

Медведицкова Л.В.

**ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С
НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Методические рекомендации

2015

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
Глава 1. Социальная обусловленность уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений и проблемы законодательной регламентации отдельных признаков, характеризующих нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	8
Глава 2. Уголовно-правовая характеристика объективных, субъективных и квалифицирующих признаков состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	19
Заключение	40
Список использованных источников	47

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, УГОЛОВНАЯ СТАТИСТИКА ДТП, УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ТЯЖКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ, КЛАССИФИКАЦИЯ ДТП, КВАЛИФИКАЦИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, КОНКУРЕНЦИЯ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ.

Объект исследования: комплекс общественных отношений, возникающих в связи с преступным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет исследования: изучение положений уголовно-правового института ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений, теоретических и практических аспектов проблем квалификации и конкуренции норм УК РФ, а также комплексный анализ нормативных правовых актов, регулирующих данную сферу правоотношений.

Цель исследования: научно-теоретический анализ понятия и содержания, классификации транспортных преступлений, изучение особенностей судебной практики квалификации и конкуренции норм ответственности за ДТП, а также комплексное, системное исследование законодательной базы, регламентирующей вопросы ответственности за ДТП и федеральных целевых программ, направленных на снижение негативных показателей, характеризующих состояние общественной безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Задачи исследования:

- обоснование социальной обусловленности уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений;
- изучение статистических показателей, свидетельствующих о нарушениях правил дорожного движения и дорожно-транспортного травматизма на дорогах России;

- анализ проблем законодательной регламентации отдельных признаков, характеризующих нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- характеристика уголовно-правовых объективных, субъективных и квалифицирующих признаков состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Методы исследования: общенаучные методы: анализ, синтез, сравнение; специальные методы исследования: сравнительно-правовой, формально-логический, конкретно-социологический, системно-структурный, а также некоторые другие методы.

Область применения: научные выводы и положения исследования могут быть использованы при проведении занятий по учебным дисциплинам: «Уголовное право», «Квалификация преступлений», «Криминология», «Предупреждение преступлений и административных правонарушений в органах внутренних дел»; в процессе нормотворческой деятельности для совершенствования действующего национального законодательства в сфере обеспечения соблюдения правил дорожного движения и предотвращения дорожно-транспортного травматизма на дорогах России, а также могут быть внедрены в практическую деятельность подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения.

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях государство предпринимает много усилий для повышения эффективности мер безопасности в сфере дорожного движения, в частности, в последние годы предприняты значительные шаги для улучшения нормативно-правовой регламентации отдельных направлений в этой области.

Органы ГИБДД МВД России усиливают предупредительные меры, позволяющие постепенно снижать негативные показатели, характеризующие состояние общественной безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Не так давно завершена реализация Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»¹, распоряжением Правительства РФ от 27 октября 2012 г. № 1995-р утверждена Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»².

Однако показатели статистики в данной сфере в настоящее время не дают повода для большого оптимизма, не позволяют говорить о наступлении коренного перелома в лучшую сторону, хотя динамика последних лет все же свидетельствует о снижении показателя нарушения правил дорожного движения и дорожно-транспортного травматизма на дорогах России.

В рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» в 2010 году по сравнению с расчетным 2004 годом сократились³:

¹ Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах: пост. Правительства Рос. Федерации от 20 февр. 2006 года № 100 // Собрание законодательства РФ.- 27.02.2006. - № 9. - Ст. 1020.

² Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»: расп. Правительства Рос. Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р // Собрание законодательства Рос. Федерации. - 14.10.2013. - № 41. - Ст. 5183.

³ Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»: распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 № 1995-р // Собрание законодательства РФ.- 05.11.2012.- № 45.- Ст. 6282.

транспортный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств) - на 32,8 процента, составив 6,1 погибшего на 10 тыс. транспортных средств;

социальный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения) - на 19,4 процента, составив 18,6 погибшего на 100 тыс. населения;

тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших) - на 6,8 процента, составив 9,6 погибшего на 100 пострадавших;

количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, - на 36 процентов;

количество дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, - на 6,1 процента.

Но существует и другая значительная проблема в этой сфере. Изменение статистических показателей в равной степени может свидетельствовать об изменении уровня латентности данной категории преступлений. Тенденция весьма не желательная в деятельности структурных подразделений правоохранительных органов. Следственно-судебная практика нуждается в тщательном анализе случаев, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и корректировке нормативно-правовых норм, регламентирующих вопросы безопасности участников дорожного движения и ответственности за нарушение ПДД, повлекших наступление тяжких последствий.

В целом следует считать своевременными разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, данные в Постановлении 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»⁴. Вместе с тем отдельные разъяснения не в полной мере вносят ясность в практику применения ст. 264 УК РФ, нуждаются в дополнительных аргументах и более тщательном толковании объективных и субъективных признаков данного преступления. Это актуально в связи с принятием новой редакции данной статьи, где произошли существенные изменения в трактовке субъективных признаков квалифицированных составов. Особое внимание требуется для правильного понимания теоретической и правовой сущности причинной связи применительно к транспортным преступлениям, а также для точного установления форм и содержания вины. До настоящего времени неправильная трактовка этих признаков приводит к частым ошибкам в квалификации преступного нарушения Правил дорожного движения и не позволяет тщательно индивидуализировать содеянное.

В связи с выше представленным необходимо предпринять усилия для разъяснения отдельных положений, способных существенным образом изменить ситуацию и ответить на возникающие в практической деятельности сотрудников правоохранительных органов вопросы квалификации признаков преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств.

⁴ 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: пост. Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 09.12.2008 № 25 // Российская газета.- № 265. - 26.12.2008.

ГЛАВА 1. Социальная обусловленность уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений и проблемы законодательной регламентации отдельных признаков, характеризующих нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Установление уголовной ответственности за те или иные общественно опасные деяния должно быть обоснованным, отвечающим критериям криминализации преступных деяний. В этом смысле следует предполагать обоснованность того или иного преступления в совокупности с возможностью его процессуального оформления и использования норм доказательственного права. Иначе говоря, деяние должно быть весьма распространенным, обладать высокой степенью общественной опасности, позволяющей отграничивать его от иных правонарушений⁵.

О распространенности нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств спорить нет необходимости. Как свидетельствует статистика, основная доля происшествий и пострадавших в них людей приходится на автомобильный транспорт. На автомобильных дорогах нашей страны погибает и получает ранения более 99% от всех жертв на транспорте в целом.

Только за последние 7 лет в стране произошло более 1 млн. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и получили ранения более 1,5 млн. человек. Ежегодно в России погибает более 30 тыс. граждан, более 200 тыс. получают ранения, из которых более 10 тыс. становятся инвалидами. Ежегодные потери почти 45 тыс. граждан или 30 человек на 100 тыс. жителей не может себе позволить ни одна страна в мире, если она считает себя цивилизованной⁶.

⁵ Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011. 192 с.

⁶ См.: официальный сайт ГИБДД России // www.gibdd.ru.

В настоящее время ситуация относительно аварийности характеризуется следующими параметрами:

основные показатели аварийности в России в несколько раз выше, чем в развитых странах мира, в частности число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2013 году составило 26567 человек, количество дорожно-транспортных происшествий - 199431, социальный риск - 18,6 погибших на 100 тыс. населения;

около 70 процентов дорожно-транспортных происшествий в России происходит на территории городов и населенных пунктов, в них погибают более 40 процентов и получают ранения более 65 процентов общего числа пострадавших;

основными видами дорожно-транспортных происшествий продолжают оставаться происшествия с высокой тяжестью последствий, в частности наезд на пешехода (34,2 процента всех дорожно-транспортных происшествий и 33 процента погибших);

свыше половины (61,1 процента) погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2013 году составили лица в возрасте 26 - 60 лет, из которых половина наиболее трудоспособного возраста (26 - 40 лет);

в 2013 году зарегистрировано 20262 дорожно-транспортных происшествия с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в которых погибли 898 детей (уменьшение на 1,8 процента по отношению к уровню 2009 года) и получили ранения 21149 детей, 47 процентов всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях детей являлись пешеходами (10016 человек), 40,9 процента - пассажирами транспортных средств (9019 человек), 6,6 процента - велосипедистами, 5,2 процента - водителями транспортных средств;

каждый второй погибший в дорожно-транспортном происшествии ребенок участвовал в дорожном движении в качестве пассажира. В 7849 дорожно-транспортных происшествиях с участием детей-пассажиров погибли 489 и получили ранения 8530 детей. Нарушение правил перевозки

детей фиксируется при оформлении каждого десятого дорожно-транспортного происшествия;

в 2013 году зарегистрировано 10016 наездов на несовершеннолетних пешеходов, в которых погибли 332 ребенка и были ранены 10028 детей. Переход детьми проезжей части в неустановленном месте или неожиданный выход на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев, сооружений - самые распространенные причины наездов на детей (46,6 процента и 30,8 процента соответственно всех дорожно-транспортных происшествий по причинам нарушения детьми Правил дорожного движения);

в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, при этом удельный вес таких дорожно-транспортных происшествий ежегодно возрастает (от 78,8 процента общего количества дорожно-транспортных происшествий в 2004 году до 85 процентов в 2013 году). В таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (83,6 процента от общего числа погибших и 89,3 процента от общего числа раненых);

три четверти всех дорожно-транспортных происшествий по причине нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения связаны с водителями легковых автомобилей, каждое четырнадцатое дорожно-транспортное происшествие этой категории совершается водителями в состоянии опьянения;

основной причиной почти каждого пятого дорожно-транспортного происшествия, гибели и ранения каждого пятого участника дорожного движения являются недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (в 2013 году - 21 процент дорожно-транспортных происшествий, 22,2 процента погибших, 21 процент раненых);

около 60 процентов летальных исходов при совершении дорожно-транспортных происшествий приходится на догоспитальный период;

количество дорожно-транспортных происшествий, к ликвидации последствий которых в 2013 году привлекались пожарно-спасательные подразделения, составило 128658 происшествий (увеличение на 97,5 процента по отношению к уровню 2012 года), примерно каждая пятая технологическая операция при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий связана с оказанием первой помощи пострадавшим, каждая восьмая - с деблокированием пострадавших из транспортных средств.

Расчет прогнозных показателей аварийности показывает, что при отказе от продолжения применения программно-целевого метода управления сферой обеспечения безопасности дорожного движения число погибших в дорожно-транспортных происшествиях к 2020 году достигнет 32,5 тыс. человек. Этот показатель превысит аналогичный показатель 2010 года более чем на 22 процента. При этом социальный риск может возрасти до 22,7 погибших на 100 тыс. населения, а транспортный риск - до 6,4 погибшего на 10 тыс. транспортных средств.

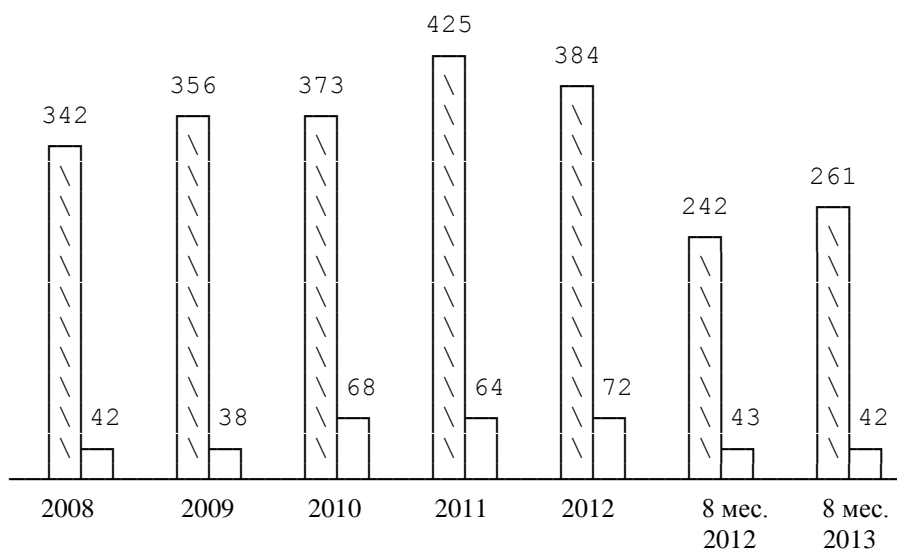
Дорожно-транспортная аварийность наносит экономике России ущерб, который по оценкам экспертов составляет около 4 - 5% валового национального продукта. За последние 20 лет количество происшествий и число пострадавших в них увеличилось более чем на четверть, при этом отмечаемое за последние годы снижение основных показателей аварийности существенно не повлияло на многолетнюю тенденцию. Высокие темпы прироста автопарка создают дополнительные предпосылки для ухудшения аварийной обстановки в стране.



К сожалению, сохраняется и печальная тенденция к росту дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями. «Если сравнивать относительные показатели дорожно-транспортного травматизма в России и странах Евросоюза, - отмечает А.С. Дугенец, - то с большим сожалением

приходится констатировать принципиальную разницу. В Российской Федерации, к сожалению, эти показатели в два - четыре раза выше европейских. Неумолимая статистика свидетельствует, что ежегодно в современной России в дорожно-транспортных происшествиях гибнет более 20% от общего числа погибших во всех странах Европы, вместе взятых».⁷

Не стала исключением статистика дорожно-транспортных происшествий и в Чеченской Республике. За последние два года наблюдается отрицательная динамика по росту аварийности на дорогах Республики. За восемь месяцев 2013 г. количество дорожно-транспортных происшествий на территории Чеченской Республики увеличилось на 7,9%, в том числе ДТП с летальным исходом. Так, за отчетный период в дорожно-транспортных происшествиях погибли 107 и получили травмы 412 человек. Зарегистрировано 68 преступлений по фактам совершения ДТП, в том числе 41 - со смертельным исходом⁸.

Динамика аварийности на дорогах Чеченской Республики



 Всего зарегистрировано ДТП, в т.ч.: | |
  с участием детей

⁷ Дугенец, А.С. Основные направления совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения // Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы и перспективы: Материалы круглого стола. Ульяновск.- 2011. -С. 85.

⁸ Комплексный анализ оперативной обстановки на территории Чеченской Республики и результатов оперативно-служебной деятельности МВД по Чеченской Республике за 8 месяцев 2013 года // Штаб МВД по ЧР. г. Грозный. 2013. С. 55.

ПОСЛЕДСТВИЯ:	2008	2009	2010	2011	2012	8 мес. 2012	8 мес. 2013
Погибло, чел.	199	204	212	233	209	124	107
в т.ч. детей	14	19	26	14	23	13	9
Ранено, чел.	481	549	573	724	696	461	412
в т.ч. детей	36	31	54	60	83	51	40

На фоне общего роста ДТП принятыми мерами удалось добиться некоторого снижения детской аварийности. По итогам восьми месяцев 2013 г. зарегистрировано 42 дорожно-транспортных происшествия с участием несовершеннолетних, в которых 9 подростков погибли и 40 ранены⁹.

Основной вид дорожно-транспортных происшествий - столкновение автотранспорта (136 ДТП, или 52% от общего количества зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий), а главная причина их совершения - несоблюдение водителями транспортных средств и пешеходами правил дорожного движения вследствие низкой транспортной дисциплины: выезд на полосу встречного движения, нарушение правил обгона и маневрирования (106 ДТП), превышение безопасной скорости движения (81 ДТП), нарушение правил дорожного движения пешеходами (33 ДТП), нарушение правил проезда перекрестков (30 ДТП) и др. Также среди причин аварийности - возрастающие плотность и интенсивность транспортных потоков, недостаточное оснащение части дорожно-уличной сети Республики техническими средствами организации движения.¹⁰

Так, за последние годы количество автовладельцев в Чеченской Республике значительно увеличилось. По состоянию на 1 сентября 2013 г. на учете в МРЭО ГИБДД МВД по ЧР состояло 236 467 транспортных средств¹¹, что значительно больше аналогичного показателя прошлого года.

⁹ Там же.

¹⁰ Там же. С. 56.

¹¹ Талхигова, Л.А. О мерах по совершенствованию служебной деятельности органов внутренних дел Чеченской Республики по обеспечению дорожной безопасности / Л.А. Талхигова // Административное право и процесс. - 2014. - № 5. - С. 86 - 88.

В целях совершенствования служебной деятельности по обеспечению дорожной безопасности МВД по Чеченской Республике реализуется комплекс мероприятий. Организовано несение службы совместными нарядами в составе сотрудников ВОГОиП МВД России, МВД по ЧР, МВД и ГУ МВД по сопредельным субъектам РФ на 5 ФКПП, расположенных на административной границе Чеченской Республики.

Осуществляя контрольно-надзорные функции, направленные на улучшение эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и организации дорожного движения, сотрудниками подразделений ГИБДД Республики обследовано: 951 дорога общей протяженностью 7272 км; 198 мостов, из которых 3 закрыто; 257 автобусных маршрутов республиканского и городского значения; 128 железнодорожных переездов. В городах и районах Республики установлено 9 светофорных объектов и 1683 дорожных знака¹².

Вблизи общеобразовательных учреждений в г. Грозном и районах Республики проводятся работы по установке искусственных дорожных неровностей, дорожных знаков ограничения максимальной скорости и знаков дополнительной информации «ШКОЛА».

В целом по Республике необходимо дополнительно установить 13 светофорных объектов и 5 тыс. дорожных знаков.

Усилена работа по соблюдению требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения юридическими лицами, имеющими в собственности автотранспортные средства, в первую очередь осуществляющие пассажирские автоперевозки. Совместно с Чеченским отделением Российской транспортной инспекции с привлечением средств массовой информации осуществляется реализация комплекса мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма при пассажирских перевозках автобусами всех форм собственности, в том числе в рамках ежегодных профилактических операций

¹² Там же.

"Автобус", "Школьник", "Лицензия", "Пассажирыские перевозки", "Такси", "Ксенон". В отчетном периоде проведены профилактические мероприятия "Спецсигнал" и "Ремень безопасности". Продолжается проведение совместного рейдового мероприятия с МТУ "Ространснадзор" по Северо-Кавказскому федеральному округу Российской Федерации.

Проведены 43 проверки автотранспортных предприятий на предмет соблюдения требований по обеспечению безопасности дорожного движения. Руководителям автотранспортных предприятий для устранения выявленных недостатков направлено 35 предписаний. По ранее выданным предписаниям дополнительно осуществлено 15 контрольных проверок¹³.

За выпуск на линию неисправного транспорта и невыполнение в установленные сроки ранее направленных предписаний к административной ответственности привлечено 29 должностных лиц автопредприятий.

Огромное внимание руководством Министерства уделяется техническому оснащению подразделений ГИБДД территориальных отделов МВД России по районам (городам) Чеченской Республики. Управление ГИБДД Министерства Республики имеет доступ к федеральной информационной системе и банку данных по учету аварийности Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, автоматизированной информационно-управляющей системе дорожно-патрульной службы "АУИП ДПС", много параметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения "МИАС", АИПС "Водитель", "Автотранспорт", "Розыск", "Документ", "Учет спецпродукции", "Распределение спецпродукции", "Лица в розыске", "Ограничение", "Фотофиксация", "ДТП-Р", "Адмпрактика"¹⁴.

¹³ Талхигова, Л.А. О мерах по совершенствованию служебной деятельности органов внутренних дел Чеченской Республики по обеспечению дорожной безопасности / Л.А. Талхигова // Административное право и процесс. 2014. - № 5. - С. 86 - 88.

¹⁴ Там же.

С 2009 г. управлением ГИБДД МВД Республики реализуются мероприятия, направленные на создание автоматизированных систем фиксации нарушений ПДД. Это направление деятельности в системе Министерства Республики новое и перспективное. Во многих странах мира системы видеонаблюдения и фиксации нарушений существуют не один год и оказывают существенную помощь правоохранительным органам по наведению порядка на улицах и дорогах.

Ведутся работы по оснащению патрульных автомобилей ДПС ГИБДД МВД по Чеченской Республике комплектами бортового оборудования спутниковой навигационно-мониторинговой системы ГЛОНАСС, которые в настоящее время уже установлены на 144 служебных автомобилях.

Для обеспечения эффективного контроля за дорожным движением на территории Республики установлены и эксплуатируются 28 стационарных комплексов фотовидеофиксации. В целях осуществления необходимых мероприятий для привлечения к административной ответственности правонарушителей на базе УГИБДД МВД по Чеченской Республике функционирует Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений дорожного движения. В отчетном периоде данными комплексами в автоматическом режиме зафиксировано 1000 нарушений правил скоростного режима, по которым вынесены и направлены водителям, нарушившим правила дорожного движения, постановления на сумму 4,7 млн. рублей.

По имеющимся данным системами видеонаблюдения оснащены 6 перекрестков г. Грозного, а также въезд и выезд в столицу Республики. При этом на них установлено более 40 видеокамер, которые круглосуточно записывают дорожную ситуацию на этих перекрестках. Информация в реальном времени отображается на мониторах Диспетчерского центра, расположенного в здании УГИБДД МВД по Чеченской Республике.

В перспективе руководством Госавтоинспекции Республики планируется дополнительно оснастить системами фотовидеофиксации и

видеонаблюдения все места интенсивного движения на дорогах Республики, где находятся так называемые очаги аварийности.

Внедрение систем фотовидеофиксации нарушений ПДД, безусловно, положительно влияет на обеспечение безопасности дорожного движения и снижение аварийности и сохранение жизни и здоровья граждан. Всего в 2013 г. сотрудниками подразделений ДПС ГИБДД, несущими службу на объектах учетно-заградительной системы, задержано 24 транспортных средства, находившихся в розыске, выявлено 350 регистрационных документов с признаками подделки или находившихся в розыске. Выявлено и пресечено 107 346 нарушений правил дорожного движения, в том числе 741 факт управления транспортными средствами в состоянии опьянения, 363 - без права управления ТС.

Пропагандистская работа с участниками дорожного движения, формирование правосознания и культуры поведения на дорогах также являются одними из приоритетных направлений деятельности правоохранительных органов Республики в целях обеспечения дорожной безопасности.

Профилактика безопасности дорожного движения, несомненно играет важную роль в направлении предупреждения нарушений Правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и дорожного травматизма. Реализуемые правоохранительными органами, в частности ГИБДД, меры способны оказать положительное влияние на снижение транспортной аварийности.

Однако первостепенная задача государства в реализации этого направления лежит в направлении законодательного совершенствования норм ответственности за дорожно-транспортные преступления.

В сложившейся ситуации высокой степени аварийности важнейшая роль в борьбе с преступлениями на дорогах страны отведена судебной практике. Ведь несомненно, что от того, насколько остро реагирует суд на факты гибели людей в автотранспортных происшествиях, зависит

предупредительная функция санкций ст. 264 УК РФ, а также достижение основной цели уголовного наказания - восстановление социальной справедливости.

Нельзя сказать, что проблема ответственности за преступное нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является новой и слабо разработанной. Она рассматривалась в работах В.И. Жулева, А.И. Коробеева, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, А.И. Чучаева и др.¹⁵. Вместе с тем существует множество проблем уголовно-правового характера, которые не позволяют эффективно бороться с транспортными преступлениями.

Целью представленных методических рекомендаций является научно-практический комментарий, составленный на основе проведенного комплексного анализа всех аспектов уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по проблемам квалификации преступлений данного вида и их предупреждения, по вопросам судебного толкования и содержанию законодательных новелл.

¹⁵ Жулев, В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001; Коробеев, А.И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр "Пресс", 2003; Лукьянов, В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М., 2003; Тяжкова, И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. В.С. Комиссарова. СПб.: Юридический центр "Пресс", 2002 и др.

ГЛАВА 2. Уголовно-правовая характеристика объективных, субъективных и квалифицирующих признаков состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В УК РФ выделена специальная глава, посвященная регламентации ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, которые в теории уголовного права и следственно-судебной практике нередко называются транспортными преступлениями. Она включает восемь составов этих преступлений.

Родовым объектом транспортных преступлений является общественная безопасность, т.е. состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз в целом, видовым объектом - состояние защищенности личности, общества и государства от угроз, сопряженных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Непосредственный объект рассматриваемых преступлений - состояние защищенности личности, общества и государства от угроз в связи с нарушениями правил безопасности движения, эксплуатации и пользования отдельными видами транспорта.

Предметом транспортных преступлений могут быть подвижной состав железнодорожного транспорта (тепловозы, электровозы, дрезины, вагоны и др., в том числе используемые на внутренних подъездных путях отдельных предприятий, наземного и подземного применения), воздушные транспортные средства (самолеты, вертолеты, мотодельтапланы и др.), средства морского, речного, автомобильного (механического) транспорта и электротранспорта, средства сигнализации, связи, иное транспортное оборудование, пути сообщения, транспортные коммуникации и

магистральные трубопроводы¹⁶.

Объективная сторона транспортных преступлений может выполняться путем совершения как действия, так и бездействия, которое проявляется в нарушении установленных федеральными законами или иными нормативными правовыми актами либо техническими нормативами или условиями правил, направленных на обеспечение безопасного функционирования железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного транспорта и электротранспорта, а также магистральных трубопроводов.

Большинство составов транспортных преступлений являются материальными, поскольку в диспозициях соответствующих норм УК РФ указывается на наступление определенных преступных последствий как результат нарушения тех или иных правил движения и эксплуатации транспортного средства либо иной противоправной деятельности. Обязательным признаком этих составов выступают и причинная связь между нарушением тех или иных правил безопасности движения и эксплуатации транспортного средства, разрушением или повреждением путей сообщения, средств сигнализации или связи, предметов транспортного оборудования и т.п., с одной стороны, и наступившими общественно опасными последствиями - с другой.

Субъектами ряда транспортных преступлений могут быть только работники соответствующих транспортных организаций и предприятий, прошедшие специальную профессиональную подготовку, получившие допуск к работе на том или ином транспортном средстве или в сфере обеспечения безопасного функционирования соответствующих видов транспорта (ст. ст. 263, 266, 269, 270 УК РФ). Субъектами некоторых транспортных преступлений могут быть как работники транспортных организаций, так и другие лица, т.е. не являющиеся работниками

¹⁶ Юмашихин, И.В. Обеспечение безопасности дорожного движения как основа предупреждения дорожно-транспортных преступлений/ И.В. Юмашихин // Вестник Московского университета МВД России. - 2011.- № 4. - С. 177 - 180.

транспортных организаций (ст. ст. 264, 267, 268 УК РФ).

Ответственность за большинство транспортных преступлений установлена с 16 лет. Единственным исключением является приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ), ответственность за которое наступает с 14 лет.

Субъективная сторона большинства транспортных преступлений характеризуется неосторожностью в виде легкомыслия или небрежности. Однако такие преступления, как приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) и неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ), с субъективной стороны характеризуются умышленной виной.

В литературе предлагаются различные классификации транспортных преступлений. Такая классификация необходима не только в учебных целях, но и для более углубленного анализа их объективных и субъективных признаков.

А.И. Коробеев приводит классификацию рассматриваемых преступлений на основе особенностей транспортных средств и признаков непосредственного объекта этих деяний. Он подразделяет транспортные преступления на:

1) преступления в сфере безопасного функционирования железнодорожных, воздушных, морских и речных транспортных средств (ст. ст. 263, 270, 271 УК РФ);

2) преступления в сфере безопасного функционирования дорожно-транспортных средств (ст. 264 УК РФ);

3) преступления в сфере безопасного функционирования всех видов механических транспортных средств (ст. ст. 266, 267, 268 УК РФ);

4) иные транспортные преступления, отнесенные к таковым законодателем¹⁷.

¹⁷ Коробеев, А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 65.

В.И. Жулев выделяет следующие виды транспортных преступлений:

- 1) преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. ст. 263 - 271 УК РФ);
- 2) иные преступления, связанные с транспортными средствами (ст. 166 ГК РФ, ст. ст. 227, 326 УК РФ);
- 3) воинские транспортные преступления (ст. ст. 350 - 352 УК РФ)¹⁸.

Группирует транспортные преступления по признаку их субъекта:

- 1) преступления, совершаемые работниками транспорта (ст. ст. 263 - 266 УК РФ);
- 2) преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами (ст. ст. 264, 270, 271.1 УК РФ);
- 3) преступления, совершаемые иными лицами (ст. ст. 267, 268, 269 УК РФ)¹⁹.

В зависимости от направленности А.И. Чучаев подразделяет транспортные преступления на:

- 1) деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта (ст. ст. 263, 264, 266 - 269 УК РФ);
- 2) иные деяния в сфере функционирования транспорта (ст. ст. 270 и 271 УК РФ)²⁰.

В свою очередь, Б.В. Яценко выделяет преступления:

- 1) непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. ст. 263 - 266, 271 УК РФ);
- 2) непосредственно не связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст. ст. 267 - 270 УК РФ)²¹.

Решение комплекса вопросов, связанных с обеспечением безопасности

¹⁸ Жулев В.И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 29.

¹⁹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Отв. ред. В.М. Лебедев. 13-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2013.

²⁰ Чучаев А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск, 1997. С. 20.

²¹ Уголовное право России. Особенная часть / Под ред. А.И. Рарога. М., 1998. С. 313.

дорожного движения, признано в Российской Федерации приоритетной задачей государственных органов. Одним из важнейших рычагов поддержания безаварийного движения является разработка законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, которое призвано обязать соответствующих участников соблюдать установленные нормы в данной области под страхом наказания.

Фактически на сегодняшний день весь комплекс уголовных санкций за преступления, связанные с участием в дорожном движении, который ограничивается привлечением к уголовной ответственности лица, причинившего тяжкий вред здоровью или смерть потерпевшему, и устанавливает повышенную ответственность виновного за те же деяния, совершенные в состоянии опьянения сосредоточен в рамках ст. 264 УК РФ.

Лицо, управляющее транспортным средством или иной самоходной машиной, может нести ответственность по ст. 264 в том случае, когда транспортное происшествие связано с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации не по ст. 264, а по ст. 143 УК РФ, а в соответствующих случаях - по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества.

Объективная сторона преступления, регламентированного ст. 264 УК РФ выражается в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, причинении тяжкого вреда здоровью человека, причинной связи между деянием и наступившими вредными последствиями.

Дорожное движение - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Оно регламентировано специальным нормативным актом - Правилами дорожного

движения Российской Федерации, а эксплуатация транспортных средств - Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Кроме того, существуют правила (инструкции, наставления, указания) технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, учитывающие их специфику, правила перевозки пассажиров и грузов на некоторых видах и типах транспортных средств и т.д.

Уголовная ответственность по комментируемой статье наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Нарушение правил дорожного движения может выражаться в превышении скорости, неправильном обгоне, несоблюдении правил проезда железнодорожных переездов, перекрестков и т.д., управлении транспортным средством в нетрезвом состоянии и т.п.

Эксплуатация транспортных средств запрещается, если:

- не соблюдаются нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы;
- нарушена герметичность гидравлического тормозного привода;
- суммарный люфт в рулевом управлении превышает установленные значения;
- неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи);
- имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа и т.д.

Игнорирование указанных запретов образует нарушение правил эксплуатации транспортного средства. Последнее может проявляться и в несоблюдении правил перевозки пассажиров или перевозки груза, правил

технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта и др.

Признавая лицо виновным в нарушении Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение²².

К последствиям преступления согласно закону относится причинение тяжкого вреда здоровью человека, его содержание раскрывается в ст. 111 УК РФ и конкретизируется в Медицинских критериях определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека²³.

Субъективная сторона преступления характеризуется двойной формы вины: умыслом по отношению к нарушениям Правил дорожного движения и неосторожностью по отношению к наступившим последствиям.

Субъектом преступления является вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управляющее транспортным средством. Отсутствие водительского удостоверения, навыков управления транспортным средством не имеет значения для решения вопроса об уголовной ответственности.

При учебной езде за ошибочные действия обучаемого, повлекшие указанные в законе последствия, несет ответственность инструктор.

Вместе с тем надо иметь в виду, что согласно Правилам дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обучаемый тоже относится к водителям, поскольку он управляет транспортным средством, и обязан выполнять все требования указанных Правил. Поэтому в случае, если обучаемый пренебрег указаниями инструктора и грубо нарушил Правила, он подлежит ответственности по ст. 264 УК РФ.

²² п. 3 ППВС РФ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 // Российская газета.- № 265. - 26.12.2008.

²³ Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека: приказ Минздравсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н // Российская газета. - № 188.- 05.09.2008.

Ответственность дифференцируется в комментируемой статье в зависимости от наступивших последствий (смерти одного человека - ч. 3, двух или более лиц - ч. 5) и состояния опьянения (ч. ч. 2, 4 и 6).

Если в результате нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств наступили последствия, предусмотренные разными частями ст. 264 УК РФ, то вменяются в вину все последствия, а действия квалифицируются по той части, которая предусматривает более тяжкие из них.

По совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия явились результатом нескольких взаимно не связанных нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, несмотря на достаточно богатый опыт судебной и следственной практики, остаются одними из самых сложных в теории и практике уголовно-правовой оценки транспортных преступлений.

Одной из основных задач Верховного Суда РФ является формирование уголовно-правовой политики. С течением времени профессиональные взгляды судей меняются. Пересмотр судебной практики нередко приводит к возврату правил применения норм уголовного закона, которые на определенном этапе правоприменения становятся неприемлемыми.

Так, Пленум Верховного Суда РФ в п. 19 Постановления 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» разъяснил, что "действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (п. 2.5) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это

сделать, подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ"²⁴. Эта рекомендация вызывает определенные сомнения.

Ничего нового при этом Верховный Суд РФ не привел в поддержку обоснования данных рекомендаций. Видимо, Пленум путем уголовно-правового запрета "захотел затормозить на месте" лицо, совершившее преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ. Однако в современной науке уголовного права нет места таким основаниям уголовной ответственности и правилам квалификации преступного поведения. В свое время законодатель отказался от уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия. Это решение является вполне закономерным. Статья 265 УК РФ не имела самостоятельного уголовно-правового значения и могла лишь потенциально рассматриваться доктриной уголовного права в качестве отягчающего обстоятельства нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). Однако и такое решение законодателя потребовало бы немалых усилий для его обоснования. Корни анализируемого правонарушения не уголовно-правовые.

Небезупречна обсуждаемая позиция Пленума и в практическом смысле, поскольку может привести правоприменителя к неверному пониманию сути уголовной ответственности за данное преступление. Буквальное уяснение текста Постановления свидетельствует, на наш взгляд, о практической возможности привлечения к уголовной ответственности лиц, которые дорожно-транспортного преступления не совершали, а получили к нему косвенную или случайную причастность (например, в результате совершения дорожно-транспортного происшествия другим лицом, случайным сопричинителем вреда которого стал водитель, чьи действия не содержат признаков состава правонарушения).

²⁴ 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: пост. Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 09.12.2008 № 25 // Российская газета.- № 265. - 26.12.2008.

Фактически причастный к дорожно-транспортному преступлению субъект не может нести уголовную ответственность еще и потому, что он явился своего рода "пятым колесом в повозке", которое не вписывается "в технические параметры механического устройства"²⁵. Кроме этого, данная позиция Пленума не отвечает и внутренней взаимосвязи признаков состава преступления. Невольный субъект дорожно-транспортного происшествия в цепи признаков составов, образующих совокупность преступлений, предусмотренных ст. ст. 264 и 125 УК РФ, является юридически ненужным, лишним элементом. Виновный субъект в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, в рамках совокупности с оставлением в опасности (ст. 125 УК РФ) несет ответственность за последствия преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, дважды. Однако фактически при такой квалификации лицо несет ответственность по совокупности деяний различной правовой этиологии, в том числе за административное правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ. Лицо, которое невольно оказалось участником дорожно-транспортного происшествия, не может нести ответственности за преступление, предусмотренное ст. 125 УК РФ. Исторический метод толкования признаков данного состава преступления не позволяет вменять данную норму уголовного закона лицу, невиновному в дорожно-транспортном происшествии.

Частью 1 ст. 127 УК РСФСР 1960 г. законодатель предусматривал ответственность за деяние, описанное им следующим образом: «Неоказание лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, необходимой и явно не терпящей отлагательства помощи, если она заведомо могла быть оказана виновным без серьезной опасности для себя или других лиц, либо несообщение надлежащим учреждениям или лицам о необходимости оказания помощи».

²⁵ Козун, А.В., Розумань, И.В. Спорные вопросы квалификации преступлений, предусмотренных статьями 264 и 125 Уголовного кодекса Российской Федерации по совокупности / А.В. Козун, И.В. Розумань // Российский следователь. - 2012. - № 24. - С. 39 - 42.

Практика Верховного Суда в советский период была такова, что виновным в рамках данной нормы считалось лицо, которое оказалось прямо и даже косвенно на месте совершения преступления, предусматривавшегося ст. 211 УК РСФСР (ныне ст. 264 УК РФ). Нормы морали, этики, воспитания имели прямое отношение к толкованию существенных признаков уголовной ответственности. Граждане СССР были буквально равны перед законом, действительно его уважали и несли солидарную ответственность. Помощь другому человеку была возведена в ранг одного из основополагающих принципов социалистического общежития²⁶.

В этой связи представляет интерес точка зрения проф. А.И. Коробеева, который считает, что общественная опасность рассматриваемого преступления заключается, прежде всего, в том, что виновный своим поведением не только дестабилизирует безопасное функционирование транспорта, но и не устраняет или не минимизирует последствия допущенного им дорожно-транспортного происшествия, чем серьезно усугубляет положение потерпевших и создает реальную угрозу причинения гораздо большего вреда их жизни и здоровью. Кроме того, оставление места дорожно-транспортного происшествия существенно затрудняет установление истины об обстоятельствах этого правонарушения (возникают сложности с воссозданием обстановки произошедшего, установлением личности виновных и т.п.)²⁷.

Соглашаясь по существу высказанной мысли, тем не менее, следует обратить внимание на разницу ее содержания в фактическом и юридическом смыслах. Фактически общественная опасность преступления связывается со всем масштабом отрицательных последствий, которые оно способно вызвать. Юридически же общественная опасность по общему правилу имеет количественную и качественную характеристики. И даже количественная

²⁶ Комментарий к Уголовному кодексу РСФСР / Под ред. Ю.Д. Северина. М., 1985. С. 275 - 276.

²⁷ Коробеев, А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 142.

характеристика показана А.И. Коробеевым поверхностно и абстрактно²⁸. Для уголовно-правовой оценки общественно-опасного деяния (квалификации преступления) имеет значение именно качественная характеристика общественной опасности совершенного преступления, через которую определяется объект преступления.

Приведенное им описание признаков общественной опасности преступления, предусмотренного ст. 265 УК РФ (по сути вопроса - ст. 125 УК РФ), далеко от истины. Все приведенное показывает общественную опасность преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и вместе с ней, часть высказанного свидетельствует о причинении вреда интересам правосудия. Интересам безопасности движения или эксплуатации транспорта такими действиями вред причиняется во вторую очередь, косвенно.

Качественная характеристика общественной опасности преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ, заключается в создании угрозы причинения вреда интересам личности, а именно жизни и здоровью человека. По законодательной конструкции состав преступления относится к числу формальных. Следовательно, если согласиться с тем, что общественная опасность этого преступления состоит в неустранении развития динамики причиненного вреда в сторону увеличения, значит, надо признать его материальным. Здесь теряется самостоятельный характер общественной опасности деяния в рамках уголовно-правовой нормы. Индивидуальность обсуждаемой характеристики оставления в опасности заключается в том, что опасно оставление в опасности, связанной с возможным причинением вреда интересам жизни и здоровья, а не отсутствие заботы о человеке, которому уже причинен вред жизни или здоровью. Последнее должно квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий самостоятельно как причинение вреда жизни или здоровью. У лица,

²⁸ Козун, А.В., Розумань, И.В. Спорные вопросы квалификации преступлений, предусмотренных статьями 264 и 125 Уголовного кодекса Российской Федерации по совокупности / А.В. Козун, И.В. Розумань // Российский следователь. - 2012. - № 24. - С. 39 - 42.

совершившего преступление, не появляется обязанности по минимизации его последствий. Это может расцениваться только как посткриминальное поведение (например, деятельное раскаяние). Наоборот, у него появляется право защищать свои интересы всеми законными способами. Совокупность анализируемых преступлений неизбежно приведет к абсурду. Человек, причинивший умышленно тяжкий вред здоровью, путем, например, ножевого ранения, обязанный уголовно-правовыми предписаниями, должен оказать помощь или доставить потерпевшего в больницу. Жизнь не знает такой логики. Такие случаи, как показывает практика, весьма редки. Да и о каких мерах, принятых к самосохранению, можно говорить в обсуждаемых нами ситуациях. Вред причинен, ни о каком самосохранении не может быть и речи.

Следует сказать, что позиция Пленума Верховного Суда РФ, изложенная в п. 19 Постановления, не основана на законе и научном инструментарии. Норму, предусматривавшую ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265 УК РФ), законодатель исключил²⁹, тем самым показав, что признаки, указанные в ней, не могут образовывать преступление. Это деяние в чистом виде является административно-правовым деликтом. Преступления, причиняющие вред интересам безопасности движения или эксплуатации транспорта, сосредоточены в гл. 27 УК РФ. Попытка Пленума таким образом обосновать необходимость лицу, совершившему дорожно-транспортное происшествие, остаться на месте происшествия, является несостоятельной.

Как было показано, при любой ситуации в случае причинения вреда интересам жизни и здоровья личности оставление в опасности не может образовывать совокупности. Существует внутренняя, основанная на

²⁹ Уголовная ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия была исключена из Уголовного кодекса Российской Федерации Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162 "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2003. - № 50. - Ст. 4848.

уголовном законе, логика квалификации преступления. Суть ее сводится к ответу на следующий вопрос: почему при совершении транспортного (неосторожного) преступления субъект должен нести ответственность по совокупности преступлений, а в случае убийства или любого причинения вреда здоровью такой обязанности не появляется?

Так, Н. был осужден по ч. 2 ст. 108 УК РСФСР (причинение умышленного тяжкого телесного повреждения без отягчающих обстоятельств). Преступление было совершено при следующих обстоятельствах. В автобусе между Н. и К. произошла драка. После того как К. оскорбил и ударил Н., последний, пригрозив обидчику, что отомстит, на остановке вышел. Встретив после этого К., Н. избил его. При этом виновным были причинены тяжкие телесные повреждения, сам же он ушел. Смерть К. наступила от общего переохлаждения тела. Президиум областного суда приговор и кассационное определение отменил и переквалифицировал действия Н. на ч. 2 ст. 108 УК РСФСР (умышленное тяжкое телесное повреждение, повлекшее смерть) и ч. 2 ст. 127 УК РСФСР (оставление в опасности). Таким образом, с учетом внесенных в приговор изменений Н. был признан виновным в умышленном причинении К. тяжких телесных повреждений, повлекших смерть потерпевшего, и в оставлении его в опасном для жизни состоянии. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР, рассмотрев дело по протесту заместителя Председателя Верховного Суда РСФСР, согласилась с квалификацией действий Н. по ч. 2 ст. 108 УК РСФСР (умышленное тяжкое телесное повреждение, повлекшее смерть потерпевшего).

Одновременно коллегия исключила обвинение Н. в оставлении в опасности. Коллегия указала, что по смыслу закона ответственность за оставление в опасности наступает в случае неоказания помощи лицу, находившемуся в беспомощном состоянии, вследствие указанных в диспозиции ст. 127 УК РСФСР об оставлении в опасности причин. Среди них не указывается совершение умышленного преступления. По данному же делу

установлено, что в беспомощное состояние К. привел Н. своими умышленными преступными действиями, за что обоснованно осужден по ч. 2 ст. 108 УК РСФСР. В связи с этим лицо, причинившее потерпевшему умышленное тяжкое телесное повреждение, не может нести ответственность за оставление потерпевшего в опасности³⁰.

В другом случае Г. был признан судом виновным в оставлении человека в опасности и осужден по ст. 125 УК РФ. Декабрьским днем односельчане А., Б., Г. и Т. на автомашине ГАЗ-53 выехали из села для перевозки дров. Машина забуксовала в снегу. Не сумев ее вытащить, они решили идти домой пешком. По дороге все, кроме А., распили спиртное. А. пошел впереди остальных и дошел до села. Т. не смог идти дальше без помощи Г. и Б. Они несли его на плечах, а затем Г. пошел в село за машиной. Б. и Т. должны были разжечь костер и ждать помощи. Г., дойдя до села и не найдя машину, отправился домой. Б. не смог разжечь костер, и они с Т. вышли на дорогу. Услышав шум двигателя автомашины, Б. пошел вперед, надеясь ее встретить. Не увидев автомашины, дошел до села и пошел домой, оставив беспомощного Т. на 30-градусном морозе. От переохлаждения тот умер. Заместитель Председателя Верховного суда РФ в протесте поставил вопрос о прекращении дела в отношении Г. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ удовлетворила протест, указав в том числе следующее.

Согласно закону уголовная ответственность по ст. 125 УК РФ наступает только при наличии прямого умысла и двух обязательных условий: когда виновный имел возможность оказать помощь лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние не по его вине. Г. не оставлял потерпевшего одного. Осужденный имел все основания полагать, что Б. разожжет костер и останется с пострадавшим, то есть добросовестно заблуждался в отсутствии опасности для жизни Т. Данное обстоятельство

³⁰ Постановления и определения по уголовным делам Верховного Суда РСФСР. 1981 - 1988 гг. М., 1989. С. 11.

исключает ответственность по ст. 125 УК РФ. С учетом изложенного приговор и последующие судебные решения отменены и дело прекращено за отсутствием в действиях Г. состава преступления³¹. Рассмотренный пример показывает, что неосторожное отношение к возможным последствиям оставления в опасности не образует признаков данного состава преступления. По этой же причине Г. был освобожден от уголовной ответственности.

Подводя итог изложенному, следует обратить внимание на ряд признаков уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 125 УК РФ, свидетельствующих об отсутствии оснований для квалификации этого преступления в совокупности с деянием, предусмотренным ст. 264 УК РФ.

Уголовно-правовая норма названа законодателем как "оставление в опасности", то есть общественная опасность данного преступления связывается законодателем с возможным (особо подчеркиваем внимание) причинением вреда жизни или здоровью. Сам факт оставления в опасности является общественно-опасным поведением и придает этому деянию самостоятельный уголовно-правовой характер.

Представляется, что оставлению в опасности не может предшествовать ни умышленное, ни неосторожное преступление. Не может являться основанием вменения данного состава преступления другое преступное деяние, имеющее самостоятельное уголовно-правовое значение. Оставление в опасности не является формой совершения иного преступного деяния. Это противоречит принципам уголовного права и основаниям уголовной ответственности.

Из смысла текста ст. 125 УК РФ вытекает, что лицо находится в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишено возможности принять меры к самосохранению ввиду ряда обстоятельств, перечисленных в диспозиции уголовно-правовой нормы. Если встать на позицию Пленума Верховного Суда РФ, то потерпевший, характеризующийся рядом признаков,

³¹ Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2006. - № 4. - С. 10 - 11.

обязательных для данного состава преступления, теряет свое уголовно-правовое значение. Априори, как считает Верховный Суд (это вытекает из Пленума) потерпевшему в рамках ст. 125 УК РФ на момент совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, уже причинен вред. Однако в таком случае меняются местами причина и следствие, что противоречит диалектике. Если считать, что состав преступления, предусмотренный ст. 125 УК РФ, допускает причинение вреда на момент его совершения, то о каком самосохранении можно вести речь. По тексту диспозиции эти признаки являются взаимозависимыми и образуют основу данного преступления. Исходя из этого, следует вывод, что реальный вред жизни и здоровью не является признаком данного состава преступления.

В целом нарушение правил дорожного движения, управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, превышение установленной скорости движения и многое другое, - все эти неправомерные деяния регулируются государством, и законодательно здесь нет пробелов в области права, но как показывает проведенный анализ и судебная практика существуют проблемы квалификации и разграничения смежных составов сотрудниками практических органов.

В практике встречаются и неурегулированные случаи, такие как провоцируемые дорожно-транспортные происшествия.

Под провокацией нужно понимать предательское поведение, подстрекательство кого-нибудь к таким действиям, которые могут повлечь тяжелые для него последствия³². Дорожно-транспортные происшествия такого рода следующие: провокация пешеходом ДТП; "подстава" задней части автомобиля при повороте; зажим несколькими автомобилями одного, провоцирование ДТП организованной группой и т.д. А последствия в большинстве вариантов - это выплата денег с целью избежать судебных

³² Ожегов, С.И., Шведова, Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М.: Азбуковник, 1998.

разбирательств. Таким образом, основная проблема здесь заключается в провоцировании ДТП с целью вымогательства денег.

И ведь действительно, на практике такие преступления и правонарушения подтверждаются. Например, в 2010 г. на юге Москвы были задержаны преступники, провоцировавшие аварии на дорогах и требовавшие затем деньги у мнимых виновников дорожно-транспортных происшествий. Как передавали сотрудники ДПС ГИБДД, преступники спровоцировали очередное столкновение и требовали 1600 долларов от водителя "Волги", врезавшегося в их джип "Range Rover" на Ленинском проспекте, обосновывая предъявления требования наличного расчета, нежеланием ждать выплаты денежных средств страховой компанией³³. А в 2012 г. 78-летняя новгородская пенсионерка зарабатывала на жизнь, бросаясь под колеса иномарок. По данным Управления внутренних дел, подозрение оперативников вызвало то, что одна из престарелых жительниц города в 2011 г. трижды попадала в схожие аварии. Ее сбивали легковые машины, которые либо подъезжали, либо отъезжали от новгородских мини-рынков. Так как машины на момент аварии еще не успевали набрать скорость, женщина отделялась легкими ушибами³⁴.

Одним из главных вопросов здесь является то, как нужно оценивать конкретное ДТП, как найти виновного и какие соответствующие данному случаю меры должны применяться. Ответы на эти вопросы можно получить исследовав форму вины всех участников ДТП. В уголовном праве выделяют две формы вины: умышленное (эгоистическое пренебрежение безопасностью других участников дорожного движения, хулиганство, хамство за рулем, умышленное вождение транспортного средства в состоянии опьянения и т.д.) и неосторожное (случайная ошибка по невнимательности или недостатку опыта). Но еще с середины прошлого века зародилась концепция "двойной" вины: умысел по отношению к действию и неосторожность по отношению к

³³ www.lenta.ru. 2010. 1 июля.

³⁴ NTVRU.com. 2012. 8 февр.

последствию, которая сразу же была подвергнута строгой критике (немыслима сама возможность умышленно причинить неосторожный вред³⁵). С тех пор в уголовном праве, кроме "умышленно-неумышленной" формы вины, ничего более подходящего и правильного не придумали. В настоящее время из-за неопределенности в этой сфере многие правоведы определяют единую форму вины в зависимости от тяжести последствий (если последствия тяжкие, то преступление можно рассматривать как умышленное, если не тяжкие, то только как неосторожное). Но в комментариях к статье о дорожно-транспортных преступлениях предлагается все такие преступления рассматривать как неосторожные. Эту форму вины необходимо рассматривать в провоцируемых ДТП только для того участника дорожного происшествия, которого подставляют. Тогда какая форма вины у лица, провоцирующего ДТП? Просто сказать, что умышленная, недостаточно, ведь ее нужно установить и доказать, что в ДТП виноват именно этот участник неправомерного деяния, что действительно очень трудно сделать, в этом и есть пробел в российском законодательстве в области дорожно-транспортных правонарушений и преступлений. Здесь необходимо рассматривать каждый случай в отдельности.

Первый случай - один из самых трудных и сложно доказуемых: провокация пешеходом ДТП. Таких случаев бывает несколько:

- а) наезд на человека на месте пешеходного перехода;
- б) наезд на человека при выезде с автомобильных парковок;
- в) провокация наезда «потерпевшим» с целью получения страховых выплат компаний и др.

Это наиболее частые случаи таких ДТП. Вся проблема заключается здесь в том, что существует факт наезда на человека, который в большинстве случаев с первого взгляда дает понять, что виновный здесь, может быть и неумышленно, - водитель автомобиля. При переезде человека на месте

³⁵ Лукьянов, В. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях / В. Лукьянов // Российская юстиция. – 2002. - № 12.

пешеходного перехода автоматически абсолютно виновным становится - умышленно или неосторожно - водитель автомобиля, что кардинально отличается от случая наезда на человека в неполюженном для перехода через дорогу месте. И очень часто сотрудники ДПС ГИБДД в соответствии со своими обязанностями не пытаются найти другое объяснение совершившемуся: не опрашивают очевидцев, не узнают обстоятельства в момент ДТП у водителя и т.д., так как факт наезда на человека именно на месте пешеходного перехода исключает, по мнению сотрудников ГИБДД, возможность вины не водителя автомобиля, а человека, спровоцировавшего данное ДТП. Как правило, этому человеку причинен вред здоровью легкой или средней тяжести, и в соответствии со ст. 12.24 КоАП на водителя автомобиля налагается административный штраф в размере от двух тысяч пятисот рублей до пяти тысяч рублей или он лишается права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет. Если же причинен тяжкий вред здоровью человека, то по ст. 264 УК РФ виновный наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права управления транспортным средством на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового. Очень важно заметить, что в аварийной ситуации водитель оказывается не в состоянии правильно реагировать на помехи движению, для этого ему не хватает времени и пространства, он также теряет способность управлять автомобилем по своей воле, руководствуясь требованиями правил. Характерно то, что виновным в совершении ДТП должно признаться лицо, создавшее аварийную обстановку!

Во втором варианте - наезд на человека при выезде с автомобильных парковок - здоровью человека в основном причиняется легкий вред, так как автомобиль не успевает набрать высокой скорости. Но совершение дорожно-транспортного правонарушения в большинстве случаев все равно толкуется в

пользу пострадавшего человека.

В третьем случае, человек изначально формирует ситуацию и пытается предугадать возможную степень последствий, в зависимости от желания получения страховых выплат. Учитывает возможную скорость и направление движение транспортного средства.

Заранее человек, причинивший себе какие-либо телесные повреждения, обыгрывает ситуацию наезда на него водителем автомобиля, что приводит к психологическому расстройству и испугу водителя, который в большинстве случаев платит деньги на месте ДТП с целью избежания разбирательства дела в суде. При втором варианте потерпевший добивается своей цели в третьем случае – потерпевший предъявляет требования материальной выплаты «застрахованного здоровья» от страховых компаний.

В провоцируемых ДТП, когда происходит наезд на человека, водитель автомобиля несет большие затраты за деяние, которое он не только не хотел совершать, но и не совершил бы его, если бы не ситуация, которую создал сам пострадавший. Какая же форма вины здесь присуща обоим участникам дорожно-транспортного происшествия? Если будет доказано, что виновен не водитель автомобиля, а пострадавший по его воле человек, то неосторожная - у водителя, а у пострадавшего - умышленная.

Провоцируемые дорожно-транспортные происшествия - частые случаи в нашей стране, тем самым люди занимаются вымогательством, что действительно необходимо каким-либо образом регулировать государством. Современное законодательство не соответствует тому уровню, чтобы охранять права граждан в таких ситуациях, и пока эта ситуация будет существовать в России, необходимо наказывать таких участников ДТП по ст. 159 Уголовного кодекса РФ.

Итак, есть проблема, которую нужно решить, и есть государство, которое может эту проблему решить. Провоцируемые дорожно-транспортные происшествия необходимо законодательно регулировать, что приведет к уменьшению вымогательства денег таким путем.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек. На дорогах за последние 7 лет погибло 7900 детей в возрасте до 16 лет, были травмированы 166020 детей.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

В целом ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Очевидна и объективная необходимость правовой регламентации уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Развитие законодательства в этой части, значимость соответствующих общественных отношений дали право законодателю выделить в УК РФ самостоятельную главу о преступлениях, посягающих на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Установление уголовной ответственности за те или иные общественно опасные деяния должно быть обоснованным, отвечающим критериям криминализации деяний. В этом смысле подразумевается криминологическая обоснованность того или иного преступления в совокупности с

возможностью его процессуального оформления и использования норм доказательственного права. Иначе говоря, деяние должно быть весьма распространенным, обладать высокой степенью общественной опасности, позволяющей отграничивать его от иных правонарушений.

О распространенности нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств спорить нет необходимости. Как свидетельствует статистика, основная доля происшествий и пострадавших в них людей приходится на автомобильный транспорт.

Важным признаком криминализации деяния является его повышенная степень общественной опасности. Вряд ли кто будет спорить, что нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не является опасным. Говоря о степени опасности преступного нарушения правил дорожного движения, следует сказать, что само нарушение не является уголовно наказуемым, законодатель установил запрет, основываясь на опасности и тяжести причиненного вреда, т.е. правила криминализации в данном случае не нарушены, но речь идет исключительно о неосторожном преступлении с использованием источника повышенной опасности. Умышленное причинение вреда подобным способом квалифицируется по статьям о преступлениях против личности.

Таким образом, деяние, о котором говорится в ст. 264 УК РФ, обладает большой распространенностью, повышенной опасностью, которая в соответствии со степенью предполагает различную противоправность, а с учетом причинения вреда важнейшим ценностям (жизнь и здоровье), охраняемым уголовным законом, мы можем сделать вывод об обоснованности данного уголовно-правового запрета. Содержание статьи уголовной нормы в полной мере соответствует нормам Конституции РФ и федеральным законам в данной сфере. Вместе с тем технические возможности экспертных подразделений, методики, разработанные криминалистикой, позволяют в большинстве случаев определять виновника нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных

средств, наличие либо отсутствие причинно-следственной связи между нарушением и наступившими последствиями и осуществлять процесс доказывания в полном соответствии с нормами уголовно-процессуального законодательства. Наряду с этим следует отметить, что ст. 264 УК РФ в определенной степени оказывает предупредительное воздействие на потенциальных и действительных субъектов преступлений. Достаточно сказать о последних новеллах как административного, так и уголовного законодательства, в которых ужесточена ответственность, усилены санкции.

Специфика исследуемого состава преступления состоит в том, что содержание противоправности предполагает отношение лица, управлявшего механическим транспортным средством, к наступившим опасным последствиям в форме неосторожности. Это вытекает из смысла ст. 26 УК РФ (лицо легкомысленно или небрежно относится к опасным последствиям). Таким образом, правоохранительным органам фактически и не требуется для установления виновности в исследуемом преступлении доказывать психическое отношение лица к нарушению ПДД, достаточно лишь факта самого нарушения. Но отношение к последствиям требуется устанавливать с особой тщательностью, необходимы исчерпывающие доказательства того, что именно водитель допустил по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку.

Опираясь на ст. 26 УК РФ, а также учитывая иные нормативные документы, можно сформулировать основное содержание легкомыслия по исследуемому составу преступления. Интеллектуальный момент легкомыслия означает предвидение лицом возможности наступления опасных последствий от нарушения им Правил дорожного движения. Волевой момент предполагает стремление предотвратить наступление нежелательных последствий, но в силу самонадеянности лица его расчет оказывается недостаточным, а порой и ошибочным.

Бланкетный характер диспозиции ст. 264 УК РФ требует тщательного изучения не только Правил дорожного движения и Основных положений по

допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, но и Федерального закона «О безопасности дорожного движения», иных специальных нормативных актов. Необходимо, как представляется, сократить число нормативных актов, сосредоточив основные правовые положения в Федеральном законе и Правилах дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Основным непосредственным объектом преступления, ответственность за которое предусмотрена ст. 264 УК РФ, следует признать отношения, складывающиеся между участниками дорожного движения и обеспечивающими соблюдение ими правилами дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным объектом выступают общественные отношения, обеспечивающие здоровье и жизнь личности - участника дорожного движения.

Механическое транспортное средство не является ни орудием, ни предметом преступления. Правильнее было бы говорить о специфическом средстве совершения преступления - источнике повышенной опасности. В диспозиции не следует упоминать различные виды транспортных средств, оставив обобщающее понятие - "механическое транспортное средство". При этом следует отказаться от понятия транспортного средства в примечании к ст. 264 УК РФ, закрепив следующее положение: "Понятие механического транспортного средства определяется Правительством РФ в правилах дорожного движения".

Особая специфика данного преступления состоит в том, что оно относится к деяниям с реальным причинением вреда, т.е. главным криминализирующим фактором является предусмотренный законодателем ущерб, причиняемый по неосторожности и находящийся в причинной связи с допущенным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Причинная связь является одним из важнейших признаков объективной стороны, ее необходимо устанавливать с учетом

заключения автотехнической и судебно-медицинской экспертиз.

Предложение специалистов о закреплении в УК РФ понятия транспортного убийства в том случае, когда вся обстановка и состояние водителя свидетельствовали о том, что ему были безразличны и такие последствия, как причинение смерти, в настоящее время противоречат доктрине уголовного права в части ответственности за убийство. Главное в субъективной стороне данного состава преступления - не физиологическое состояние виновного, а отсутствие умысла на причинение смерти.

Предложение ряда специалистов о возможности совершения данного преступления путем неосторожного сопричинения не отвечает доктрине уголовного права, которая признаёт соучастия только при совершении умышленного преступления. Вместе с тем исполнение лицом, управляющим транспортным средством, незаконного приказа начальника, сопряженного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшего причинение последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, следует рассматривать по правилам ст. 42 УК РФ. Действия должностного лица в подобном случае необходимо квалифицировать по ст. 286 УК РФ, а действия водителя, управляющего транспортным средством, исполнившего заведомо незаконный приказ и нарушившего соответствующие правила с причинением указанных в уголовном законе последствий, надлежит квалифицировать по ст. 264 УК РФ.

Необходимо констатировать о допущенной поспешности в принятии новой редакции ст. 264 УК РФ, в соответствии с которой вводится квалифицирующий признак, характеризующий субъекта. Речь идет о повышенной ответственности лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения. Следовало бы изменить редакцию ст. 23 УК РФ либо дополнить перечень обстоятельств, установленный в ст. 63 УК РФ, указанием о том, что совершение любого преступления в состоянии опьянения является обстоятельством отягчающим ответственность виновного лица. Было бы более оправданно в этой части вернуться к

административной преюдиции и дополнить гл. 27 УК РФ статьей об ответственности за повторное в течение года управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения после привлечения к административной ответственности за аналогичное нарушение. Вместе с тем ужесточение наказания в части увеличения сроков лишения свободы по преступлениям, повлекшим гибель людей, следует признать своевременным и отвечающим принципу справедливости. Необходимо исключить из судебной практики необоснованное назначение условного наказания за нарушение, повлекшее смерть потерпевшего.

Действия лица, управляющего механическим транспортным средством и допустившего причинение последствий, указанных в ст. 264 УК РФ по вине третьих лиц, нарушивших правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и спровоцировавших ДТП, следует квалифицировать как вынужденное причинение вреда в состоянии крайней необходимости, а оценку действий следует проводить по правилам, закрепленным в ст. 39 УК РФ. В данном случае субъектом преступления следует признавать лицо, спровоцировавшее ДТП, и квалифицировать его действия в зависимости от выполненной роли (если это лицо управляло транспортным средством, то по ст. 264 УК РФ, если это пассажир, пешеход или другой участник движения, кроме управляющего транспортным средством, по ст. 268 УК РФ).

Необходимо изменить в сторону ужесточения сроки, установленные ст. 47 УК РФ, для назначения наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Действия военнослужащих, совершающих нарушения Правил дорожного движения на специальной или боевой машине в мирное время и вне связи с условиями службы, необходимо квалифицировать по ст. 264 УК РФ, а не по ст. 350 УК РФ, тем более, если водитель находится в состоянии алкогольного опьянения. Совокупности преступлений также не будет, так как действуют правила о конкуренции уголовных норм общей и специальной.

В качестве субъективных детерминантов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, наиболее часто выступают: управление транспортным средством в состоянии опьянения; низкий уровень правосознания водителей; слабая организационно-управленческая работа руководителей автопредприятий; недостаточно эффективная и низко профессиональная деятельность специализированных автошкол, осуществляющих подготовку водителей.

Как показал криминологический анализ детерминант ДТП на дорогах, к основным причинам относятся: высокая недисциплинированность водителей; недостаточная подготовка водителей и маленький стаж вождения автомобиля; плохие дорожные условия; плохая организация движения, маленькая пропускная способность и отсутствие разметки на дорогах; неправильное или слабое крепление перевозимого груза на автомобилях. К основным причинам ДТП также относятся: недостаточная квалификация водителей, их невнимательность, самонадеянность или внезапное ухудшение здоровья; неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств; неудовлетворительная организация дорожного движения.

Для осуществления социально-криминологического уровня следует провести комплекс специальных мероприятий, связанных с непосредственной профилактикой преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Речь идет о сочетании уголовно-правового, административно-правового предупреждения (совершенствования законов и практики их применения) и иных профилактических мер (повышение эффективности деятельности органов, осуществляющих контроль за безопасностью дорожного движения, особенно подразделений ГИБДД, которые находятся на переднем крае борьбы за безопасность дорожного движения, изучение и распространение передового опыта зарубежных стран по снижению уровня аварийности, пропаганда безаварийности в СМИ).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

Нормативные правовые акты и иные официальные документы:

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 дек. 1993 г.: (с учётом поправок, внесённых федер. конституционными законами от 30.12.2008 № 6-ФЗК и 30.12.2008 № 7-ФЗК). - М.: Инфра-М, 2012. - 48 с.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации: офиц. текст: по сост. на 2 апреля 2013 г. - М. : Омега-Л, 2013. - 175 с.
3. О полиции: [федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ]. - М.: Эксмо, 2013. - 80 с.
4. О ратификации Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения: [федер. закон Рос. Федерации от 22 июля 2008 г. № 134-ФЗ] // Российская газета. - № 4717. - 2008. 30 июля.
5. О безопасности дорожного движения: [федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ] // sklad-zakonov.narod.ru/Vlad134/fz_.
6. Вопросы организации полиции: указ Президента Рос. Федерации от 01 марта 2011 г. № 250 // Официальный интернет-портал правовой информации: гос. система правовой информации [Электронный ресурс].- URL: <http://www.pravo.gov.ru>.- (Дата обращения: 27.09.2013)
7. Вопросы Министерстве внутренних дел Российской Федерации: указ Президента Рос. Федерации от 01 марта 2011 г. № 248 // Официальный интернет-портал правовой информации: гос. система правовой информации [Электронный ресурс].- URL: <http://www.pravo.gov.ru>.- (Дата обращения: 27.09.2014).
8. О правилах дорожного движения: пост. Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. №1090 (в редакции от 22 марта 2014 г. № 221) // Российская газета. - № 74. - 2014. 2 апреля.

9. Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах: пост. Правительства Рос. Федерации от 20 февр. 2006 года № 100 // Собрание законодательства РФ.- 27.02.2006. - № 9. - Ст. 1020.

10. Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах: концепция федеральной целевой программы: расп. Правительства Рос. Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р // Собрание законодательства РФ. - 14.10.2013. - № 41. - Ст. 5183.

11. 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: пост. Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 09.12.2008 № 25 // Российская газета.- № 265. - 26.12.2008.

12. Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека: Приказ Минздравсоцразвития Рос. Федерации от 24.04.2008 № 194н // Российская газета.- № 188.- 05.09.2008.

Монографии, учебные пособия, научные статьи:

1. Божко, И.В. Нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: межотраслевое предупреждение / И.В. Божко // Очерки новейшей камералистики. - 2011. - № 1.

2. Головкин, В.В. Дорожно-транспортные происшествия: административная ответственность (комментарий к главам 11, 12 КоАП РФ)/ В.В. Головкин. - М., 2006.

3. Дугенец, А.С. Основные направления совершенствования работы по обеспечению безопасности дорожного движения // Система обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы и перспективы: Материалы круглого стола. Ульяновск.- 2011. -С. 85.

4. Жулев, В.И. Транспортные преступления / В.И. Жулев. - М., 2001.

5. Здольник, А.В. Квалификация административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения по объективным признакам / А.В. Здольник // Административное право и процесс. - 2011. - № 7.
6. Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011. 192 с.
7. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Отв. ред. В.М. Лебедев. 13-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2013.
8. Комплексный анализ оперативной обстановки на территории Чеченской Республики и результатов оперативно-служебной деятельности МВД по Чеченской Республике за 8 месяцев 2013 года // Штаб МВД по ЧР. г. Грозный. - 2013. - С. 55.
9. Константинов, П.Ю., Соловьева, А.К. Взаимосвязь административных правонарушений и преступлений: проблемы теории и практики / П.Ю. Константинов, А.К. Соловьева // Правоведение. - 2005. - № 3.
10. Козун, А.В., Розумань, И.В. Спорные вопросы квалификации преступлений, предусмотренных статьями 264 и 125 Уголовного кодекса Российской Федерации по совокупности / А.В. Козун, И.В. Розумань // Российский следователь. - 2012. - № 24. - С. 39 - 42.
11. Коробеев, А.И. Транспортные преступления. / А.И. Коробеев.- СПб., 2003.
12. Кузнецов, М.П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности / М.П. Кузнецов // Законность. - 2013. - № 4.

13. Лукьянов, В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М., 2003.

14. Лукьянов, В. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях / В. Лукьянов // Российская юстиция. – 2002. - № 12.

15. Мартынов, А.В. Судебная практика по делам об административных правонарушениях (сборник судебных актов и комментариев): Учебно-практическое пособие. - Н. Новгород, 2007.

16. Михаль, О.А. О некоторых проблемах классификации преступлений / О.А. Михаль // Российский юридический журнал. - 2013. - № 2.

17. Талхигова, Л.А. О мерах по совершенствованию служебной деятельности органов внутренних дел Чеченской Республики по обеспечению дорожной безопасности / Л.А. Талхигова // Административное право и процесс. - 2014. - № 5. - С. 86 - 88.

18. Тяжкова, И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. В.С. Комиссарова. СПб.: Юридический центр "Пресс", 2002.

19. Юмашихин, И.В. Обеспечение безопасности дорожного движения как основа предупреждения дорожно-транспортных преступлений / И.В. Юмашихин // Вестник Московского университета МВД России. - 2011. - № 4.

Интернет-порталы:

1. Официальный сайт ГИБДД России // www.gibdd.ru.
2. Официальный сайт информационных новостей: // www.lenta.ru.
3. Официальный сайт информационных новостей: // NTVRU.com.