

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

**Особенности состава преступления,
предусматривающего ответственность за нарушение правил,
обеспечивающих безопасную работу транспорта**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студентки 4 курса 433 группы

направления 40.03.01 «Юриспруденция»

юридического факультета

Пойдо Марины Анатольевны

Научный руководитель
доцент, к.ю.н., доцент

И.Н.Туктарова

Заведующий кафедрой
профессор, д.ю.н., профессор

Н.Т. Разгельдеев

Саратов 2017

Актуальность темы. Рост населения порождает рост автомобильного транспорта, а вместе с тем приводит к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий. Отмечается низкая культура участников дорожного движения и растущее количество агрессивных водителей. Всерьез обсуждается вопрос о введении термина «опасное вождение» в Правила дорожного движения.

Наблюдается изменение динамики регистрируемых преступлений, предусмотренных ст. 268 УК РФ в сторону их увеличения. Так, если в 2010 году было зарегистрировано 197 случаев нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, то уже в 2014 году было – 217 таких преступлений, что на 9% больше, по сравнению с предыдущим годом¹.

Незначительное, на первый взгляд, количество происшествий не отражает реальной ситуации, а скорее свидетельствует о неэффективности применения ст. 268 УК РФ. При наличии взаимной вины водителя и иного участника дорожного движения (пешехода, пассажира) всю ответственность возлагают на водителя. Данное обстоятельство объясняется презумпцией вины лица, управляющего источником повышенной опасности. Вина пешехода или иного участника дорожного движения признается лишь как смягчающее вину водителя обстоятельство.

Как правильно подметил профессор Коробеев А.И.: «В результате пешеходы, за нарушение действующих на транспорте правил либо вообще не привлекаются к ответственности, либо вместо уголовно-правовых к ним применяются административно-правовые или иные меры воздействия, либо, наконец, вся ответственность возлагается на водителей транспортных

¹ Зарегистрированные преступления и выявленные лица за 2010 и 2014 годы в разрезе статей Особенной части УК РФ (Извлечения из форм 1-ЕГС) // Коррупция: состояние противодействия и направления оптимизации борьбы. Под ред. Долговой А.И. М., Российская криминологическая ассоциация, 2015. с. 361. С. 344.

средств, в том числе и в ситуации, когда вина пешехода в создании аварийной обстановки очевидна»².

Криминологический анализ показывает, что большинство лиц, совершающих транспортные преступления – это молодые люди в возрасте от 18 до 24 лет. Данная возрастная категория объясняется легкомысленностью поведения, переоценкой своих возможностей, неосторожностью и страстью к риску.³ Наибольшее число автотранспортных преступлений приходится на окончание рабочего дня (приблизительно на 17.00-19.00ч.), а также на вечерние часы (22.00-24.00). Как правило, дорожные преступления связаны с водителями индивидуальных транспортных средств, а не с профессиональными водителями.⁴

Степень научной разработанности темы. Среди ученых, проводивших исследование данной темы можно выделить работы: Агаева Г.А., Алексеевой Л.А., Годунова В.С., Иголина В.А., Кобелькова А.А. Коробеева А.И. Чучаева А.И.

Существенный вклад в разработку теоретических проблем квалификации транспортных преступлений внесли такие ученые, как: Великая В.О., Кудрявцев В.Н., Охтова А.М., Павлов В.Г., Суденко В.Е.

Анализ некоторых вопросов, связанных с нарушением правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, содержится в работах Баранчиковой М.В., Зацепина А.М., Кейдуновой Е.Р., Кулешова И.Ю.,

² Коробеев, А.И. Транспортные преступления: учебник / А.И. Коробеев. Спб.: Юридический центр-Пресс, 2003. С.179

³ Мандрыкин, А.Ю. Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и автотранспорта // Общество и право. Краснодар. Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации" 2007. № 4(18). С.188

⁴ Шапкин, А.А. Криминологические особенности и предупреждение автотранспортных преступлений // Вестник ТГУ. Тамбов. Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина. 2012. № 10(114). С.352

Мандрыкина А.Ю., Петрова С.А., Саядовой А.С., Шапкина А.А., Шемякина Л.Л., Шишмаревой Е.В.;

Имеются также диссертационные работы, затрагивающие проблему уголовной ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. К их числу относятся диссертационные исследования Батровой Т.А., Неверова В.И., Семенова В.Р., Чичериной М. П. Благодаря этим работам уголовно-правовой аспект нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, довольно подробно изучены в российской науке.

Однако труды вышеупомянутых ученых не исчерпали всей проблематики рассматриваемого состава преступления с учетом действующего уголовного законодательства и практики его применения.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Предметом исследования являются правовые нормы действующего российского уголовного законодательства и иные нормативно-правовые акты, регламентирующие отношения, складывающиеся в дорожно-транспортной сфере; практика их применения; статистические данные о состоянии борьбы с рассматриваемым преступлением; а также научная литература и исследования ученых по проблемам квалификации данного состава.

Цель исследования состоит в том, чтобы на основе изучения действующего российского законодательства и имеющихся научных публикаций, выделить особенности состава, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; оценить имеющиеся в научной литературе предложения по совершенствованию данной уголовно-правовой нормы; а также разработать практические рекомендации по повышению эффективности правоприменительной деятельности в данной области; и кроме того,

получить навыки составления процессуальных документов по рассматриваемой категории уголовных дел.

Для достижения указанной цели необходима реализация следующих **задач:**

- выявить особенности уголовно-правовой характеристики состава преступления, предусматривающего ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта;
- исследовать спорные вопросы квалификации и проблемы разграничения состава преступления, предусматривающего ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта от иных смежных преступлений;
- провести анализ нормативных актов, направленных на противодействие нарушению правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта;
- изучить судебную-следственную практику по уголовным делам, касающихся ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта;
- отработать оформление процессуальных документов правоприменительной практики по расследованию уголовного дела о нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Нормативно-правовую базу исследования составили: Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», Постановление Правительства «О правилах дорожного движения», Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации, Конвенция о дорожном движении (вместе с "Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов"), Постановление Пленума Верховного Суда 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» и иные нормативно-правовые акты.

Структура работы обусловлена целями и задачами исследования и состоит из введения, двух глав, включающих четыре параграфа, заключения и списка использованных источников.

Основное содержание работы

Глава 1. Теоретические проблемы квалификации преступления, предусмотренного ст.268 УК РФ содержит два параграфа.

В первом параграфе рассматриваются вопросы, касающиеся особенностей состава преступления, предусматривающего ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. В данном параграфе были найдены ответы на следующие спорные вопросы: на какие виды транспорта распространяет норма свое действие; кто подлежит уголовной ответственности при наличии обоюдной вины водителя и иного участника дорожного движения; кто признается «иным участником» дорожного движения; какие критерии деления транспортных средств на механические и немеханические; какой виной характеризуется данный состав преступления – неосторожной или двойной формой вины; чем признается категория «транспортное средство» - предметом или средством совершения преступления; а также следует ли считать нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта отягчающим вину обстоятельством; и каким образом можно усовершенствовать данную уголовно-правовую норму в связи с этим.

Второй параграф посвящен вопросам квалификации и разграничения со смежными составами. В данном параграфе были рассмотрены вопросы разграничения ст. 268 УК РФ со смежными составами, со сходными составами, а также со статьями, предусматривающими уголовно не наказуемые правонарушения, предусмотренные КоАП РФ. Помимо этого была выявлена неоднозначная ситуация, когда пешеходы имитируют дорожно-транспортного происшествия с целью вымогательства у водителя денег в обмен на несообщение о якобы произошедшем ДТП, в правоохранительные органы и были найдены причины, по которым такие действия не попадают под состав преступления, предусмотренного ст.268 УК РФ.

Глава 2. Процессуальные документы правоприменительной практики по расследованию уголовного дела о преступлении, предусмотренном ч. 2 ст.268 УК РФ.

Результатом подготовки данной главы является макет уголовного дела, при составлении которого нам удалось приобрести навыки оформления процессуальных документов.

В результате проведенного исследования были сделаны следующие **выводы:**

1. Данный состав преступления квалифицирован вторым, более тяжким последствием, поскольку уголовная ответственность наступает не за нарушение Правил, а именно за причинение смерти человеку, в результате нарушения Правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта;
2. Вопрос о предмете преступления в юридической науке является дискуссионным. И хотя большинство ученых с предметом преступления связывают транспортное средство, есть, близкое нам, альтернативное мнение В.Р.Семенова, утверждающего, что предмет данного преступления выделить невозможно;
3. Объективная сторона выражается в нарушении конкретных пунктов Правил дорожного движения, повлекших наступление тяжкого вреда здоровью либо причинение смерти третьему лицу, вовлеченному в ДТП; вред, причиненный самому нарушителю Правил, не образует состава преступления;
4. Субъективная сторона выражена неосторожной формой вины по отношению к нарушению Правил и к наступившим последствиям. Цели и мотивы нарушения на квалификацию не влияют, однако по усмотрению суда могут признаваться смягчающими или отягчающими вину обстоятельствами;
5. В науке вопрос о двойной форме вины остается дискуссионным. Преступление с двойной формой вины, в соответствии со ст. 27 УК РФ,

считается умышленным, если умышленные действия причинили тяжкие последствия. Следовательно, пешеходы, сознательно нарушающие свои обязанности, установленные ПДД, и самонадеянно рассчитывающие на предотвращение опасных последствий, выполняют объективную сторону умышленного преступления, но это не соответствует действительности. Исходя из этого, мы склоняемся к мнению о наличии в преступлении исключительно неосторожной формы вины по отношению к нарушению Правил и наступившим последствиям;

6. Субъектом признается физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста и обладающее специальным дополнительным признаком – участник дорожного движения: пассажир, пешеход, либо лицо, производящее работы на транспортных коммуникациях во время движения, а также водители не механических транспортных средств независимо от наличия либо отсутствия у них прав на вождение транспортного средства определенной категории;
7. Состояние опьянения не образует квалифицированного состава, что на наш взгляд, является упущением законодателя, внесшего соответствующие изменения в ст. 264 УК РФ, тем самым усугубив ответственность водителей, управляющих механическими транспортными средствами в состоянии опьянения;
8. Отсутствие единообразной практики применения ст.ст.264 и 268 УК РФ ко всем участникам дорожного движения нарушает установленный принцип равенства перед законом;
9. Если административное нарушение Правил иного участника дорожного движения повлекло тяжкий вред здоровью или смерть человека, то деяние становится уголовно-наказуемым и квалифицируется не по статьям КоАП РФ, а по ст. 268 УК РФ;
10. В случае причинении ущерба при самовольном завладении транспортным средством лицом, не занимающим должность и не

состоящим на работе в государственной, частной транспортной или иной организации, ответственность наступает по ст. 268 УК РФ, а не по ст. 263 УК РФ;

11. По предложению Неверова В.И. необходимо законодательно уточнить понятие «транспортное средство» с использованием соединительного и разделительного союза «и (или)» между техническими характеристиками транспортного средства «рабочим объемом более 50 см³» и «максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч», поскольку автомобильной и мотоциклетной промышленности известны случаи, когда небольшие, компактные двигатели с небольшим объемом придавали транспортному средству, на котором были установлены высокоскоростное движение. Такое уточнение позволит более точно разграничивать ответственность по ст. 264 и 268 УК РФ;
12. Наличие очевидной вины иного участника дорожного движения в случае наступления тяжких последствий предусмотренных статьей 268 УК РФ не исключает уголовную ответственность водителя по ст. 264 УК РФ по причине презумпции вины лица, управляющего источником повышенной опасности, несмотря на фактическое отсутствие возможности предотвращения опасных последствий уже созданной аварийной обстановки. На наш взгляд, водителя необходимо привлекать к уголовной ответственности только в случае обоюдной вины с иным участником дорожного движения, а в случае соблюдения им Правил освобождать от уголовной ответственности в силу обстоятельств непреодолимой силы.