

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра уголовного,
экологического права и
криминологии

**Уголовно-правовой анализ преступления,
предусмотренного ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного
движения и эксплуатации транспортных средств»**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студентки 4 курса, 432 группы
направления подготовки 40.03.01 «Юриспруденция»
юридического факультета

Соколовой Ларисы Леонидовны

Научный руководитель
профессор, д.ю.н.

подпись, дата

Н.Т. Разгельдеев

Зав. кафедрой
профессор, д.ю.н.

подпись, дата

Н.Т. Разгельдеев

Саратов 2017

Катастрофическое ухудшение криминогенной ситуации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта в Российской Федерации отмечено в официальных заявлениях и обращениях руководителей страны, полагающих, что необходимо срочно существенно усилить уголовную ответственность за причинение смерти в результате дорожно-транспортных происшествий. Подобные предложения высказаны также в многочисленных публичных выступлениях, в научных исследованиях. Ежегодно в России в дорожно-транспортных происшествиях погибает несколько десятков тысяч человек, сотни тысяч получают ранения различной степени, причиняется огромный материальный ущерб. Гибнут и получают увечия, нередко становясь инвалидами на всю жизнь, преимущественно молодые, трудоспособные граждане Российской Федерации. Основными причинами сложившейся непростой ситуации, по мнению экспертов, являются плохое состояние дорожного полотна, интенсивность движения в выходные дни, дети, оставленные без присмотра и оказавшиеся на проезжей части и преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в том числе связанные с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Нарушение правил дорожного движения самими водителями по статистике является причиной 85% всех случаев ДТП. Наиболее распространенные нарушения – это алкогольное опьянение, превышение допустимой скорости, разговоры по мобильному телефону, нарушение правил проезда перекрестка, выезд на встречную полосу движения. Тенденция к повсеместному внедрению приборов видеофиксации нарушений правил дорожного движения и замене ими сотрудников ДПС приводит к тому, что пьяный водитель за рулем чувствует себя безнаказанным, ведь ни одна камера не может выявить водителя в состоянии наркотического или алкогольного опьянения, остановить его, возможно, сохранив тем самым жизнь ему и другим участникам дорожного движения. Вместе с тем, нельзя не отметить, что и пешеходы зачастую

пренебрегают правилами дорожного движения и нередко являются виновниками дорожно-транспортных происшествий.

Пресс-служба ГИБДД России по Саратовской области опубликовала аналитический отчет об авариях на территории Саратовской области, согласно которому за 9 месяцев 2016 года отмечается небольшое снижение дорожно-транспортных происшествий, жертвами аварий стали 334 человека, что соответствует показателю 9 месяцев 2015 года, количество раненых так же стало немного меньше¹. На дорогах нашей страны гибнут от действий пьяных водителей дети и взрослые, ни в чем не повинные законопослушные граждане. Когда происходит авиакатастрофа и гибнут десятки пассажиров, в Российской Федерации объявляют траур по погибшим. Если взять во внимание, что в Российской Федерации каждый день гибнут сотни граждан в автокатастрофах, то траур по погибшим можно объявлять каждый день.

В связи с имевшими место за последнее десятилетие транспортными катастрофами правовое регулирование этой сферы получило стремительное развитие, связанное с принятием Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (в ред. от 13.07.2015) «О транспортной безопасности²», отраслевых приказов Минтранса России о требованиях по обеспечению транспортной безопасности, а также некоторых других правовых актов.

9 декабря 2016 года Первым заместителем Председателя Правительства утвержден План мероприятий, направленных на формирование законопослушного поведения участников дорожного движения, предотвращение ДТП. Так как формирование правовой культуры – одно из важнейших направлений в области борьбы с правонарушениями в области дорожного движения.

Необходимость детального регулирования общественных отношений в сфере функционирования железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта обусловлена тем, что он представляет собой

¹ <http://www.gibdd.ru/stat/>

² СЗ РФ. 2007, № 7, ст. 837; 2015, № 29 (часть I), ст. 4356

полиэргатическую систему, т.е. физический, целенаправленный, замкнутый механизм, включающий в себя человека как главное, решающее звено, на которое возложена управленческая функция. В научной литературе эти системы также называют системами «человек-машина³».

Среди транспортных преступлений особенно пристального внимания, на наш взгляд, заслуживает преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, которое представляет собой достаточно сложное явление, происходящее в результате нарушения существующих правил безопасности дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств лицами, непосредственно участвующими в процессе движения в качестве водителя, управляющего автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, если оно преобразовалось в деяние, по причине которого был причинен по неосторожности тяжкий вред здоровью человека, смерть человека, смерть двух и более лиц.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в связи с установлением и реализацией уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет исследования – нормы российского уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также материалы практики их применения.

Цель исследования состоит в теоретическом анализе признаков состава преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по уголовному законодательству Российской Федерации.

Достижение указанной цели предопределило решение следующих **задач**:

1. определить понятие и дать общую характеристику транспортных преступлений;

³ Чучаев А.И. Транспортные преступления: проблема механизма, квалификация и наказание: дис. ... докт. юрид. наук. М., 1990. С. 29.

2. провести классификацию преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

3. проанализировать признаки нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств как антисоциального явления и состава транспортного преступления;

4. рассмотреть объективные признаки состава нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

5. раскрыть содержание субъективных признаков состава нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Методологическая основа работы. Для решения указанных задач и достижения цели исследования необходимо использовать анализ, синтез, индукцию, дедукцию, системно-структурный подход, сравнительное правоведение, логические обобщения, формально-юридический метод и другие общенаучные и частно – научные приемы и способы познания.

Правовую основу исследования составляет Уголовный кодекс Российской Федерации, Кодекс об административных правонарушениях, Воздушный кодекс РФ, федеральные законы «О транспортной безопасности», «О безопасности дорожного движения», Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» и др.

Теоретическую основу исследования составили научные труды современных ученых, комментарии к законодательству, учебные пособия и публицистические материалы, таких авторов, как: Н.С. Алексеев, С.Н. Антонов, С.И. Гирько, А.В.Галахова, С.Н. Дмитриев, В.И. Жулев, Н.П. Иваник, Н.Г.Иванов, В.А. Иларионов, С.М. Корабельников, А.И. Коробеев, А.И. Куперман, Б.А.Куринов, В.В. Лукьянов, В.В.Лысенко, Ю.И. Ляпунов, И.Г. Маландин, В.М. Мишурин, В.М.Мешков, Б.П.Петухов, Н.И. Пикуров, Е.А.Сухарев, А.И. Чучаев и других.

Теоретическая значимость работы обусловлена результатами комплексного научного анализа всех вопросов уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств,

ответственность за которое предусмотрена ст. 264 УК РФ и предложениями по совершенствованию соответствующих норм уголовного и иных отраслей законодательства.

Практическая значимость работы определяется тем, что сформулированные и обоснованные в работе выводы могут оказаться полезными при дальнейших научных исследованиях, связанных с проблемой нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Структура работы. Курсовая работа состоит из введения, двух глав, четырех параграфов, заключения, списка используемых источников и практической работы, заключающейся в создании макета уголовного дела, заведенного по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Основное содержание работы

Глава 1 Понятие и общая характеристика транспортных преступлений по Уголовному кодексу России

Н. С. Алексеев одним из первых начал заниматься вопросом об общем понятии транспортных преступлений. Он пояснял: «Для успешной борьбы с транспортными преступлениями серьезное значение имеют вопросы кодификации, правильное построение в будущем законодательстве системы транспортных преступлений и разрешение вопроса о том, какие общественно опасные деяния следует отнести к этой группе преступлений»⁴. «Транспортные преступления, - писал он, - это посягательство на возможность правильного, безопасного функционирования транспорта как одной из отраслей народного хозяйства, призванной обеспечить развитие других отраслей хозяйства и удовлетворять потребности граждан».

Неточное, многозначное отражение сущности рассматриваемого нами правового понятия заставило законодателя, пристально следящего за правильностью, последовательностью, четкостью, единством и простотой используемой правовой терминологии, отказаться от употребления

⁴ Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957. С. 23 - 25.

словосочетания «транспортные преступления» в контексте уголовного закона. Разработчики Уголовного кодекса Российской Федерации 1996 г. пришли к выводу, что такое название главы как бы презюмирует наличие некой преступной составляющей, присущей транспорту в процессе его функционирования. К тому же, полагали некоторые ученые, название главы «Транспортные преступления» не сможет отобразить в полной мере специфику этих преступлений и даст основания относить к данной группе и иные преступления, так или иначе связанные с транспортными средствами, например неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 УК РФ).

Профессиональное использование терминологии обеспечивает ее смысловую качественность, определенную стабильность знаковых систем. Скажем, наименование главы 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» УК РФ позволяет не только раскрыть содержание видового объекта и его место в системе Особенной части УК, но и отграничить круг преступлений, входящих в эту главу, от посягательств, предусмотренных разделом IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» УК РФ в целом.

Указанный выше раздел как самостоятельное структурное подразделение в УК РФ выделяется впервые. Принимая решение об объединении преступлений в одну группу, законодатель руководствовался необходимостью обеспечения всесторонней охраны таких важнейших социальных благ, как безопасность общества и порядок в нем. Особенностью данных преступлений является то, что они посягают на интересы общества в целом как единого социального организма, которое наряду с личностью и государством является одной из важнейших социальных ценностей, подлежащих всесторонней и усиленной уголовно-правовой охране. Ведь они нарушают функциональную предназначенность общественной безопасности, для которой характерно обеспечение, во-первых, безопасности неопределенно широкого круга правоохраняемых интересов (личности, имущества, деятельности социальных

институтов и т.д.); во-вторых, неприкосновенности жизни и здоровья неопределенно широкого круга лиц; в-третьих, охраны, наряду с общественной безопасностью, и других социальных благ.

Словарный состав терминологии, используемой в главе, формировался из различных нормативных источников. В том числе в нее включены термины, которые содержатся в иных законодательных актах. К ним можно отнести Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 19.03.1997 г. (в ред. от 02.07.2013 г.⁵), Воздушный кодекс РФ⁶, Транспортный устав железных дорог РФ⁷, Кодекс торгового мореплавания РФ⁸, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ⁹, Правила дорожного движения РФ¹⁰ и др. Их положения должны обязательно учитываться действующим уголовным законодательством, независимо от того, включены они в Уголовный кодекс РФ или нет. Именно они определяют терминологические эталоны, на них ориентированы уголовно-правовые нормы в сфере безопасного функционирования транспорта.

Установление объекта преступления позволяет не только определить содержание и важность блага, охраняемого законом, но и предусмотреть комплекс профилактических мероприятий, направленных на устранение, нейтрализацию или ослабление действия причин и условий, способствующих совершению данного вида преступлений. Без уяснения объекта, на который было направлено преступное деяние, не может быть выяснена социальная сущность этого преступления, его общественная опасность и не может быть дана ему правильная юридическая оценка. В данном же случае речь идет об определенной группе однородных преступлений, расположенных в главе 27

5 СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; 2013. №52 (часть I). Ст. 7002

6 СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383; 2013. № 27. Ст. 3477

7 СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 170; 2014. № 6. Ст. 566

8 СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207; 2014. № 6. Ст. 566

9 СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001; 2014. № 6. Ст. 566

10 Российские вести. № 227. 23.11.1993; СЗ РФ. 2014. № 14. Ст. 1625

«Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» Уголовного кодекса Российской Федерации.

Учитывая современные реалии, стоит говорить об унификации юридического термина «транспортные преступления». Под унификацией юридического термина в данном случае понимается вся совокупность приемов и средств, вся деятельность, направленная на достижение однозначного, единообразного понимания словосочетания «транспортные преступления».

Таким образом, суммируя вышеизложенное, можно сделать вывод, что транспортные преступления - это виновно совершенные, общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на общественные отношения в сфере безопасного функционирования движения и (или) эксплуатации транспорта, запрещенные Уголовным кодексом РФ под угрозой наказания.

Поскольку «только общественные отношения как целостная система, а не какие-либо их составные части... могут быть признаны объектом преступления»¹¹, рассматриваемый объект включает в себя всю совокупность отношений, обеспечивающих охрану жизни людей, материальных ценностей, окружающей природной среды, интересов безаварийной работы транспорта в целом.

Таким образом, глава 27 УК РФ, объединяющая основные составы транспортных преступлений, впервые введена в Уголовный кодекс. Речь идет об объединяющем все эти составы видовом объекте, каким является безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного, трубопроводного транспорта. Эксплуатация транспорта любого из названных видов всегда связана с повышенной опасностью: а) для лиц, пользующихся транспортом; б) для лиц, им управляющих, или обслуживающих управление; в) для лиц, находящихся в зоне движения; г) для имущества транспортных предприятий и организаций, перевозимого имущества, иного имущества (движимого и недвижимого), находящегося в зоне движения. Поэтому нормы главы 27 обладают системностью, определенным внутренним

¹¹ Тацкий В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков, 1988. С. 21.

единством, и выделение их в самостоятельную главу представляется оправданным.

Особенностью данных преступлений является то, что они посягают на интересы общества в целом как единого социального организма, которое наряду с личностью и государством является одной из важнейших социальных ценностей, подлежащих всесторонней и усиленной уголовно-правовой охране.

В параграфе 1.2 «**Проблемы квалификации транспортных преступлений**» установлено, что уголовное право как наука обладает весьма низким коэффициентом полезного действия, поскольку оно не имеет выхода на законодательную и правоприменительную практику. Если при квалификации преступлений, в данном случае мы говорим о транспортных преступлениях, попытаться расщепить непосредственный объект на основной, дополнительный и факультативный (на три неравные функциональные части), то это может привести и нередко приводит к ошибкам.

Квалификация преступлений всегда производилась и производится по непосредственному объекту, который может совпадать с родовым, например общественная безопасность при террористическом акте, а может и не совпадать. Последнее относится к транспортным и некоторым другим преступлениям. Если дополнительные и факультативные объекты, имеющие квалификационное значение, считать альтернативными с основным непосредственным объектом, то будут неизбежными правоприменительные, следственные, а следом и судебные ошибки.

Подводя итоги рассмотрения объектов транспортных преступлений, попытаемся сделать вывод, что дополнительные и факультативные объекты вряд ли существуют. Существуют объекты с узкими границами охраняемых интересов и благ и сложные объекты с широкими границами. И преступными деяниями им причиняются соответствующие сложные общественно опасные последствия с альтернативными элементами составов преступлений.

Уход от искусственного дробления непосредственного объекта преступления на основной и дополнительный, а последнего на дополнительный

обязательный и дополнительный факультативный позволит повысить эффективность правоприменительной практики (следственной и судебной) в борьбе с преступностью.

Глава 2 «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств

В параграфе 2.1 рассмотрены Объективные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК России

Признаки объективной стороны состава преступления должны адекватно отражать в законе сущность преступного деяния. Адекватность должна быть обусловлена наличием общественной опасности преступного поведения, выдержана верным использованием приемов юридической техники построения уголовного закона, соответствием признаков общественно вредного деяния его правовой природе.

Статья 264 УК РФ в силу достаточно высокой степени общественной опасности, типичности и широкой распространенности запрещаемых ею деяний встречается в судебной практике значительно чаще, чем все остальные нормы о транспортных преступлениях вместе взятые.

Непосредственным объектом рассматриваемого преступления является безопасность функционирования (движения и эксплуатации) всех тех видов механических транспортных средств, о которых говорится в примечании к ст. 264 УК. Косвенным подтверждением этого вывода может служить определение понятия «безопасность дорожного движения», содержащееся в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Под безопасностью дорожного движения Закон понимает такое состояние данного процесса, которое отражает степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Предметом преступления выступают упомянутые в диспозиции нормы и в примечании к ней механические транспортные средства. Анализ уголовного

закона приводит к мысли о не вполне удачном способе описания предмета данного преступления.

При определении механизма транспортного преступления необходимо исходить из характеристики транспорта. Железнодорожный, воздушный и водный транспорт представляет собой типичные полиэргатические системы, т.е. «физические, целенаправленные замкнутые системы, включающие в себя человека как главное, решающее звено¹²»; автомобильный транспорт - как правило, моноэргатическую систему.

Сущность преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, заключается в нарушении правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, повлекшем причинение тяжкого вреда здоровью, смерти одному или нескольким лицам. Это деяние включено в главу 27 УК РФ, именуемую как «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Данная часть закона включает посягательства на безопасность функционирования транспорта. Безопасность как базовое понятие классически в юриспруденции понимается как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества, государства. Безопасность подразумевает положение, при котором не угрожает опасность кому-нибудь или чему-нибудь¹³.

В параграфе 2.2 «Субъективные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК России

Субъективная сторона дорожно-транспортного преступления в силу прямого указания закона характеризуется виной в форме неосторожности. Преступление может быть совершено как по легкомыслию, так и по небрежности (ст. 26УК РФ).

В смысле ст. 264 УК РФ нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, выступая признаком, характеризующим объективную сторону дорожно-транспортного преступления, включает в себя и

12 Платонов Г.А. Эргономика на железнодорожном транспорте. М., 1986. С. 14.

13 Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., 1970. С. 39.

психическую деятельность субъекта, непосредственно связанную с нарушением правил безопасности. Соответственно, рассматривая субъективную сторону дорожно-транспортного преступления, нужно различать неоднородное психическое отношение водителя к действию (бездействию), выраженному альтернативно как в умышленном, так и неосторожном нарушении Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, и неосторожную вину к наступившим общественно опасным последствиям. Исходя из этого, обязательным требованием при оценке самого факта нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, состоящего в причинной связи с общественно опасными последствиями, выступает необходимость полного и точного установления интеллектуального и волевого содержания этого правонарушения¹⁴.

В заключении подведены итоги бакалаврской работы, представлены основные результаты и предложения по совершенствованию системы.

¹⁴ Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений. М., 2011. С. 71 – 73.