог предвидеть наступления последствий от столкновения с автомашиной и смерти потерпевшей, его вины в нарушении Правил дорожного движения не имеется.

Органами предварительного следствия и судом не проверено влияние алкогольного опьянения, в котором находился Герасимов в момент происшествия, на возникновение у него при наличии ишемической болезни сердца кратковременной потери сознания. В приговоре суд указал, что, согласно акту комиссионной судебно-медицинской экспертизы, Герасимов мог потерять сознание при управлении автомобилем в момент происшествия. Таким образом, при новом расследовании органами предварительного следствия было поручено принять все предусмотренные законом меры для всестороннего, полного и объективного исследования обстоятельств дела и, в частности, выяснить, находился ли Герасимов в момент автодорожного происшествия в состоянии кратковременной потери сознания (обморока).

Указанные нарушения принципов законности и справедливости при назначении наказания за дорожно-транспортные преступления обосновывают необходимость выработки критериев оценки их реализации в процессе привлечения к уголовной ответственности.

Критериями оценки реализации уголовно-правовых принципов законности и справедливости в правоприменительной деятельности могут выступать: 1) отношение лица, совершившего дорожно-транспортное преступление, к совершенному деянию и его оценке правоохранительными органами; 2) отношение потерпевшего к совершенному преступлению и мерам по защите его прав и законных интересов; 3) результаты возмещения причиненного преступлением ущерба; 3) общественное мнение в отношении защищенности населения от до-

рожно-транспортной преступности и деятельности правоохранительных органов.

Анализ правоприменительной практики, позволил сделать вывод, что подходы к квалификации рассматриваемых преступлений и назначение наказания за их совершение являются достаточно противоречивыми. В частности, не всегда правильно квалифицируются нарушения правил дорожного движения, совершенные по вине пешеходов и иных участников дорожного движения, устанавливается причинная связь между действиями лица, нарушившими правила безопасности и последствиями дорожно-транспортного преступления.

Особую сложность представляют случаи, когда вредные последствия являются результатом совместных (но несогласованных) действий различных лиц - участников движения. Установление причинной связи по этой категории дел, с учетом отмеченных обстоятельств, представляет трудность для судебной практики.

Реализацию принципа справедливости при применении норм уголовного закона о дорожно-транспортных преступлениях осложняют трудности в дифференциации ответственности участников дорожного движения, установлении их вины и меры ответственности. Индивидуализация ответственности предполагает, также учет состояния здоровья и других личных качеств лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие. Это вытекает из общих принципов уголовного права. Некоторые особенности личности водителя могут иметь решающее значение не только при назначении наказания, но и при установлении оснований уголовной ответственности, т. е. при выяснении признаков состава преступления.

Таким образом, в условиях повышения дорожно-транспортной аварийности обеспечение неотвратимости ответственности всех участников дорожного движения и лиц, ответственных за эксплуатацию транспорта, индивидуализация и справедливость наказания виновных, особенно важны и способны привести к существенному повышению безопасности на российских дорогах.

Заключение

В современных условиях проблема дорожно-транспортной преступности в России, представляет угрозу безопасности граждан и государства. Наиболее тяжкий вред наносят дорожно-транспортные преступления. Их совершается более 50 тыс. ежегодно.

Стабилизации обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения могут способствовать совершенствование действующего законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, повышение эффективности деятельности органов, ответственных за привлечение к уголовной ответственности лиц, виновных в совершении дорожно-транспортных преступлений.

Общественная опасность преступлений в сфере безопасности дорожного движения состоит в том, что их количество имеет тенденцию к увеличению, а ущерб, причиняемый нарушениями правил дорожного движения, порой невосполним, так как в результате их совершения гибнут люди.

Наличие в Уголовном кодексе самостоятельной главы «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» отражает особенности видового объекта дорожно-транспортных преступлений, способствует уяснению их специфики и степени общественной опасности, правильной квалификации, индивидуализации наказания и дифференциации ответственности участников дорожного движения.

Результаты исследования показали, что толкование и квалификация дорожно-транспортных преступлений в современный период являются сложными и неоднозначными, требуя от правоприменителя специальных знаний нормативно-правовых актов, регламентирующих безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта. Уяснение объективных признаков дорожно-транспортных преступлений не должно замыкаться на фактах нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и наступлении предусмотренных уголовным законом последствий. Установление и доказывание всех объективных обстоятельств содеянного, их взаимная обусловленность, наличие вины и учет вклада каждого участника дорожного движения в механизм возникновения аварийной ситуации позволяют правильно квалифицировать и определить наказание виновным лицам.

Реализацию принципа законности при квалификации дорожно-транспортных преступлений затрудняет наличие бланкетных диспозиций в их составах, требующих обращения к различным нормативным актам, устанавливающим правила движения и эксплуатации транспорта, а также смежность данных составов с административными правонарушениями в области безопасности движения и эксплуатации транспорта.

При привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления необходим дифференцированный подход к лицам, виновным в их совершении. В ряде случаев, когда в результате преступного нарушения правил дорожного движения причиняется тяжкий вред здоровью человека, освобож-

дение от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления может быть оправданным и целесообразным. При этом оно должно быть незаурядным обстоятельством, поскольку, будучи поощрительной мерой, исключает любые негативные правовые последствия для виновного. В качестве дополнительных критериев целесообразности освобождения виновного в преступных нарушениях правил дорожного движения лица от уголовной ответственности может выступать степень вины лица, совершившего дорожно-транспортное преступление, характер его неосторожности, виктимное поведение потерпевшего.

Восстановление справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, повлекшие последствия в виде смерти граждан должно заключаться в назначении за них реального наказания, связанного с лишением свободы.

Реализацию принципа справедливости при применении норм уголовного закона о дорожно-транспортных преступлениях осложняют трудности в дифференциации ответственности участников дорожного движения, установлении их вины и меры ответственности. Индивидуализация ответственности предполагает учет состояния здоровья и других личных качеств лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие.

Критериями оценки реализации уголовно-правовых принципов законности и справедливости в правоприменительной деятельности могут выступать: 1) отношение лица, совершившего дорожно-транспортное преступление, к совершенному деянию и его оценке правоохранительными органами; 2) отношение потерпевшего к совершенному преступлению и мерам по защите его прав и законных интересов; 3) результаты возмещения причиненного преступлением ущерба; 3) общественное мнение в отношении защищенности населения от дорожно-транспортной преступности и деятельности правоохранительных органов. Степень достижения указанных критериев в ходе реализации принципов законности и справедливости при привлечении к уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления позволит повысить эффективность уголовной политики в сфере дорожно-транспортной безопасности.

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 г. Москва «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»

В связи с вопросами, возникающими у судов при рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных статьями 264, 266 и 166 УК РФ, Пленум Верховного Суда Российской Федерации, руководствуясь статьей 126 Конституции Российской Федерации, постановляет:

1. Обратить внимание судов, что уголовная ответственность за преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

2. Субъектом преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (пункт 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, далее - Правила). Им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

В силу пункта 1.2 Правил к механическим транспортным средствам не относятся мопеды и другие транспортные средства, приводимые в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 кубических сантиметров и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 километров в час, а также велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. Лица, управлявшие указанными транспортными средствами и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по частям 1, 2 или 3 статьи 268 УК РФ.

3. При рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных статьей 264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно

пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в статье 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Если в обвинительное заключение (обвинительный акт) включены отдельные пункты названных правил, нарушения положений которых не соответствуют установленным в судебном заседании фактическим обстоятельствам дела, суд, исходя из положений статьи 237 УПК РФ, по ходатайству стороны или по собственной инициативе вправе возвратить уголовное дело прокурору для предъявления обвинения с указанием конкретных пунктов правил, нарушение которых повлекло указанные в статье 264 УК РФ последствия, если это не связано с восполнением неполноты произведенного дознания или предварительного следствия и при этом не ухудшается положение подсудимого.

4. Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления авто-транспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ.

5. Обратить внимание судов на то, что при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными статьей 264 УК РФ.

В тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по статье 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации.

6. Решая вопрос о виновности либо невиновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия вследствие превышения скорости движения транспортного средства, следует исходить из требований пункта 10.1 Правил, в соответствии с которыми водитель должен вести его со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения.

Исходя из этого при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скоро-

сти вплоть до остановки транспортного средства. Уголовная ответственность по статье 264 УК РФ наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь.

7. При решении вопроса о технической возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия судам следует исходить из того, что момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить.

При анализе доказательств наличия либо отсутствия у водителя технической возможности предотвратить дорожно-транспортное происшествие в условиях темного времени суток или недостаточной видимости следует исходить из того, что водитель в соответствии с пунктом 10.1 Правил должен выбрать скорость движения, обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

8. Судам следует иметь в виду, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке заключений автотехнических экспертиз судам следует также исходить из того, что объектом экспертного исследования могут быть обстоятельства, связанные с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения.

9. В тех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части статьи 264 УК РФ, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия, поскольку в соответствии с частью 2 статьи 17 УК РФ совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями Уголовного кодекса Российской Федерации.

Если из-за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства по неосторожности был одновременно причинен тяжкий вред здоровью нескольким лицам, виновное лицо несет уголовную ответственность по части 1 статьи 264 УК РФ.

10. Если суд на основании исследованных доказательств установит, что указанные в статье 264 УК РФ последствия наступили не только вследствие на-

рушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но и ввиду несоблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил (неприменение пассажиром при поездке ремней безопасности, поездка на мотоцикле без мотошлема и т.п.), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие наказание, за исключением случаев, когда водитель не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров (пункт 2.1.2 Правил).

11. Обратить внимание судов, что при назначении наказания лицу, совершившему предусмотренное статьей 264 УК РФ преступление в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, в силу части 3 статьи 60 УК РФ следует учитывать указанное обстоятельство как отрицательно характеризующее личность этого лица, умышленно допустившего нарушение пункта 2.7 Правил, повышающее степень общественной опасности им содеянного.

12. В связи с тем, что статья 264 УК РФ, наряду с основным наказанием предусматривает возможность применения к виновному дополнительного наказания в виде лишения права управления транспортным средством, суду следует иметь в виду, что исходя из статьи 47 УК РФ указанное дополнительное наказание может быть назначено как лицу, которому в установленном законом порядке было выдано соответствующее удостоверение, так и лицу, управлявшему автомобилем или другим транспортным средством без соответствующего разрешения.

При назначении виновному дополнительного наказания в виде лишения права управления транспортным средством суду надлежит информировать об этом соответствующее управление ГИБДД в субъекте Российской Федерации. Имеющееся в деле удостоверение на право управления транспортными средствами следует направить в это подразделение для исполнения приговора суда.

13. При рассмотрении дел о применении принудительных мер медицинского характера в отношении лиц, совершивших деяние, предусмотренное статьей 264 УК РФ, и в силу статей 21 или 81 УК РФ освобожденных от уголовной ответственности или наказания с применением принудительных мер медицинского характера, судам надлежит информировать органы, правомочные решать вопросы о лишении специального права, для принятия мер по прекращению действия права этих лиц на управление транспортными средствами, а также изъятия соответствующих удостоверений.

14. Рекомендовать судам при установлении обстоятельств, способствовавших совершению преступлений, ответственность за которые предусмотрена статьей 264 УК РФ (несоответствие состояния дорог, мостов, железнодорожных переездов и т.п. строительным правилам, нормам, стандартам и другим нормативным документам; использование неисправных транспортных средств, прошедших государственный технический осмотр, и т.д.), путем вынесения частных определений (постановлений) обращать внимание соответствующих ор-

ганизаций и должностных лиц на обстоятельства и факты нарушения закона, требующие принятия необходимых мер для их устранения. В указанных случаях суду следует также решать вопрос о возможности учета таких обстоятельств в качестве смягчающих наказание (статья 61 УК РФ).

15. В тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации о преступлениях против личности.

16. Разъяснить судам, что прекращение уголовного дела о преступлении, предусмотренном статьей 264 УК РФ, за примирением сторон (статья 25 УПК РФ) является правом, а не обязанностью суда. При принятии решения о прекращении уголовного дела в связи с примирением лица, совершившего преступление, с потерпевшим, суду надлежит всесторонне исследовать характер и степень общественной опасности содеянного, данные о личности подсудимого, иные обстоятельства дела (надлежащее ли лицо признано потерпевшим, его материальное положение, оказывалось ли давление на потерпевшего с целью примирения, какие действия были предприняты виновным для того, чтобы заглавить причиненный преступлением вред, и т.д.). Принимая решение, следует оценить, соответствует ли оно целям и задачам защиты прав и законных интересов личности, общества и государства.

В связи с этим необходимо также устанавливать, соблюдены ли предусмотренные статьей 76 УК РФ основания, согласно которым от уголовной ответственности может быть освобождено лицо, впервые совершившее преступление небольшой или средней тяжести, если оно примирилось с потерпевшим и загладило причиненный ему вред.

17. Обратить внимание судов, что при рассмотрении дел о недоброкачественном ремонте транспортных средств и выпуске их в эксплуатацию с техническими неисправностями надлежит устанавливать причинную связь между недоброкачественным ремонтом отдельных систем, узлов транспортного средства, а также нарушением технологического процесса при их установке или замене и выпуском его в эксплуатацию и наступившими последствиями, указанными в статье 266 УК РФ.

Под недоброкачественным ремонтом транспортного средства следует понимать неустранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами либо установку недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного средства).

В связи с этим необходимо выяснять, нарушение каких конкретно правил и нормативов повлекло наступление последствий, указанных в статье 266 УК РФ. Для установления таких нарушений и фактов использования при ремонте недоброкачественных деталей и узлов надлежит при наличии к тому оснований назначать автотехническую экспертизу.

Под выпуском в эксплуатацию (действиями или бездействием) технически неисправных транспортных средств следует понимать невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями. К таким лицам могут быть отнесены работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых инструкциями, правилами или соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного или должностного положения возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств.

Преступление, предусмотренное статьей 266 УК РФ, является оконченным с момента наступления последствий в виде причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека или его смерти.

18. Субъектами преступления, предусмотренного статьей 266 УК РФ, могут быть как работники автотранспортных организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом, так и работники других организаций, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы-предприниматели либо работники авторемонтных мастерских, имеющие лицензию на осуществление предпринимательской деятельности, которые произвели недоброкачественный ремонт, повлекший по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть.

19. Разъяснить, что действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (пункт 2.5) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по статье 125 УК РФ.

Под заведомостью оставления без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии, следует понимать случаи, когда водитель транспортного средства осознавал опасность для жизни или здоровья потерпевшего, который был лишен возможности самостоятельно обратиться за медицинской помощью вследствие малолетства, старости, болезни или беспомощного состояния (например, в случаях, когда водитель скрылся с места происшествия, не вызвал скорую медицинскую помощь, не доставил пострадавшего в ближайшее лечебное учреждение и т.п.).

20. Решая вопрос о виновности лица в совершении преступления, предусмотренного статьей 166 УК РФ, судам следует иметь в виду, что под противоправным завладением транспортным средством без цели хищения (статья 166 УК РФ) понимается завладение чужим автомобилем или другим транспортным

средством (угон) и поездку на нем без намерения присвоить его целиком или по частям.

Неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения является оконченным преступлением с момента отъезда либо перемещения транспортного средства с места, на котором оно находилось.

Как покушение на угон транспортного средства без цели хищения следует рассматривать действия лица, пытавшегося взломать замки и системы охранной сигнализации, завести двигатель либо с целью угона начать движение, если действия этого лица были пресечены или по иным не зависящим от него обстоятельствам ему не удалось реализовать преступный умысел на использование транспортного средства в личных интересах без цели хищения.

21. Под иными транспортными средствами, за угон которых без цели хищения предусмотрена уголовная ответственность по статье 166 УК РФ, следует понимать механические транспортные средства (троллейбусы, трактора, мотоциклы, другие самоходные машины с двигателем внутреннего сгорания или электрическим двигателем, катера, моторные лодки). Не являются предметом данного преступления мопеды, велосипеды, гребные лодки, гужевой транспорт и т.п.

22. Если лицо, совершившее угон транспортного средства без цели хищения, наряду с этим похищает находящееся в нем имущество, содеянное подлежит квалификации по статье 166 и соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за хищения.

Завладение транспортным средством в целях последующего разукрупления и присвоения его частей либо обращения транспортного средства в свою пользу или в пользу других лиц подлежит квалификации как хищение.

23. Разъяснить, что под насилием, не опасным для жизни или здоровья, при угоне (пункт "в" части 2 статьи 166 УК РФ) следует понимать умышленное нанесение побоев или совершение иных насильственных действий, связанных с причинением потерпевшему физической боли либо с ограничением его свободы (связыванием рук, применением наручников и т.п.). Под насилием, опасным для жизни или здоровья, либо угрозой применения такого насилия при угоне (часть 4 статьи 166 УК РФ) следует понимать умышленные действия, повлекшие причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, а также легкого вреда здоровью, вызвавшего кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности и угрозу совершения перечисленных действий.

При угоне, совершенном с указанными квалифицирующими признаками, дополнительной квалификации действий лица по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации о преступлениях против жизни и здоровья не требуется, за исключением случаев, когда в результате насилия, примененного в ходе угона, наступила смерть потерпевшего.

Если в результате умышленного применения в ходе неправомерного завладения транспортным средством насилия, опасного для жизни или здоровья, наступила по неосторожности смерть потерпевшего, содеянное следует квалифицировать в зависимости от конкретных обстоятельств дела по части 4 статьи 166 УК РФ и по части 4 статьи 111 УК РФ.

Под неправомерным завладением транспортным средством без цели хищения понимается также совершение поездки под управлением владельца или собственника транспортного средства в результате применения к нему насилия или угрозы применения насилия (в соответствии с пунктом "в" части 2 либо частью 3 или 4 статьи 166 УК РФ), поскольку в таком случае указанное лицо лишается возможности распоряжаться транспортным средством по своему усмотрению.

24. При неправомерном завладении транспортным средством без цели хищения несколькими лицами по предварительному сговору действия каждого следует рассматривать как соучастие в преступлении, то есть как соисполнительство (часть 2 статьи 34 УК РФ), квалифицируя содеянное ими по пункту "а" части 2 статьи 166 УК РФ без ссылки на статью 33 УК РФ независимо от того, кто из участников преступной группы фактически управлял транспортным средством.

25. При квалификации действий лица, совершившего неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения, по части 3 статьи 166 УК РФ в случае причинения особо крупного ущерба судам следует исходить из фактически понесенных владельцем расходов, связанных с ремонтом найденного автомобиля в случае, если он поврежден во время угона.

Если угнанное транспортное средство получило технические повреждения, исключающие возможность его восстановления и дальнейшей эксплуатации, размер причиненного ущерба следует исчислять исходя из его фактической стоимости на день совершения указанного преступления.

В указанных случаях дополнительной квалификации действий лица по статье 168 УК РФ не требуется.

26. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения и последующее его умышленное уничтожение или повреждение подлежат квалификации по совокупности преступлений, предусмотренных соответствующей частью статьи 166 УК РФ и при наличии к тому оснований статьей 167 УК РФ, если эти деяния причинили владельцу транспортного средства значительный ущерб, а действия виновного лица не квалифицированы как угон транспортного средства без цели хищения по признаку причинения потерпевшему особо крупного ущерба.

27. В тех случаях, когда лицо неправомерно завладело автомобилем или другим транспортным средством, намереваясь впоследствии возвратить его владельцу за вознаграждение, действия его надлежит квалифицировать по со-

ответствующей статье Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающей ответственность за хищение.

28. Судам при рассмотрении дел о хищении транспортного средства надлежит выяснять, какие исследованные в судебном заседании обстоятельства подтверждают умысел лица, совершившего завладение указанным транспортным средством, на обращение его в свою пользу или пользу других лиц. Если суд установит, что указанные неправомерные действия лица совершены лишь для поездки на угнанном автомобиле (транспортном средстве) или в иных целях без корыстных побуждений, содеянное при наличии к тому оснований подлежит правовой оценке как неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения по соответствующей части статьи 166 УК РФ, при условии, если такая квалификация содеянного не ухудшает его положение.

29. Неправомерное завладение транспортным средством с целью облегчить совершение другого преступления, если у лица отсутствовала цель обратиться транспортное средство в свою пользу или в пользу другого лица, надлежит квалифицировать по статье 166 УК РФ и по совокупности по соответствующим статьям Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за совершение иных преступлений.

30. Принадлежащее обвиняемому транспортное средство в соответствии со статьей 81 УПК РФ подлежит конфискации только в случаях, когда оно использовалось в качестве орудия умышленного преступления.

При совершении преступления лицом, признанным виновным в содеянном по статье 264 УК РФ, транспортное средство не может быть признано орудием преступления.

31. Судам надлежит разрешать гражданские иски, вытекающие из уголовных дел о транспортных преступлениях, за исключением случаев, когда заявления о возмещении ущерба неподведомственны судам общей юрисдикции.

По делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, должны привлекаться владельцы транспортных средств, на которых в соответствии с пунктом 1 статьи 1079 ГК РФ возлагается обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности. Под владельцами источника повышенной опасности следует понимать организацию или гражданина, осуществляющих его эксплуатацию в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо по другим законным основаниям (например, по договору аренды, проката, безвозмездного пользования, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности).

Список литературы:

Нормативно-правовые акты:

1. Конвенция о защите прав человека и основных свобод (заключена в г. Риме 04.11.1950) // Собрание законодательства Российской Федерации-08.01.2001.- № 2.- Ст. 163.
2. Конституция Российской Федерации. Официальный текст. (с поправками от 30.12.2008.) // «Собрание законодательства РФ», 26.01.2009, № 4, ст. 445.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации (в ред. от 20.10.2011.) - М., 2011
4. Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации (в ред. от 01.07.2010.) - М., 2011
5. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (в ред. от 27.07.2010. № 195-ФЗ.) - М., 2011
6. Кодекс об административных правонарушениях РФ - М., 2011
7. О полиции: Федеральный закон РФ от 7.02.011 г. № 7 // РГ. 8 февраля 2011. №25
8. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон РФ от 15 ноября 1995 г. (в ред. от 21. 04. 2011 г. // РГ. 26 декабря. № 245.
9. Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. (с послед. измен.)
10. О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений: Приказ МВД РФ от 17.01.2006 № 19 (в ред. Приказа МВД РФ от 29.01.2009 № 60).
11. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года. Утв. Указом Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537.
12. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (утв. постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100) (с изменениями от 2 марта 2009 г.).
13. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Рос газ. от 26 декабря 2008 г. №4822
14. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом // «Собрание законодательства РФ», 25.04.2011, №17, ст. 2407
15. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ (с изменениями от 21 апреля 2011 г.) // Рос. газета - 17.11.2007.

16. Совместный приказ Генеральной Прокуратуры России, МВД России, МЧС России, Минюста России, ФСБ России, Минэкономразвития России, ФСКН России № 39/1070/1021/253/ 780/353/399 от 29.12.05 г. «О едином учете преступлений».

17. Приказ МВД РФ от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения»

18. Приказ МВД России от 29.01.2008 г. № 80 «Вопросы организации деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы милиции общественной безопасности».

19. Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения»

Справочно-энциклопедические издания, монографии, учебники, комментарии:

20. Алексеева Л.А. Транспортные преступления: проблемы квалификации и наказуемости - Орел: ОрЮОИ МВД России, 2010.

21. Братенков С.И., Широков В.А. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, неправомерное завладение автомобилем или транспортным средством: криминологический анализ и судебная практика // Российская юстиция. 2008. № 9.

22. Гаврилов Б. Я. Современная уголовная политика России: цифры и факты. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008.

23. Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика. – М., 2003.

24. Головкин В.В. Учебник инспектора ГИБДД. – М.: Эксмо, 2007.

25. Жулев В.И., Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения. - М.: Юрист, 1997.

26. Жулев В.Н. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001.

27. Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. – М.: Спарк, 2008.

28. Замосковцев П.В., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: Учебное пособие. – Хабаровск, 1988.

29. Иваник Н.П., Свистунов К.А. Транспортные преступления. Саратов, 2002.

30. Климкин В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация. Автореф. дис. ... канд. юрид наук. - М., 2004.

31. Кочои С.М. Уголовное право. Общая и особенная части /Учебник. - М.: Волтерс Клувер, 2011.

32. Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003.

33. Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Воронеж, 2005

34. Пикуров Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений. Волгоград, 2001.

35. Рублев А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. - Тюмень, 2007.

36. Статистические данные о состоянии преступности за январь-июнь 2010 г. ГИЦ МВД России, 2010.

37. Соктоев З.Б. Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика: Автореф. дис....канд. юрид. наук. Краснодар, 2001.

38. Состояние правопорядка в Российской Федерации и основные результаты деятельности органов внутренних дел и внутренних войск в 2010 году. Аналитические материалы. - М., 2011.

39. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности – СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002.

40. Уголовное право России / Учебник для вузов: в 2 т. Т. 2: Особенная часть / Под ред. А.Н. Игнатова, Ю.А. Красикова. – М., 2008.

41. Уголовное право России / Учебник / Под ред. Рарога А.И. – М.: Проспект, 2011.

42. Уголовное право Российской Федерации: Особенная часть / Учебник для вузов / Под. ред. Иногамовой-Хегай Л.В., Рарога А.И., Чучаев А.И. – М.: Инфра-М, 2011.

43. Уголовное право. Общая и особенная части. Курс лекций / Под ред. В.И. Гладких, П.В. Федотова. – М., 2010.

44. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, расследование. - Тюмень, 2001.

Научные статьи:

45. Войтенков Е.А. Некоторые вопросы противодействия преступлениям и правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения // Российский следователь. 2009. № 17. С26-27.

46. Гирько С.И. Об особенностях концептуальных подходов к созданию теории общественной безопасности и стратегии правоохранительной деятельности по обеспечению общественной безопасности в Российской Федерации: актуальные проблемы и основные гипотезы. Научный доклад к заседанию секции по актуальным проблемам нейтрализации внутренних угроз национальной

безопасности научного совета при Совете Безопасности Российской Федерации. М., 2009. С. 152-153.

47. Жулев В.Н., Перько С.Н. Уголовная ответственность за ДТП // Юридический консультант. 1997. № 7. С. 22-25.

48. Иванова В.В., Горнаков Т.Н. Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств // Следователь. 1999. № 7. С. 20-24

49. Кошкин А.В., Любимов Л.В. Особенности совершения дорожно-транспортных преступлений и дифференциация ответственности участников дорожного движения // Уголовное право и криминология: современное состояние и перспективы развития: Сборник научных трудов. - Воронеж: Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2009, Вып. 5. - С. 150-164.

50. Нафиков М.М. Проблемы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК (вопросы теории и практики) // Мировой судья. 2010.

51. Пикуров Н.И. Новое уголовное законодательство об ответственности лиц, связанных с обеспечением безопасности движения транспорта // Российская юстиция. 2011. № 2. – С. 11-13.

52. Проценко С. В. Установление форм вины в процессе квалификации транспортного преступления // Уголовное право. 2009. № 2. – С. 59-63.

53. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. № 14. – С. 22-25.

54. Сосновский А.Л. О проблемах безопасности дорожного движения в Постановлениях Пленума Верховного Суда Российской Федерации (РСФСР) // Следователь. 2009. № 10. – С. 14-16.

Монография

кандидат юридических наук
Баранчикова Марина Вячеславовна

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРИНЦИПОВ ЗАКОННОСТИ
И СПРАВЕДЛИВОСТИ ПРИ ПРИВЛЕЧЕНИИ
К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1089 от 15.08.2011 г.

Подписано в печать ____ . ____ 2011 г. Формат 60 x 90¹/₁₆.

Усл. печ. л. ____ Тираж ____ экз. Заказ № ____

Орловский юридический институт МВД РФ.
302027, Орел, Игнатова, 2.