

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.
ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

ЕФРЕМОВА АНАСТАСИЯ РОМАНОВНА

**НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (СТ. 264 УК РФ)**

Направление подготовки 40.03.01 – «Юриспруденция»
юридического факультета СГУ им. Н.Г.Чернышевского

Автореферат бакалаврской работы

Научный руководитель
к.ю.н, доцент кафедры уголовного,
экологического права и криминологии

Е.О. Глухова

Зав. кафедрой уголовного, экологического
права и криминологии
д.ю.н, профессор

Н.Т. Разгельдеев

Саратов 2019

Введение

Актуальность темы исследования. Автомобильный транспорт появился в далеком 19 веке, когда еще никто не подозревал, какую важную роль в жизни для любого человека он будет играть. Вернемся в 21 век. Согласно данным Росстата от марта 2018 года, количество населения, проживающего в России, составляет 146 880 432 человека. По данным Госавтоинспекции количество зарегистрированных легковых автомобилей составляет около 47 миллионов транспортных средств. И в это число даже не входят грузовые транспортные средства. Ссылаясь на эти данные, можно сказать, что почти в каждой семье есть один автомобиль точно. Но, к сожалению, не каждый водитель является добросовестным и не нарушает правила дорожного движения и эксплуатации транспортного средства.

В современном мире уже трудно представить жизнь без транспортного средства, так как он во многом облегчает нашу жизнь путем перемещения как пассажиров, так и грузов, особенно в тех условиях, где иной транспорт по каким-либо условиям не может передвигаться. Однако, автомобиль является не просто каким-то благом для человека, а в первую очередь он является источником повышенной опасности. Ведь столько людей гибнет при дорожно-транспортном происшествии, сколько не гибнет от морского, речного, железнодорожного или воздушного транспорта. В нашей стране все также остро стоит проблема в безопасности дорожного движения, а также в безопасности перевозки пассажиров и грузов. И ввиду того, что количество автомобилей только увеличивается, исполнительные, законодательные, правоохранительные органы обязаны приложить усилия к тому, чтобы предупредить большое количество аварий. Ведь от этого зависит жизнь и здоровье людей, а также экономическое развитие страны.

Согласно статистике Госавтоинспекции «Показатели состояния безопасности дорожного движения», за сентябрь 2018 года в Российской Федерации произошло 16 029 дорожно-транспортных происшествий, что на 811 ДТП меньше, чем в августе этого же года. При этом суммарно за два этих

месяца погибло 3 863 человека. Что касается Саратовской области – статистика аналогичная: за сентябрь 2018 года – 293 дорожно-транспортных происшествий. В августе того же года – 322, что на 29 ДТП больше.

Из всего количества дорожно-транспортных происшествий каждое третье является не несчастным случаем, а сознательным преступлением. И в первую очередь, именно преступления в данной области нужно предупреждать. Потому что от несчастного случая никто не застрахован, а преступления совершаются субъектом зачастую сознательно.

Из всего вышесказанного, можно сделать вывод о том, что данная тема является актуальной уже на протяжении многих лет. Актуальными являются и некоторые вопросы разграничения преступных и правонарушающих ДТП, из которых первые требуют осуществления первоочередных профилактических мероприятий. Также я считаю, что необходимо усилить роль законодательства в предупреждении преступлений, предусмотренных ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Степень научной разработанности темы. Изучению темы безопасности дорожного движения, а также эксплуатации транспортных средств посвящено большое количество работ. Среди них можно выделить научные труды таких известных ученых в области уголовного права как Коробеев А.И., Зотов Б.Л., Кузнецова Н.Ф., Рублев А.Г. и другие.

Несмотря на большое количество исследовательских работ в данной области, до настоящего времени остаются множество неразрешенных и дискуссионных вопросов, которые в первую очередь обосновываются стремительным развитием современной техники, а также необходимостью постоянного совершенствования нормативной базы в данной сфере.

Целью бакалаврской работы выступает исследование уголовно-правовой характеристики преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, а также проблемы квалификации нарушения установленных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для достижения вышеуказанной цели были поставлены следующие задачи:

- 1) изучить историю развития законодательства об ответственности за транспортные преступления;
- 2) дать понятие и общую характеристику преступления в форме нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- 3) проанализировать объективные и субъективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;
- 4) провести анализ судебной практики по данному преступлению.

Указанные цель и задачи являются главными факторами, обуславливающими структуру работы и её содержание.

Объектом исследования нашей работы являются уголовно-правовые отношения, складывающиеся в связи с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования является норма российского законодательства, которые непосредственно взаимосвязаны с общественными отношениями в сфере безопасности дорожного движения, а также общественно опасные деяния, которые посягают на безопасность дорожного движения, а также жизнь и здоровье граждан.

Методологическая основа. В ходе написания данной работы мы применяли такие методы, как общенаучный диалектический метод познания, так и специальные (исторический, статистический, сравнительно-правовой).

Структура работы состоит из введения, трех глав, макета уголовного дела, заключения и списка использованной литературы.

Основное содержание работы

Транспортные преступления являются новым видом преступлений в Российском законодательстве. Впервые, упоминание всех видов транспорта, безопасность движения и эксплуатации которого охраняется и действующим

Уголовным кодексом РФ, появилось в Уголовном кодексе РСФСР 1922года. Кодекс же 1926 года декриминализировал данный вид преступления, так как они стали носить характер не преступления, а правонарушения. А сами дорожно-транспортные преступления связанные со смертью человека рассматривались как преступления против личности. Уголовный кодекс 1960 года уже включил специальные составы, которые содержали ответственность за нарушение безопасности дорожного движения.

Рассматриваемая статья 264 УК РФ имеет название «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», которая включена в главу 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Статья состоит из 6 частей и 2 примечаний.

Само дорожно-транспортное происшествие – это виновное деяние, последовавшее из-за нарушения правил дорожного движения, а также из-за нарушения эксплуатации транспортного средства, повлекшее за собой вред здоровью или смерть человека, и за которое предусмотрена уголовная ответственность.

Правила дорожного движения (ПДД) – это правила, которые устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории РФ.

Под нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств понимается нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Под безопасностью дорожного движения понимается состояние защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дорожное движение – это движение наземных механических транспортных средств по автомагистралям, шоссе, городским улицам, а также иным дорогам. Но необходимо помнить и о том, что уголовная

ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств наступает вне зависимости от места, где было допущено нарушение. Дорожное движение в основном осуществляется на дорогах, но в исключительных случаях оно может происходить и в условиях бездорожья, в полях, на стоянках для автомобилей и т.п.

Предметом статьи 264 УК РФ мы можем понимать механические транспортные средства, о которых говорится в диспозиции самой статьи.

Из вышесказанного можно сделать вывод о том, что не любые транспортные средства могут быть предметом данного преступления, а лишь те, которые отвечают следующим требованиям: способны двигаться самостоятельно за счет установленного на них двигателя, подлежат обязательной регистрации и учёту в соответствующих органах, эксплуатируются в соответствии с действующими правилами дорожной безопасности.

Объектом преступления, предусмотренного данной статьей являются общественные отношения по поводу безопасности движения, эксплуатации транспортных средств, а также жизни и здоровья человека. Из данного определения видно, что объект является сложным, состоящим из нескольких общественных отношений. Это безопасность функционирования транспортного средства, безопасность движения транспорта, которые включают в себя еще и охрану здоровья и жизни человека.

Данное преступление находится в разделе IX, который называется «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка». Проанализировав это, мы можем сделать вывод о том, что родовым объектом данного преступления являются общественная безопасность, а также общественный порядок. Видовым объектом будет являться то самое состояние защищенности здоровья, жизни и имущества людей во время дорожного движения, а также эксплуатации транспортных средств. Непосредственный объект – это то охраняемое общественное отношение, которому причиняется ущерб, в случае наступления противоправного деяния.

Следующий обязательный элемент состава преступления – это объективная сторона. Объективная сторона преступления, предусмотренного 264 статьей УК РФ, может характеризоваться как действием, так и бездействием. Также необходимо установить причинно-следственную связь между нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортного средства и наступившими последствиями.

Субъект преступления в уголовном праве является одним из необходимых элементов состава преступления. Субъект данного преступления – специальный: вменяемое физическое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Субъектом признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

Субъективная сторона является четвертым обязательным элементом состава преступления. Таким образом, субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ характеризуется неосторожной виной в форме легкомыслия или небрежности.

Согласно ч. 2 ст. 26 УК РФ, преступление признается совершенным по легкомыслию, если лицо предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение этих последствий. Интеллектуальный момент связан с тем, что лицо, при нарушении Правил дорожного движения осознавало общественную

опасность совершаемых действий и предполагало, что этими действиями оно может причинить вред здоровью. Волевой момент состоит в том, что лицо самонадеянно рассчитывало на их предотвращение, например, на свои водительские навыки, исправность механизма автомобиля и т. д.

Согласно ч. 3 ст. 26 УК РФ, преступление признается совершенным по небрежности, если лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия. Интеллектуальным моментом в этом случае является то, что лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий. Но основной документ, который предусматривает должное поведение лица, управляющего транспортным средством – являются Правила дорожного движения. И ссылаться на незнание или плохое знание данных Правил нет смысла, так как это не освобождает от ответственности лицо, нарушившее их.

Волевым моментом небрежности является поведение лица, в котором нет направленности на предотвращение общественно опасного последствия.

На практике суды не разграничивают, какой вид неосторожности имел место в том или ином конкретном преступлении. Им достаточно только установить форму вины.

С самого начала правоприменитель сталкивается с проблемой. Ч. 1 ст. 264 УК РФ говорит об автомобиле, трамвае либо о другом механическом транспортном средстве. Уже с самого начала приходится обращаться к Примечанию 1, чтобы узнать, что подразумевается под другим механическим транспортным средством. А следом и обратиться к Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008г. №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" приходится, где разъясняется понятие «механические транспортные средства».

Также есть проблемы квалификации действий лиц при эксплуатации самоходных транспортных средств. При нарушении правил безопасности выполнения различных работ на таких машинах (ремонтные, сельскохозяйственные и т. д.) следует учитывать, что объектом посягательства становится жизнь, здоровье человека и квалификация по ст. 264 УК РФ будет невозможной. То есть лицо будет нести ответственность по данной статье тогда, когда будет совершено преступление, связанное с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В случае нарушения лицом правил производства отдельных работ, например, хоть и машина находилась в движении, то ответственность будет наступать по соответствующим статьям.

Заключение

В заключение, мы можем сделать окончательный вывод по данной работе.

Считаем, что цели данной бакалаврской работы были достигнуты, а именно было проведен анализ уголовно-правовой характеристики преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ.

Поставленные изначально задачи были также выполнены:

1. Была изучена история развития законодательства, из чего можно с точностью сказать, что транспортные преступления появились не так давно и процесс становления данного преступления был не долгий, так как долгое время данное преступление рассматривалось, как преступление против личности.

2. Были рассмотрены понятие данного преступления, а также его общая характеристика и из этого мы узнали, что орудием преступления является ни что иное, как транспортное механическое средство, которое является объектом повышенной опасности.

3. Также были проанализированы объективные и субъективные признаки преступления. Объект преступления – это безопасность движения

всех видов транспорта, о которых идет речь в диспозиции статьи 264 УК РФ, в примечании 2 к этой же статье, а также в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ №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». Также мы уяснили то, что данное преступление может совершаться путем действия или бездействия. Все действия виновного лица квалифицируются в зависимости от тяжести наступивших последствий по различным частям статьи. Субъект данного преступления – специальный: вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет, а также управлявшее транспортным средством (автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством).

На сегодняшний момент в статье 264 УК РФ указано 5 квалифицирующих признаков:

- нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (часть 2);

- нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека (часть 3);

- нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека (часть 4);

- нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или

эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (часть 5);

- нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (часть 6).

Из данных квалифицирующих признаков можно сделать вывод, что указывают на общественно-опасные последствия – смерть человека части 3, 4 ст. 264 УК РФ, двух и более лиц – части 5 и 6. Указывают на признак субъекта - состояние опьянения части 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ.

В настоящий момент существуют проблемы в сфере обеспечения безопасного дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Эти проблемы требуют законодательного разрешения, а также усовершенствования квалифицирующего признака – состояние опьянения водителя, чтобы данный признак не противоречил конституционным принципам.