

ВВЕДЕНИЕ

Транспортные средства очень плотно вошли в жизнь человека. Еще в 1885 году, когда был изобретен первый автомобиль, люди уже начали задумываться о безопасности на дорогах. Сейчас, когда машина является не роскошью, а необходимостью, нужно четко осознавать ответственность, которую берет на себя человек, когда садиться за руль. В 2017 году, количество машин на 1 тысячу жителей составляет уже 288, что на 20 машин больше, чем в 2015 году, именно поэтому тема транспортной безопасности сейчас стоит очень остро, в этом и заключается актуальность моей работы.

Понятие транспортной безопасности толкуется в законе, как «реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.»

Сейчас, ведется работа по совершенствованию законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и поиск эффективных механизмов, которые бы помогли в борьбе с более опасными правонарушениями в рассматриваемой области.

Статья 2 Конституции РФ говорит о том, что человек, права и свободы его, являются высшей ценностью государства, а их защиты целиком и полностью его обязанность. Из этого следует, что обеспечение безопасности дорожного движения выступает средством охраны жизни и здоровья граждан, а так же сохраняет материальные ценности, так как аварии , или любые другие опасные ситуации, которые произошли на дороге, причиняют вред человеку, его имуществу, и государству.

Российская Федерация проводит большую работу для повышения эффективности мер безопасности в этой сфере. В настоящее время полным ходом идет процесс реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», целью данной программы является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8

тыс. человек по сравнению с 2012 годом.

Однако показатели статистики в данной сфере в настоящее время оставляют желать лучшего. В настоящее время статистические показатели удручающие. Если говорить в общем, то по официальным статистическим данным ГИБДД за 10 месяцев 2017 года на российских дорогах произошло 151 тыс. серьезных ДТП, в которых погибли 19 тыс. человек и еще почти 190 тыс. человек было причинены травмы различной степени тяжести¹.

Таким образом, ситуация, которая сейчас складывается на дорогах страны, позволяет сделать вывод о несовершенном законодательстве в области безопасности дорожного движения и требует активных действий со стороны законодательных органов, в частности в более качественном и четком усовершенствовании законодательства.

Объект исследования составляют уголовно-правовые отношения, связанные с нарушением, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования данной работы являются правовое регулирование нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель исследования – исследовать уголовно-правовую квалификацию нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В ходе написания данной работы были поставлены и решены следующие задачи:

— охарактеризовать объект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

— рассмотреть объективную сторону нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

¹Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>.

— изучить субъект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

— охарактеризовать субъективную сторону нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

— рассмотреть отграничение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от смежных составов.

Теоретическую основу работы составляют научные труды таких ученых как Божко И.В., Войтенкова Е.А., Козуна А.В., Ермоловича Я., Чучаева А.И., Юмашихина И.В. и других.

В процессе исследования применялись теоретический, эмпирический методы, традиционно правовые методы (формально-логический, сравнительного правоведения).

Структурно работа состоит из введения, трех глав, анализа правоприменительной практики, методической разработки, заключения, списка использованной литературы.

1. ОБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.2 Объективная сторона нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

По «паспорту» преступного деяния вполне просто расследовать преступления, потому как состав определяет немаловажные элементы происходящего.

При этом лицо, совершившее преступление, привлекается к уголовной ответственности за деяние, которое содержит в себе все признаки состава преступления.



Рисунок 3 – Признаки объективной стороны состава преступления

И так, если говорить о ситуациях на дороге, нужно обратить особое внимание на то, что исключительно при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступлении указанных в диспозиции статьи 264 УК РФ, а также при наличии между ними причинно-следственной связи, можно утверждать, что состав преступления имеет место.

Весьма непросто при отсутствии видимости узнать, с какой конкретно скоростью и в каком именно направлении будет ехать транспортное средство, если лицо, управляющее им, находится в нетрезвом состоянии. Но, с учётом особенностей законодательства Российской Федерации, существует так называемый свод «дорожных правил» - Правила дорожного движения Российской Федерации, который создан для установления и поддержания порядка на дороге. При его соблюдении и ненарушении требований, которые он запрещает, урегулированный порядок безопасного движения транспортных средств обеспечен.

Понятийный аппарат, закреплённый в Правилах дорожного движения Российской Федерации, конкретно устанавливает основные понятия, которые необходимо знать для правильного понимания обстановки на дороге.

Получается, особой сложностью сейчас оснащены автошколы, обучающие вождению желающих получить водительское удостоверение, которые предъявляют достаточно требований для лиц, являющихся кандидатами в водители транспортных средств.

Проблема же в этом случае заключается, что водители, зная все регламентированные правила, да и соблюдают они их в общем, но только слишком часто пренебрегают, либо полагаются на «авось, повезет». Да только чреватые эти пренебрежения последствиями, которые могут наступить и наступают в случае неверного расчёта скоростного режима, что, в свою очередь, приводит к тому, что водитель транспортного средства «просто не справился с управлением».

Значительным и очень весомым элементом во всей этой связке становится причинно-следственная связь между деянием (нарушением установленных требований) и наступившими последствиями (причинение тяжкого вреда здоровью). Причинно-следственная связь, о которой говорится, выглядит как особая философско-юридическая категория, которая существует между явлениями, называемыми причиной и следствиями, а также независимо от воли чьей-либо.

Помимо того, причинно-следственная связь в указанном составе преступления проявляется по-особенному, потому как это объясняется объективными причинами физических явлений таких, как:

Эти указанные физические явления, протекающие в таком механизме, как транспортное средство, работают с определённой силой, энергией, скоростью.

- движение;
- скорость, ускорение;
- торможение и так далее.

В итоге, все три эти элемента являются основополагающими¹.

Необходимо подчеркнуть, что данные признаки объективной стороны должны отображать сущность преступного деяния.

Таковая сущность преступного деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, заключается в нарушении Правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, повлекшем причинение тяжкого вреда здоровью, смерти одному или нескольким лицам. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта включает в себя посягательства на безопасность функционирования транспорта. Безопасность - состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества, государства.

Следует сказать, что общественная опасность свойственна каждому преступному деянию, но в формулировке признаки преступного деяния, согласно ст. 264 УК РФ, такового в себе не несут².

Применительно же к лишению жизни или причинению вреда здоровью при управлении транспортным средством такие дискуссии никогда не возникают. По устоявшейся судебной практике неосторожная вина водителя в подобных случаях всегда как бы презюмируется и он осуждается за

¹Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: Сборник очерков / под ред. В.В. Лунеева. М.: Юрайт. 2017. С. 163.

²Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: Сборник очерков / Под ред. В.В. Лунеева. М.: Юрайт. 2017. С. 164.

транспортное преступление. Исходя из этого, возникает достаточно много вопросов

Таким образом, на основании изложенного необходимо изменить уголовную политику в результате грубых нарушений правил дорожного движения при управлении транспортным средством. Так же следует разрешить мнение о том, что в подобных случаях имеет место всегда транспортное преступление (ст. 264 УК РФ) с виной в форме неосторожности.

1.1. Объект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Правила дорожного движения – это определенный свод правил, которые регламентируют должное поведение участников дорожного движения (лиц, управляющих транспортными средствами, пассажиров, пешеходов и т.д.), а также технические условия, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения. Но само нарушение не содержит уголовно-правовой природы. Преступным оно будет в случае причинения вреда, а так же в при создании угрозы его причинения безопасности участникам дорожного движения¹.

Природа человеческих возможностей намного меньше, чем требуется при управлении различными транспортными средствами. Ответственность за вред источником повышенной опасности предусматривается ст. 1079 ГК РФ. В данной статье говорится, что ответственность за причинённый вред наступает не за виновное деяние, а за саму эксплуатацию такого источника повышенной опасности, что привело к последствиям, связанным с нанесением вреда здоровью или жизни человека.

Большинство научных деятелей указывает отличительные черты объекта преступного деяния, которое предусмотрено ст. 264 УК РФ и как не странно, данный элемент состава вызвал бурную дискуссию среди ученых. Одна группа ученых полагает, что объектом данного преступления является нормальная и точная работа транспортных средств, следующая же группа представляет: безопасность движения, а также жизнь, здоровье граждан, собственность. Имеется большое количество точек зрения на тему объекта общественных отношений. К примеру, В.И. Жулева подразумевает под объектом общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения. А В.В. Лукьянов понимает, как безопасность

¹Войтенков Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения (генезис отечественного законодательства и зарубежный опыт) // Международное уголовное право и международная юстиция. 2016. № 1. С. 17.

дорожного движения.

Определенный интерес также представляет позиция В.И. Радченко – автор комментария к Уголовному кодексу РФ. «Под объектом преступления следует понимать безопасность использования дорожных транспортных средств, выражающуюся в предупреждении вреда жизни и здоровью людей, материального, экологического или иного ущерба». По подобному принципу построен и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»¹.

Основной объект - отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения ПДД ТС.

Дополнительный объект - жизнь и здоровье человека. Специфика данного состава преступления заключается в охране жизни и здоровья человека, участвующего в рамках дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Что касается механического транспортного средства и его уголовно – правового значения в данном составе преступления, то можно сказать о том, что существуют различные точки зрения. Некоторые авторы считают, что оно является предметом преступления, другие относят его к орудию совершения преступления².

На этот счет без внимания не оставлено разъяснение Пленума Верховного Суда РФ: «Принадлежащее обвиняемому транспортное средство в соответствии со статьей 81 УПК РФ подлежит конфискации только в случаях, когда они использовались в качестве орудия умышленного преступления. При совершении преступления лицом, признанным виновным в содеянном по статье 264 УК РФ, транспортное средство не может быть признано орудием преступления»³. Из этого следует, что орудием механическое транспортное средство не является. Особое примечательное

¹Российская газета. 1995. 26 декабря.

²Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб. 2016. С. 6.

³Постановление Пленума ВС РФ от 9 декабря 2008г. «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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 3. С. 7.

мнение о уголовно-правовом значении механического транспортного средства существует у Н.И. Исаева. По его мнению, механическое транспортное средство представляет собой особый источник повышенной опасности, который проявляет свои возможности только в условиях дорожного движения, применительно к рассматриваемому составу преступления.

Думается, что следует придерживаться точки зрения Н.И. Исаева, так как механическое транспортное средство не может быть предметом преступления в силу того, что предмет преступления – это вещь материального мира, на которую осуществляется воздействие в ходе совершения преступления. В рассматриваемом же составе преступления, на механическое транспортное средство не осуществляется воздействие¹.

Исследуемый состав преступления можно отнести к преступлению с материальным составом. Следовательно, уголовная ответственность наступает в том случае, если были причинены последствия, указанные в ст. 264 УК РФ – реальное причинение вреда. Само нарушение правил дорожного движения не является преступным деянием, оно указывается как правонарушение в области дорожного движения, подлежащее административной ответственности.

Если говорить о понятии «обязательные признаки объективной стороны», то под ним понимается: нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, последствие причинения тяжкого вреда здоровью или наступление смерти человека, причинно-следственная связь между ними.

Вменение норм КоАП по своей сути являются объективными, именно поэтому данная ответственность направлена на предупреждение возможного нарушения и эксплуатацию транспортного средства.

Главы кодекса КоАП РФ именно так и именуется: глава 11

¹Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Научно-практическое пособие / под ред. проф. Н.Г. Кадникова: «Юриспруденция». 2016. С. 192.

«Административные правонарушения на транспорте», а глава 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения». Даже в наименованиях нигде не сказано, что суть заключается в безопасности, речь идет о регламенте, который является правилом поведения на дороге¹.

Каждый из законов, в которых закреплены запреты (уголовно – правовые и административно-правовые) имеет свою самостоятельную правовую природу, которая обусловлена разным характером правонарушений. Согласно ст. 264 УК РФ, деяние обладает общественной вредностью, а уголовную противоправность этому явлению придает преступное последствие.

Рассмотрим такие понятия как «общественная опасность» и «общественная вредность».

Общественная опасность – это неотделимая черта преступления. Общественная вредность – это имманентное свойство административного правонарушения. Эти признаки являются причиной и следствием одного преступного деяния. Правила дорожного движения и эксплуатации – это устав действий участников дорожного движения в той или иной ситуации. Деяние оказывается опасными для общества в случае вероятности причинения существенного вреда отношениям, которые охраняются законом. Если этот признак деяния отсутствует, говорить необходимо только об объективном вменении анализируемого состава преступления.

Родовым объектом преступлений на транспорте значится общественная безопасность.

Конкретный объект транспортных преступлений – состояние полной безопасности личности, общества и государства от угроз в связи с нарушениями правил дорожного движения, эксплуатации и пользования отдельными видами транспорта².

¹Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб. 2016. С. 6.

²Юмашихин И.В. Обеспечение безопасности дорожного движения как основа предупреждения дорожно-транспортных преступлений // Вестник Московского университета МВД России. 2016. № 4. С. 177.

Само понятие транспортной безопасности толкуется в ФЗ «О транспортной безопасности» как реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Как становится понятно из трактовки законодательства, наиболее важным фактором является адекватность форм реагирования на реальные и возможные угрозы.

Положение о том, что в основе эффективности лежит принцип комплексности и разумности, можно отнести к проблемам установления уголовного запрета. Но это лишь в тех случаях, когда создается угроза транспортной безопасности.

В качестве «акта незаконного вмешательства» согласно ФЗ «О транспортной безопасности»¹ рассматривается любое противоправное действие или бездействие, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, которое за собой повлекло причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб, или создавшее потенциальную угрозу наступления таковых последствий.

Конкретно в законодательстве акцентировано внимание на допустимость совершения террористического акта. Поэтому, считаю, что будет целесообразным внести изменения в п. 1 ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности», избрав более обобщенную формулировку «причинение вреда охраняемым законом интересам либо создание угрозы наступления таких последствий»².

Данный Закон был первоначально задуман не только как правовое средство препятствования всевозможным правонарушениям, не только преступным проявлениям в транспортной сфере.

Задумываясь о террористических актах, составляющих явную угрозу общественной безопасности, стоит помнить и об иных объектах, которые, в

¹Российская газета. 2007. 14 февраля.

²Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: Сборник очерков / под ред. В.В. Лунеева. М.: Юрайт. 2017. С. 163.

определенной степени, играют более значимое явление.

Стоит обратить внимание на случаи нарушения Правил дорожного движения, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо смерть людей. Аварийность на автомобильных трассах во большинстве европейских стран является одной из самых важных социально-экономических проблем. Россия – далеко не исключение. С 2010 года число ДТП существенно повысилось, количество погибших в них: 26567 человек в 2010 году, 27953 в 2016 и 27991 человек в 2017 году¹.

Главные причины увеличения в России аварийности на дорогах видятся в росте парка автотранспортных средств. Согласно данным 2013 года, на регистрационном учете в Госавтоинспекции состоит более 51 миллиона единиц транспортных средств².

Человеческий фактор так же играет особую роль. По мнению И.М. Тяжкова, высокая степень данного вида наказания заключается в том, что лица, имеющие дело с источниками повышенной опасности, не выполняют должным образом правила, обеспечивающие безопасное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, по итогу чего причиняется вред здоровью и жизни людей³.

Именно поэтому, необходимо оценить положительно изменения, которые были внесены за крайние года в Уголовный кодекс Российской Федерации. Конкретно нужно обратить внимание на ужесточение уголовной ответственности лиц, управлявших транспортными средствами в нетрезвом виде. В то же время необходимо обратить внимание на то, что виновники аварии чаще уходят от ответственности.

Средства доказывания нашего времени в уголовном процессе помогают

¹Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 13.05.2018).

²За последние 8 лет количество автотранспорта в России увеличилось почти в полтора раза [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gibdd.ru/news/federal/70911/> (дата обращения: 06.04.2018).

³*Тяжкова И.М.* Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В.С. Комисарова. СПб.: Юридический центр Пресс. 2016. С. 253.

установить подлинную видимость произошедшего: фото, видеофиксации, видеорегистраторы, и прочее¹.

Причинно-следственная связь играет ключевую роль между наступившими последствиями и действиями конкретных лиц.

Так, здесь вырисовывается, по крайней мере, две возможные схемы. Первая:

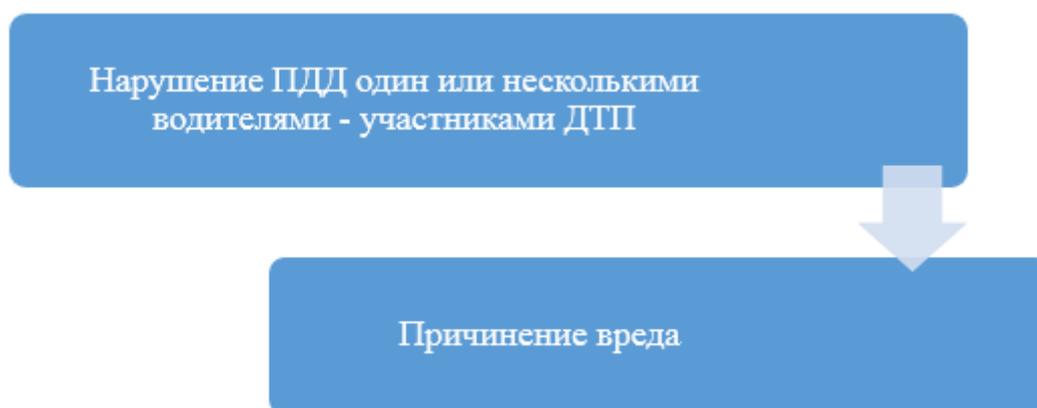


Рисунок 1 – Причинно – следственная связь (схема 1)



Рисунок 2 – Причинно следственная связь (схема 2)²

В первом случае (схема 1) причинная связь заключается между действиями участника ДТП и наступившими последствиями. Во втором (схема 2) – причинная связь не может быть установлена однозначно, ибо

¹Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб. 2016. С. 69.

²Войтенков Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения (генезис отечественного законодательства и зарубежный опыт) // Международное уголовное право и международная юстиция. 2016. № 1. С. 15.

следует оценить степень провокации.

И еще одно, важное замечание – при расследовании и рассмотрении уголовных дел по ст. 264 УК РФ следует акцентировать внимание не на гражданско-правовом механизме привлечения к ответственности лиц, управлявших источниками повышенной опасности, а на принципе вины, являющимся одним из базовых в уголовном праве.

Подведем некоторые итоги. Общественная опасность на транспорте и объектах существующей инфраструктуры определяется, во-первых, конкретно природой этих объектов (источники повышенной опасности); во-вторых, близостью расположения объектов к предметам социально-бытовой сферы, что при пользовании ГСМ, перевозке ядовитых, химически опасных и взрывоопасных грузов позволяет оценивать вероятные риски; в-третьих, интересом к указанным объектам террористических и экстремистских организаций, которые могут нанести удар по общественной безопасности. Указанное склоняет к выводу, что является весьма актуальным совершенствование законодательства в рассматриваемой сфере.

2. СУБЪЕКТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1. Субъект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Для характеристики состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ В случае, если речь идёт о субъекте то установлено, что им может считаться только вменяемое физическое лицо, которое к моменту, когда было совершено преступление достигло возраста 16 лет.

Но в нашем случае, авторы, которые занимаются оценкой субъекта данного преступления полагают, что имеет место наличие специального

субъекта – указанное лицо, должно иметь право на вождение транспортными средствами (имеющие в наличии соответствующее водительское удостоверение)¹.

Поэтому стоит обязательно обращать внимание на то, что для того, чтобы стать субъектом данного преступления должны присутствовать определённые признаки и факторы, или же соблюдены определённые требования.

Поэтому смело можно утверждать, что человек, у которого есть водительское удостоверение, и которые в момент управления транспортным средством нарушил ПДД, что привело к последствиям, которые чётко указаны в ст. 264 УК РФ, безусловно будет являться субъектом данного преступления, либо специальным, либо простым.

Так же можно рассмотреть случаи, при которых субъектом преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ, становилось лицо, которое в принципе не имело право управлять и пользоваться транспортным средством, это конечно, может служить подтверждением того, что субъект данного преступления определённо является специальным.

Даже если следственные органы смогли правильно квалифицировать данное преступление, то они часто не могут в полной мере собрать и обнаружить все относящиеся к делу доказательства, которые в полной мере могли бы служить для обвинения лица, совершившего данное деяние, которое чаще всего спешит скрыться с места происшествия, тем самым пытаясь избежать уголовной ответственности за содеянное.

Менталитет российских граждан, часто мешает им быть свидетелями. Но в некоторых случаях люди проявляют гражданскую активность, и помогают полиции в раскрытие преступлений. Так, иногда очевидцы, могут поделиться полной картиной произошедшего и тем самым помочь сотрудникам полностью восстановить события. Что является очень важным для быстрого, правильного раскрытия преступления и возмещения ущерба.

¹Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб. 2016. С. 66.

Свидетели помогают составить фоторобот предполагаемого преступника, дают ориентировку на особые приметы, тем самым существенно облегчая работу оперативной группы.

При этом необходимо сказать, что лиц, не ставших участниками ДТП, но своими действиями спровоцировавших его, следует подвергнуть ревизии практику применения.

Часть 6, в которой говорится о нарушении правил движения транспортного средства, повлекшем смерть двух или более лиц, лицом, находящимся. Так же следует обратить внимание на анализ правовых последствий данного преступления.

Преступление средней тяжести. В данной категории возможно освобождение субъекта от уголовной ответственности в связи с деятельным раскаянием. Так же либо с примирением с потерпевшим. Срок лишения свободы от 4 до 9 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет¹.

Исходя из вышесказанного следует, что если судить по минимальным размерам наказания за данное преступление, (от 4 лет), государство считает его не столь уж и опасным.

По сути, суд может назначить наказание и 4 года лишения свободы. Применительно к рассматриваемому преступлению эта составляющая может иметь непосредственное и большое значение. Именно поэтому возникает вопрос о коррупционной составляющей любой правовой нормы.

2.2. Субъективная сторона нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Стоит сказать, что авторы, которые работают над определением субъективной стороны данного преступления, отмечают, что она состоит из

¹Войтенков Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения (генезис отечественного законодательства и зарубежный опыт) // Международное уголовное право и международная юстиция. 2016. № 1. С. 18.

многих элементов. Когда речь идёт о субъективной стороне преступного деяния, то имеется необходимость проследить вину как на деяние, так и на наступившие последствия, при всём этом не стоит забывать, что нужно включать и другие элементы, такие как: мотив, цель, эмоциональное состояние.

Таким образом, состав преступления представляет собой сложную конструкцию, в которой нужно опираться на разные понятия, уметь проследить отношение самого виновного, ведь оно всегда определяется по-разному, так как грань, каждого относящегося к делу аспекта находятся в непосредственной близости друг к другу.

Беря во внимание характер преступления квалифицированного по статье 264 УК РФ и степень его общественной опасности, то можно говорить о том, что данный вид преступлений относится к неосторожным, поскольку привлечение к уголовной ответственности лица, совершившего указанное деяние, происходит по уголовному праву Российской Федерации за совершение деяния (действий, бездействия) - в данном случае действий.

При этом указанные действия совершаются с прямым отношением по вине к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Что не скажешь о последствиях, поскольку эти, указанные в УК РФ последствия и определяют в конечном итоге субъективную сторону преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ, как неосторожность в виде легкомыслия.

По субъективной стороне можно определить также, насколько виновный желал нарушать правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Если рассмотреть ситуации, при которых водитель, превышает скорость на десять - пятнадцать километров в час, задумавшись, и даже не заметив, как стрелка спидометра стремительно растёт вверх – так скажем, случайно (он не хотел). И совсем другая ситуация, когда водитель превышает

установленную скорость на пятьдесят-шестьдесят километров в час. О случайности тут очень трудно говорить, так как не заметить увеличение скорости на такую единицу не просто сложно, а невозможно. И тут уже будет ставиться вопрос при каких обстоятельствах это всё произошло, и для чего это было сделано.

Тут уже понятно, что водитель просто должен был осознавать, что своими действиями он подвергает опасности не только себя, но и тех, кто находится с ним рядом в машине, всех оказавшихся рядом случайных пешеходов и других водителей, ведь никто не может дать гарантии на то, что при плохой видимости он сможет в полной мере управлять своим автомобилем и всё будет хорошо. Ведь именно такая безответственность и легкомыслие могут привести к тем последствиям, которые указаны в ст. 264 УК РФ. А это уже преступление, за которое придётся отвечать, и кому то, возможно ценой своей жизни.¹

Так же при управлении автомобилем нужно понимать, что эмоциональное состояние может играть важную роль, ведь каждый человек, садясь за руль, теперь представляет опасность не только для себя, но и для окружающих, и те эмоции, которые он испытывает в этот момент влияют на его поведение в целом, а так же на качество вождения, внимательность, и многие другие факторы, которые так важны для адекватной оценки ситуаций, которые могут произойти на дороге.

Таким образом, указанные обстоятельства, при которых определяется вина по отношению к деянию, предусмотренному статьёй 264 УК РФ, и неосторожностью в виде легкомыслия по отношению к указанным последствиям, а также учитывая эмоциональное состояние водителя во время движения, и определяют субъективную сторону состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ.

Время реакции водителя на опасность -это очень важный показатель,

¹Войтенков Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения (генезис отечественного законодательства и зарубежный опыт) // Международное уголовное право и международная юстиция. 2016. № 1. С. 43.

который должен быть определен с помощью аппаратуры, которая специально для этого предназначена, ещё на первичном этапе прохождения мед. Комиссии на получение водительского удостоверения, ведь именно по этому показателю стоит судить о том, сможет ли человек в полной мере управлять автомобилем и контролировать ситуацию на дороге, и как быстро он сможет среагировать на любую неожиданную ситуацию, ведь от его реакции может зависеть жизнь нескольких человек. Величины данного показателя, должны обязательно быть отражены в медицинской справке испытуемого наравне с показателями зрения, слуха, нервной системы и др.

Если в расчетах остановочного пути транспортного средства, величина которого является основой для решения вопроса о наличии или отсутствии возможности предотвращения происшествия, принять время реакции водителя на опасность, равное 0,7 - 0,8 сек., то это обеспечивает только на 50% уверенность в том, что такое время может быть у водителя, допустившего ДТП; если принять 0,8 - 0,9 сек., уверенность составит 68%; 0,9 - 1,1 - 95%; 1,1 - 1,3 - 99,7%¹.

Для того, чтобы преступление было квалифицировано именно по ст. 264 УК РФ необходимо привести доводы, которые смогли бы доказать то, что форма вины в этом случае неосторожная, указать ее конкретный вид, приводя конкретные обстоятельства на которые рассчитывало это лицо для предотвращения наступивших последствий.

Особое внимание необходимо обратить на преступления, совершенные нетрезвыми водителями с грубым нарушением и иных ПДД. Если же в данных преступлениях будут отсутствовать признаки неосторожной вины причинения вреда, их необходимо квалифицировать как преступления против личности, совершенные с косвенным умыслом

¹Ермаков Ф. Определение времени реакции водителя на опасность // Российская юстиция. 2016. № 9. С. 72.

3. ОТГРАНИЧЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТ СМЕЖНЫХ СОСТАВОВ

Отграничение преступления от смежных составов, это важнейшая деятельность органов дознания, прокурора, суда и т.д. Ошибки в квалификации преступлений могут повлечь за собой серьезные последствия как для обвиняемого, так и для потерпевшего.

По общему правилу, если элементом состава преступления является причинение вреда жизни или здоровью, то дополнительной квалификации по статьям гл. 16 УК РФ не требуется. В пример можно привести п. «б» ч. 3 ст. 205 УК РФ террористический акт, повлекший умышленное причинение смерти человеку или разбой, совершенный с причинением тяжкого вреда здоровью потерпевшего (п. «в» ч. 4 ст. 162 УК РФ).

Сложнее, когда в составе присутствуют такие формулировки, которые нуждаются в разъяснении, например когда преступление «повлекло существенное нарушение прав и законных интересов граждан или организаций либо охраняемых законом интересов общества или государства»; преступление, «повлекло тяжкие последствия»; преступление было совершено «с применением насилия» и т.п.

Некоторые ученые, говорят о том, что когда преступление квалифицируют по статьям, которые содержат в себе эти формулировки то в качестве конструктивных элементов состава нужно брать вид и размер наказания, предусмотренного за данное преступление. Если вид и размер наказания мягче, чем за соответствующее преступление против жизни и здоровья, предусмотренное гл. 16 УК РФ, то лучше это преступление дополнительно квалифицировать по статьям 16 главы. Если вид и размер наказания, предусмотренного за данное преступление, больше, чем предусмотрено за преступления против жизни и здоровья, то дополнительной

квалификации не требуется¹.

Речь идет о составах преступлений, в которых жизнь и здоровье человека являются второстепенным объектом преступления. Основными же объектами являются иные блага. Проблема, подвергнутая рассмотрению, состоит в том, насколько правильно в санкциях статей, отражается ценность объектов уголовно правовой охраны.

Санкции ст. 264 (нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) и ст. 350 УК РФ (нарушение правил вождения или эксплуатации машин) похожи.. В ч. 2 ст. 264 УК РФ предусмотрен квалифицированный состав с отягчающим признаком совершения преступления лицом, находящимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. В преступлениях против военной службы этот признак не изложен, поэтому в случае совершения этого преступления военнослужащим оно также будет квалифицировано по ч. 1 ст. 350 УК РФ, где установлено более мягкое наказание. В ст. 350 УК РФ отсутствуют квалифицирующие признаки, связанные с совершением преступления в состоянии опьянения, которые влекут более строгое наказание. Санкции составов, связанные с причинением вреда жизни и здоровью, в ст. 350 УК РФ являются в ряде случаев более мягкими по сравнению со ст. 264 УК РФ.

Эта же проблема характерна и для составов нарушения правил полетов или подготовки к ним (ст. 351) и нарушения правил кораблевождения (ст. 352). Указанные преступления не корреспондируют по характеру наказуемости со смежным общеуголовным составом преступления, предусмотренным ст. 263 УК РФ (нарушение Правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена).

Если правовой статус военнослужащего исключает уголовную ответственность по ст. 263 УК РФ, то уголовная ответственность за

¹Ермолович Я. Вопросы дополнительной квалификации по статьям гл. 16 УК РФ // Уголовное право. 2016. № 5. С. 50.

нарушение правил полетов и кораблевождения является более мягкой, чем за общеуголовный состав преступления. Если возможна уголовная ответственность военнослужащих по ст. 263 УК РФ, то возникает вопрос, не являются ли составы преступлений, предусмотренных ст. 263, 351, 352 УК РФ, соответственно, общим и специальными составами.

В этих случаях деяние квалифицируется по совокупности с соответствующими статьями о преступлениях против жизни и здоровья¹.

В УК РФ нет нормы, которая бы обязывала сравнивать санкции статей и на этой основе делать вывод о квалификации деяний по совокупности. Применение изложенных рекомендаций повлечет так называемое двойное вменение, тогда как в соответствии с ч. 2 ст. 6 УК РФ никто не может нести уголовную ответственность дважды за одно и то же преступление.

Решение вопроса о том, что является общим и специальным составом, частью и целым, что является разными составами или разновидностью одного состава, во многом основано на научном толковании и индивидуальном правопонимании субъекта. По сути, речь идет о случаях, когда квалифицирующим признаком преступления является совершение другого преступления, т.е. последствие преступления или способ его совершения являются самостоятельным преступлением. Существует очень тонкая грань в оценке обстоятельств совершения преступления, когда в одном случае судами действия лица оцениваются как идеальная совокупность, а в других случаях как совершение двух деяний непосредственно друг за другом².

В актах официального судебного толкования эти вопросы освещаются эпизодически. Например, в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 27 декабря 2002 г. № 29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и

¹Преступления против военной службы (Военно-уголовное законодательство Российской Федерации): научно-практический комментарий Уголовного кодекса РФ. М., 1999. 146 с.; Военно-уголовное право: Учебник / под ред. Х.М. Ахметшина, О.К. Зателепина. М. 2016. С. 384.

²Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 3 октября 2007 г. № 241-П07 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2008. № 3.

разбое»¹ указывается, что, если лицо во время разбойного нападения совершает убийство потерпевшего, содеянное им следует квалифицировать по п. «з» ч. 2 ст. 105 УК РФ, а также по п. «в» ч. 4 ст. 162 УК РФ. В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 27 января 1999 г. № 1 «О судебной практике по делам об убийстве»² отмечается, что как убийство, сопряженное с разбоем, вымогательством или бандитизмом, с изнасилованием или насильственными действиями сексуального характера следует квалифицировать убийство в процессе совершения указанных преступлений. Содеянное в таких случаях должно быть квалифицировано по ч. 2 ст. 105 УК РФ в совокупности со статьями Уголовного кодекса, предусматривающими ответственность за указанные преступления. В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 февраля 2012 г. № 1 «О некоторых вопросах судебной практики по уголовным делам о преступлениях террористической направленности»³ указывается, что в случае, если террористический акт повлек умышленное причинение смерти человеку (либо двум и более лицам), содеянное охватывается п. «б» ч. 3 ст. 205 УК РФ и дополнительной квалификации по ст. 105 УК РФ не требует.

Для решения указанной проблемы, считаю, недостаточно официального судебного толкования норм уголовного права на уровне постановления Пленума Верховного Суда РФ. В данном случае требуется внесение изменений в Уголовный кодекс. Для этого законодатель должен точно определиться с методом конструирования уголовно-правовых норм. Из таких методов можно предложить два варианта:

1) исключение из квалифицированных разновидностей составов преступлений оценочных категорий, включающих (подразумевающих) совершение самостоятельных преступлений. В этих случаях деяние должно квалифицироваться по совокупности преступлений в соответствии с объектами преступного посягательства;

¹Российская газета. 2003. 18 января.

²Российская газета. 1999. 9 февраля.

³Российская газета. 2012. 17 февраля.

2) включение в квалифицированные разновидности составов признаков, которые сами по себе являются отдельными составами преступлений, с одновременным законодательным запретом на квалификацию таких деяний по совокупности, сопряженное с точным определением квалифицирующих признаков в рамках одного квалифицированного состава.

В совершенствовании нуждаются также и санкции ряда статей Особенной части. Законодатель должен устанавливать санкции в соответствии с характером и степенью общественной опасности совершенного преступления и с учетом других статей Особенной части Уголовного кодекса. Так, преступление, имеющее специальный субъект, специфический объект посягательства, сопряженное с нарушением специальных правил, не может наказываться мягче, чем преступление с общими признаками состава.

До внесения соответствующих изменений в уголовное законодательство правоприменителям можно рекомендовать при квалификации деяния внимательно оценивать все обстоятельства совершения преступления, объективные и субъективные признаки преступления, объект преступного посягательства и направленность умысла виновного для решения вопроса о наличии в его действиях совокупности преступлений.

Необходимо подчеркнуть, что ст. 2 Конституции РФ провозглашает человека, его права и свободы высшей ценностью, а признание, соблюдение и защиту прав и свобод человека и гражданина – обязанностью государства. Поэтому обеспечение безопасности дорожного движения должно выступать как средство охраны жизни и здоровья граждан, а также сохранения материальных ценностей, так как дорожно-транспортными происшествиями причиняется неизгладимый вред человеку, обществу и государству в целом¹.

¹ Ермолович Я. Вопросы дополнительной квалификации по статьям гл. 16 УК РФ // Уголовное право. 2016. № 5. С. 59.

АНАЛИЗ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ

К управлению транспортным средством нужно подходить со всей внимательностью и ответственностью, но многие пренебрегают данным правилом, о чем неумолимо нам говорит статистика. Только в 2018 году количество ДТП составило 133203 тыс., а число погибших 16 600 человек. Годом, в котором число ДТП достигло рекордной отметки с 2010 по 2018, стал 2017 год, там цифры составили 165263 тыс. ДТП, а погибших было 26 849.

По статистике нарушений правил дорожного движения лидирует вождение в нетрезвом виде, превышение скорости. Именно под влиянием этих факторов чаще всего и причиняется тяжкий вред здоровью человека.

Так же при изучении дел данной категории можно выделить основные нарушения, которые допускаются по данной статье.

Вид нарушения	Ст. 264 ч. 1 УК РФ	Ст. 264 ч. 2 УК РФ	Ст. 264 ч. 3 УК РФ	Ст. 264 ч. 4 УК РФ	Ст. 264 ч. 5 УК РФ
Управление в нетрезвом состоянии		3		2	
Превышение скорости	10		2		1
Нарушение проезда пешеходных переходов	1				
Нарушение правил перевозки людей	1				

Судебная практика по ст. 264 показала, что чаще всего по данной статье выносятся обвинительные приговоры. Так например, в постановление № 4А-1193/2017 от 29 декабря 2017 г. по делу № 4А-1193/2017, где гражданка Валова, передала управление своей машиной знакомому, который был пьян, и впоследствии сбил гражданку Краснову, что привело к серьёзной травме правой стороне лица, после которой она ослепла на правый глаз. В том случае суд вынес обвинительный приговор и постановил назначить наказание в виде лишения свободы сроком на 3 года. Так же в Постановление № 1-180/2017 от 29 декабря 2017 г. по делу № 1-180/2017 по делу Семисотого И.В. вынес так же обвинительный приговор. Обвинительный приговор так же был вынесен в случае Мартя Юрия Михайловича в деле № 1-784/2017 от 29 декабря 2017 г. по делу № 1-784/2017, где он при повороте так же не уступил дорогу мотоциклисту, в следствии чего произошло столкновение. Мотоциклист получил тяжкий вред здоровью, а Мартя Юрия Михайловича признали виновным и назначили ему наказание в виде одного года ограничения свободы. В приговоре № 1-1599/2017 от 29 декабря 2017 г. по делу № 1-1599/2017 суд выявил следующие обстоятельства : 29 ноября 2017 года около 12 часов дня Мушарапов Э.Н., был пьян, и на парковке решил угнать автомобиль, сел в него, завёл и поехал. На дороге он не справился с управлением из-за своего состояния и врезался в форд фокус и нанес водителю данного автомобиля тяжкий вред здоровью. Ранее он уже был задержан пьяным за рулём, и ему уже было назначено наказание в виде штрафа и лишения прав. Но он не сдал свои водительские права. По ст. по статье 264.1 ему было назначено наказание в виде обязательных работ сроком на 360 часов с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, сроком на 2 года. Приговор № 1-1-280/2017 от 28 декабря 2017 г. по делу № 1-1-280/2017 вынесенный Лазареву Д.М. так же является

обвинительным. Лазарев, 27 июня 2017 года, управляя автомобилем по правой полосе ехал со скоростью более 60 км/ч со стороны Москвы во Владимир, на двустороннем участке движения превысил скорость в условиях плохой видимости и дождя и не смог полностью оценивать ситуацию на дороге, и врезался в другой автомобиль, который стоял на светофоре. Чем нанес водителю другого автомобиля тяжкий вред здоровью. Суд назначил Лазареву наказание в виде 1 года условного заключения.

Так же бывают случаи мирного урегулирование таких дел. Судебная практика не исключает того, что стороны могут пойти на мировое соглашение, так например в Постановление № 1-233/2017 от 29 декабря 2017 г. по делу № 1-233/2017 Скоков, управляя своим автомобилем, не соблюдал разметку и не подчинялся сигналам светофоров, так же он не показал ни световым сигналом, ни рукой своего намерения повернуть и поэтому не заметил стремительно приближающегося мотоциклиста, которому по правилам должен был уступить дорогу, и сбил его. Мотоциклист при столкновении сломал бедро, порвал связки на ноге, и связки крестцово-подвздошного сочленения. Было установлено, что это тяжкий вред здоровью. В зале суда потерпевший ходатайствовал о том, чтобы дело было прекращено, т. к. они помирились и Скоков, полностью загладил свою вину и компенсировал весь вред, который ему причинил. Материальную сторону вопроса они так же уладили. Поэтому суд прекратил дело в связи с примирением сторон. Как показал анализ дел, аналогичные решения вынесены в Постановление № 1-1276/2017 1-1336/17 от 29 декабря 2017 г. по делу № 1-1276/2017, где Фельбуш А.А. ехал назад и не заметил Новикову и так же нанес её тяжкий вред здоровью, который выразился в закрытом переломе со смещением отломков правой плечевой кости в области ее хирургической шейки и большого бугорка, поверхностной ушибленной ране в области лица, гематоме в правой височной области, гематома в окологлазничной области. В 2016 году стало возможным прекратить судебное разбирательство в том случае, если будет назначено наказание в

виде судебного штрафа. В этом случае даже мировое соглашение в принципе не обязательно. Нужно лишь компенсировать вред, который обвиняемый причинил. В теории это очень простая задача, но на практике начали возникать проблемы. Например в деле 22-294/2017, прокурор сказал, что количество прекращения дел с назначением судебного штрафа равно 11, что в принципе ничтожно мало. Но в этом деле благодаря хорошей работе адвоката, всё же удалось этого добиться.

Обвиняемый по делу по ст. 228.1 УК РФ попал в аварию вместе с другом. Друг получил серьёзнейшие повреждения и чудом остался в живых. Дело по ч.1 ст. 264 УК РФ возбудили спустя только 6 месяцев. Обвиняемый был без документов и зацепил обочину, врезался в столб, который был под электронапряжением. Но после аварии, он начал активно собирать деньги на операцию другу и сам старался её оплатить, т.е. активно помогал и заглаживал ущерб. Но несмотря на это следователь очень пытался направить дело в суд, для вынесения обвинительного приговора. Но доводы обвинения были не очень сильными, и адвокат настаивал на прекращение дела с назначением судебного штрафа, и следователь всё же согласился.

В приговоре Ленинского районного суда Тульской области от 16 февраля 2017 г. К. был обвинен по ч. 3 ст. 264 УК РФ. Гражданин К. превысил скорость и вылетел на встречную полосу, где он столкнулся с другим автомобилем. Водитель которого скончался на месте. Судья отменил данный приговор так как гражданин не имел возможности поступить по другому. Скорость его движения составляла 50 км/ч и соответствовала имевшимся дорожным условиям, причиной того, что его занесло и он вылетел на встречку послужило то, что у машины было плохое сцепление с дорогой, и то, что дорога имела много ям и выбоин, куда и попало колесо. Это не соответствовало гостам и не должно было иметь место вообще.

Рассмотрев примеры судебной практики, можно сделать ряд выводов: суды выносят совершенно разные приговоры по ст. 264 УК РФ, это свидетельствует о разностороннем и детальном рассмотрении каждого дела.

Проблем разграничения данного состава со смежными почти не возникает, что говорит о профессионализме и высокой квалификации судей. Если снова обращаться к статистике, то следует отметить что преступления предусмотренные данной статьей, за последние 3 года сократились на 22%, самое большое количество на 2017 год отмечается в Краснодарском, Красноярском краях, Москве, Московской и Ростовской областях. Наименьшее в республиках Ингушетия, Алтай, Магаданской области, Еврейской автономной области и Чукотском автономном округе. Статистика так же позволяет выделить категорию, которая чаще остальных нарушает ПДД: это мужчины от 30 до 49 лет, постоянно не работающие, и рецидивисты.

Обвинительные приговоры в основной своей массе выносятся по преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта выносятся по ст. 264. УК РФ. Больше количество из них (77,6 тыс.) в качестве наказания были назначены обязательные работы, а к штрафу приговорены 6,3 тыс.

МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА

Тема: Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных происшествий и эксплуатации транспортных средств.

Занятие разработано для образовательного учреждения среднего профессионального образования, по юридической специальности.

Курс: Уголовное право.

Раздел курса: Правила дорожного движения и эксплуатация транспортных средств.

Форма занятия: лекция.

Методы: словесные, объяснительно-иллюстративные.

Средства обучения: Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: Сборник очерков / Под ред. В.В. Лунеева. М.: Юрайт, 2017. С. 163., Кудрявцев В.Н. Борьба мотивов в преступном поведении. М., 2013., Бохан А.П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты. Ростов н/Д, 2013. С. 169. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 2016. С. 122.

Цель занятия: Освоение базовых знаний в области дорожного движения. В результате изучения темы студент должен знать, что представляют собой правила дорожного движения, эксплуатация транспортного средства, изучить объект, субъект, объективную и субъективную сторону нарушения дорожно-транспортных происшествий, а так же разграничение преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, регулирующие тему лекции, а так же научиться эффективно их применять.

Задачи занятия: 1. Обучающая. Обеспечение формирования знаний в области уголовного права.

2. Развивающая. Развитие способности анализировать, выделять главное и обобщать материал.

3. Воспитывающая. Формирование правосознания, правовой культуры студентов и интерес к дисциплине.

План занятия (80 мин.).

1. Организационная часть (10 мин.).

1.1. Формулирование темы и целей лекции (2 мин.).

1.2. Озвучивание актуальности рассматриваемого материала (8 мин.)

2. Основное содержание занятия (60 мин.)

2.1. Понятие и структура уголовно-правовой характеристики дорожно-транспортных происшествий (20 мин.).

2.2. Понятие и структура уголовно-правовой характеристики эксплуатации транспортных средств (20 мин.).

2.3. Разграничение преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями (20 мин.).

3. Подведение итогов (10 мин.).

3.1. Вопросы для закрепления материала всего занятия (8 мин.).

3.2. Общий вывод (2 мин.).

Ход занятия. 1. Организационная часть (10 мин.).

2. Основное содержание занятия (60 мин.)

3. Подведение общих итогов (10 мин.).

1. Что такое правила дорожного движения, их значимость?

2. Субъективные и объективные стороны нарушения правил дорожного движения?

3. Понятие и сущность разграничения преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В крайние годы многие из предложенных законодательных инициатив, касаемо уголовной ответственности за деяния, поставившие общественную безопасность под угрозу, в сфере дорожного движения были одобрены. На сейчас, согласно ч. 1 ст. 264 УК РФ предусматривается уголовная ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью человеку, которое наступило вследствие нарушений Правил дорожного движения. Из этого следует, что был перекалифицирован состав, предусматривающий ответственность за причинение вреда средней тяжести. Полагаю, что необходимо такое совершенствование по следующим причинам.

Данное деяние законодатель отнес к числу транспортных преступлений. В науке уголовного права объектом преступных деяний, признается безопасность движения и эксплуатации транспорта как совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасное и бесперебойное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также снижение последствий возможных аварий. Видовым объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, учитывая наименование главы 27 УК РФ, является безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. Вместе с тем непосредственный объект сформулирован как отношения по поводу соблюдения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Насколько будет эффективна уголовно-правовая норма напрямую зависит от верного законодательного описания признаков состава преступления. Норма, в первую очередь, должна являться самодостаточной, полной, должна исключать проблемы, связанные с толкованием и применением. Ужесточение законодательства за вождение транспортного средства в нетрезвом виде коснулось не только уголовной, но и административной ответственности, как мера борьбы. Вторая часть указанной ранее статьи предусматривает более высокую ответственность,

если лицо-нарушитель находилось в нетрезвом виде. Такой же правовой механизм практикуется в ч. ч. 3-6 ст. 264 УК РФ касаясь смерти одного или нескольких потерпевших. В сущности, в рамках ст. 264 УК РФ на данный временной период объединен полностью ряд уголовных санкций за преступления, которые напрямую связаны с участием в дорожном движении, ограничивающийся привлечением к уголовной ответственности гражданина, причинившего тяжкий вред здоровью или смерть потерпевшему, и определяет более жесткую ответственность виновного за те же деяния, совершенные в состоянии опьянения. Подводя итог изложенного, можно прийти к выводу, что важно, во-первых, дорожно-транспортный травматизм сводить к минимуму эффективными методами, во-вторых, развивать законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения с целью обеспечения общественной безопасности, безопасности граждан и общества в целом.

Обобщая описанное, подытожим, что формулировка, данная законодателем, признаков преступного деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, не в полной мере отвечает потребностям науки уголовного права, касаясь состава преступления, так как не имеет признаков, угрожающий общественной безопасности. Совершенное преступное деяние и его последствия должны быть пропорциональны по своей интенсивности. Деяние, каково оно есть, не может иметь административно-правовую природу, а последствия - уголовно-правовую. Потому, законодателю, насколько могу судить, нужно должным образом пересмотреть признаки деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и придать им искомую общественную опасность.

1. Имеет смысл внести коррективы в положение п. 1 ст. 1 Федерального Закона «О транспортной безопасности», «акт незаконного вмешательства – противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей,

материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий», избрав более общую формулировку «.. причинение вреда охраняемым законом интересам, либо создание угрозы наступления таких последствий».

2. Целесообразно внести некоторые дополнения в примечание 3 в ст. 264 УК РФ, где описывались бы условия применения указанных правовых институтов, в описанных в исследовании примерах, а кроме того, привлечения к уголовной ответственности лиц, которые и не стали непосредственно участниками дорожно-транспортного происшествия, но в отношении которых подлинно известно, что конкретно они, нарушив правила дорожного движения, явились виновниками аварии.

Внести в ст. 264 УК РФ Примечание 3 с формулировкой:

«Следует обращать особое внимание на действия посторонних лиц, способствовавших совершению преступления, спровоцировавшие на вынужденные действия водителя в экстремальной ситуации. При наличии таковых обстоятельств, делать вывод о наличии признаков обоснованного риска или крайней необходимости, рассматривать их как смягчающие обстоятельства, и привлекать к уголовной ответственности третьих лиц, причастных к совершению преступления.».

Таким образом, предложения по совершенствованию законодательства смогут способствовать качественному применению закона.