

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра уголовного,
экологического права
и криминологии

Уголовно-правовая характеристика ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ

Студента 3 курса 366 группы

направления подготовки 40.04.01 «Юриспруденция»

юридического факультета **Кожаева Александра Андреевича**

Научный руководитель

д.ю.н, профессор

Н.Т. Разгельдеев

Саратов 2020

Актуальность выбранной темы в том, что обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач любого государства как составной части обеспечения общественной безопасности и относится к числу наиболее важных проблем, которые стоят перед органами государственной власти. Закономерно, что от степени состояния транспортной безопасности в прямой зависимости находятся социально-экономическое и демографическое развитие страны.

В соответствии с Конституцией Российской Федерации государство обязано обеспечивать безопасность граждан. Так, согласно ст. 2 «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью».

Государство много делает для повышения эффективности мер безопасности в этой сфере, в частности, органы ГИБДД в последние годы предпринимают значительные шаги для улучшения законодательной основы в этой области и усиливают предупредительные меры, позволяющие постепенно снижать негативные показатели, характеризующие состояние общественной безопасности.

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. Если говорить в общем, то в России каждый год в дорожно-транспортных происшествиях погибает свыше тридцати тысяч человек и около трехсот тысяч человек получают повреждения здоровья различной тяжести.

Особенно возрастает количество ДТП, совершенных в состоянии алкогольного опьянения.

Есть и другая сторона проблемы - экономическая. По оценкам экспертов, за последние пять лет совокупные потери страны, именно экономики нашей страны, от дорожно-транспортных происшествий составляют 6,2 триллиона рублей, что сопоставимо со всеми расходами на здравоохранение за тот же период.

Можно с полной уверенностью говорить о наличии дорожно-транспортной преступности, которая каждый год включает в себя десятки тысяч преступлений, имеет свои криминологические показатели.

Очень часто к виновным применяется условное наказание, даже при нарушении правил, повлекших смерть потерпевшего. Следственно-судебная практика нуждается в тщательном анализе и корректировке.

Степень научной разработанности: Вопросам уголовной ответственности были посвящены научные работы таких ученых как: В.И. Жулева, А.И. Коробеева, Б.А. Куринова, В.В. Лукьянова, А.И. Чучаева.

Вместе с тем существует множество проблем уголовно-правового характера, которые не позволяют эффективно бороться с указанными преступлениями.

Целью настоящей работы является проведение комплексного научного анализа всех аспектов уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и обоснование теоретико-правовых выводов и предложений по совершенствованию уголовного и других отраслей законодательства в сфере безопасности дорожного движения, а также по дифференциации ответственности и индивидуализации наказания.

Исходя из вышеизложенного, основной целью исследования является уголовно-правовой анализ ст. 264 УК РФ, в рамках конкретной цели более подробно будет рассмотрена ч. 6 ст. 264 УК РФ.

Основными задачами работы являются:

- Анализ законодательного подхода к оценке состояния алкогольного опьянения в транспортных преступлениях;
- Изучение объекта и объективной стороны преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ;
- Рассмотрение субъекта и субъективной стороны преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ;

- Проблемы привлечения к ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств.

Предметом исследования выступают нормы законодательства РФ различных уровней, судебная практика, а также взгляды ученых по рассматриваемой проблематике.

Методологическую основу исследования составляют всеобщий диалектический метод научного познания, а также общенаучные методы (анализ, синтез, аналогия, индукция, дедукция, моделирование и пр.), частнонаучные (метод конкретно-социологических исследований, логико-юридический, сравнительно-правовой) и другие методы.

Нормативную основу исследования составили: Конституция РФ, уголовное, административное, гражданское и другие отрасли законодательства РФ, постановления Пленумов Верховных Судов РФ, РСФСР и СССР, другие нормативные правовые акты.

Эмпирическая база исследования представлена результатами анализа опубликованной судебной практики судов РФ по уголовным делам о хищениях чужого имущества, обзоры правоохранительных органов и судов и другие материалы.

Первая глава магистерской работы посвящен общей характеристикенарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В данном разделе раскрываются понятия нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также исследуются основные законодательные акты Российской Федерации, зарубежных государств и международные акты.

Особое внимание уделено истории становления ответственности нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных

средств, поэтапное увеличение ответственности с последними изменениями на июнь 2019 года.

Следует обратить внимание на раскрытие в первой главе основных пробелов в законодательстве на разных этапах, в соответствии с которыми приговоры судов были отменены, либо уголовные дела прекращены в соответствии с примирением сторон.

Вторая глава содержит правовую характеристику:

Объект и объективная сторона нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» рассматриваются различные точки зрения по определению объекта состава по статье 264 УК РФ, а также особое внимание уделяется рассмотрению дополнительных признаков объективной стороны преступления.

«Субъект и субъективная сторона нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» детально проанализированы вопросы определения формы вины и изучен субъект преступления.

Определение объекта по расследованию уголовных дел данной категории является важной составляющей расследования. Четкое конструирование конкретного состава преступления, точная, согласованная с другими нормами УК РФ характеристика его объективной стороны выступает необходимыми предпосылками эффективного применения соответствующей уголовно-правовой нормы в сфере транспортных преступлений.

Объект преступлений – отношения, которые обеспечивают безопасность жизни, здоровья человека при соблюдении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным объектом следует признавать жизнь и здоровье человека.

Механическое транспортное средство не является ни предметом, ни орудием преступления. Оно представляет собой особый источник

повышенной опасности, который проявляет свои возможности в рамках дорожного движения и требует соблюдения установленных правил.

Объективная сторона транспортных преступлений – это внешнее проявление конкретного общественно опасного поведения, предусмотренного статьей 264 УК РФ, осуществляемого при определенных условиях, месте, времени и причиняющего вред общественным отношениям.

Субъективная сторона в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, содержит важнейший обязательный признак - неосторожную форму вины. В большинстве случаев данное преступление совершается по легкомыслию, интеллектуальный момент которого означает предвидение лицом возможности наступления опасных последствий от нарушения им правил дорожного движения.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ являются лица, управляющие механическим транспортным средством, по части 6 статьи 264 УК РФ – лицо, управляющее механическим транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

В разделе третьем магистерской работы исследуются актуальные проблемы предупреждения и расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц Российской Федерации. С связи с усилением ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц было обнаружено множество пробелов в законодательстве, которыми воспользовались юристы и адвокаты для прекращения уголовных дел и вынесения оправдательных приговоров. Основная проблема в настоящее время это установления факта нахождения лица в состоянии алкогольного

опьянения актуальна. Причём следует отметить, что данная проблема возникает не только в области уголовного права, но и в области административного права. Многие вопросы, касающиеся установления факта алкогольного опьянения водителя разрешаются в рамках административно-правовой сферы, поскольку административное право наиболее тесным образом связано с уголовным. В данном вопросе эта связь выражается в том, что сам юридический факт установления факта алкогольного опьянения водителя, понятийный аппарат, максимально допустимое количество алкоголя в крови и т. д. регулируются административным законодательством, соответствующими актами министерства здравоохранения, иными нормативно-правовыми актами. Необходимо затронуть и вопрос в части, проведения исследования на состоянии алкогольного опьянения, так как она также имеет пробел.

В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

1. Объективная необходимость уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств следует из истории развития, как самого транспорта, так и правовой регламентации его безопасной эксплуатации.

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.

Можно отметить, что правила дорожного движения носили исторически изменчивый характер и в целом соответствовали развитию общества и государства, они изменялись в соответствии с развитием техники, транспорта, сети дорог и других коммуникаций.

Проанализировав законодательство, думается, что 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 транспорта.

2. Непосредственный объект рассматриваемого состава преступления - общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортного средства. Дополнительным объектом выступают по ч. ч. 1 и 2 здоровье человека, по ч. ч. 3, 4, 5 и 6 - жизнь человека или многих людей.

Как нам представляется, механическое транспортное средство не является ни предметом, ни орудием преступления, а представляет собой особый источник повышенной опасности, проявляющий свои возможности в рамках дорожного движения и требующий соблюдения установленных правил.

Если же действия лица, управляющего механическим транспортным средством, по своему характеру являются осознанными, волевыми, но предприняты не для нарушения безопасности движения, а исключительно для причинения вреда жизни или здоровью человека, то налицо преступление против личности, где источник повышенной опасности используется как орудие преступления. В данном случае ответственность наступает в рамках гл. 16 УК РФ и не требуется квалификация по совокупности со ст. 264 УК РФ.

Этот состав некоторые ученые называют составом с реальным причинением вреда. Объективная сторона данного преступления имеет следующие обязательные признаки: деяние в форме нарушения правил,

последствия в виде тяжкого вреда здоровью либо смерть потерпевшего и причинно-следственную связь между ними.

3. Особое значение уделено жесткому пресечению управления транспортным средством в состоянии опьянения. В большинстве зарубежных стран предусмотрена суровая ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, вплоть до тюремного заключения.

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 отягчающим обстоятельством. 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.

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; недостатки во взаимодействии подразделений ГИБДД МВД России с представителями средств массовой информации.

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 в полной мере соответствует нормам Конституции РФ и федеральным законам в данной сфере (отдельные критические замечания будут высказаны далее, при анализе новелл, объективных и субъективных признаков состава преступления). 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.

Как показал социологический опрос, к основным причинам ДТП на дорогах относятся: высокая недисциплинированность водителей; недостаточная подготовка водителей и маленький стаж вождения; очень 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 (в особенности механизмов и узлов, от которых зависит безопасность); неудовлетворительная организация движения.

Для осуществления социально-криминологического уровня следует провести комплекс мероприятий, связанных уже 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).

4. К предложениям по изменению уголовного законодательства в сфере ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения можно отнести:

А) Необходимость разделения алкогольного и наркотического опьянения, с усилением ответственности за наркотическое опьянение.

Б) Усиление ответственности за проведение исследований на алкогольное и наркотическое опьянение.