

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Российский государственный профессионально-педагогический
университет»

**УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Дипломная работа
по направлению подготовки 44.03.04 Профессиональное обучение
(по отраслям)
профиля подготовки «Правоведение и правоохранительная деятельность»
специализации «Правозащитная деятельность»

Идентификационный код ДР: 303

Екатеринбург 2018

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Российский государственный профессионально-педагогический
университет»
Институт гуманитарного и социально-экономического образования
Кафедра права

К ЗАЩИТЕ ДОПУСКАЮ:
Заведующая кафедрой права
_____ А.А. Воронина
«_____» _____ 2018 г.

**УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Дипломная работа
по направлению подготовки 44.03.04 Профессиональное обучение
(по отраслям)
профиля подготовки «Правоведение и правоохранительная деятельность»
профилизации «Правозащитная деятельность»

Идентификационный код ДР: 303

Исполнитель:

студент группы ПВД-416

(подпись)

Г.А. Иржаковский

Руководитель:

канд. юрид. наук, доцент

(подпись)

Е.Е.Столярова

Нормоконтролер:

ст. преподаватель

(подпись)

К.А. Игишев

Екатеринбург 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. ЮРИДИЧЕСКИЙ СОСТАВ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	6
1.1. Объект и объективная сторона	6
1.2. Субъект и субъективная сторона.....	11
1.3. Квалифицирующие признаки	15
2. УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.	19
3. ОТГРАНИЧЕНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТ СМЕЖНЫХ СОСТАВОВ ИНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....	23
АНАЛИЗ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ.....	28
МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА	40
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	48
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	51

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования уголовно – правовых аспектов нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловлена следующими обстоятельствами.

Транспорт, оказывая существенное влияние на динамику и эффективность социально – экономического развития страны в целом и ее регионов, относится к числу отраслей повышенной опасности. В России аварийность в сфере дорожного движения остается на высоком уровне, последствия которой выражаются в материальном и моральном ущербе как общества в целом, так и отдельных граждан. По утверждению экспертов, автомобили оказываются в 20 раз опаснее несанкционированного доступа к огнестрельному оружию¹.

При рассмотрении данных статистики преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса Российской Федерации² (далее – УК РФ) за 2017 год, из 89 546 человек, в отношении которых были рассмотрены уголовные дела, из них: в состоянии алкогольного опьянения находились 62 346 человек, а в состоянии наркотического опьянения – 1493³. Показания статистики свидетельствуют о том, что большая половина лиц, которая управляла транспортным средством, в силу своего состояния, не смогли обеспечить безаварийность дорожного движения, что в свою очередь, привело к неблагоприятным последствиям, как для лиц управляющих транспортным средством, так и для лиц, которые пострадали от совершения преступления.

Основные проблемы аварийности транспорта в той или иной степени являются следствием общей ситуации в стране. Транспортный процесс, является одним из условий производства в экономике и составной частью

¹Пожарский А.Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие). 2016. Ст.3.

²Собрание законодательства РФ. 17.06.1996. № 25. Ст. 2954.

³ Официальный сайт ГИБДД. URL: <http://stat.gibdd.ru/> // (дата обращения 01.05.2018)

обеспечения жизнедеятельности общества. Факторы, которые влияют на безопасность функционирования любого вида транспорта, разнообразны, но основных из них, определяющие причины высокого уровня аварийности, относятся к системе государственного управления. Создание эффективных механизмов государственной политики в сфере безопасности дорожного движения, государственного финансирования и стимулирования деятельности на федеральном и региональном уровнях могло бы привести к более благоприятным результатам, в отличие от того, что мы имеем сейчас из данных статистики.

Объектом исследования выступают уголовно – правовые отношения, возникающие вследствие нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования являются нормативно правовые нормы, регулирующие рассматриваемые отношения и правоприменительная практика.

Цель работы – анализ состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, которое устанавливает ответственность за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для реализации поставленной цели в работе поставлены следующие задачи:

- Дать характеристику признаков состава ст. 264 УК РФ.
- Выявить проблемы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.
- Раскрыть основания отграничения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от иных правонарушений в сфере правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.
- Произвести анализ правоприменительной практики по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

— Внести предложения по совершенствованию уголовного законодательства.

Теоретическую основу данной работы представляют научные труды таких авторов, как А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский, А.И. Коробеев, В.В. Климкин, С.А. Зенцова и др.

Нормативная основа представлена Конституцией Российской Федерации, Уголовным кодексом Российской Федерации, Кодексом об административных правонарушениях и действующим законодательством Российской Федерации¹.

Методологическую основу работы составляет совокупность следующих методов: сравнительно-правовой, анализ и синтез, формально-логический.

Структура дипломной работы составляет введение, три главы и три параграфа, анализ правоприменительной практики, методическая разработка, заключение и список использованных источников.

¹ Российская газета. № 297. 2006. 28 января.

1. ЮРИДИЧЕСКИЙ СОСТАВ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1. Объект и объективная сторона

При рассмотрении истории становления и развития Российского уголовного законодательства, можно сделать вывод о том, что, норма, предусмотренная ст. 264 УК РФ претерпевала множество изменений и продолжается это и по сегодняшний день. Кроме диспозиции менялась и санкция нормы, которая приобретала все более суровое значение, с точки зрения ее карательной функции. Существовало множество подходов и мнений о месте данной правовой нормы в уголовном законодательстве, но, в целом, решения этого вопроса в УК РФ вполне оправдано, т.к. посягательство в данной норме идет именно на общественную безопасность, элементом которой является безопасность дорожного движения. Как верно отмечал В.И. Жулев, внесение главы 27 в УК РФ «явилось логическим этапом процесса возникновения и совершенствования норм уголовного закона, устанавливающих ответственность в названной сфере общественных отношений»¹.

При рассмотрении состава преступления объектом признают общественные отношения, которые характеризуют безопасность движения или эксплуатации транспортных средств, указанных в ст. 264 УК РФ. Такое определение объекта данного деяния, в том числе вытекает из понятия «безопасность дорожного движения», которое в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196 – ФЗ «О безопасности дорожного движения» трактуется как «состояние данного процесса, отражающее степень

¹Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. 2001. С. 27.

защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»¹.

Н.И. Исаев, не соглашаясь с мнением А.И. Коробеева относительно характеристики непосредственного объекта преступления как безопасности функционирования всех видов механических транспортных средств, указанных в ст. 264 УК РФ, пишет: «Закон (имеется в виду указанный выше Федеральный закон) говорит о безопасности участников дорожного движения, то есть в большей степени касается водителей, пешеходов и т.п., но не механических транспортных средств»²³. По мнению автора, эта критика безосновательна. Во-первых, в названии самой гл. 27 УК РФ говорится о безопасности движения и эксплуатации транспорта; во – вторых, уголовно –правовая норма обеспечивает безаварийность функционирования механических транспортных средств; в – третьих, в результате нарушения правил безопасной работы вред может быть причинен не только водителю и пешеходу, но и другим лицам, не являющимся участниками дорожного движения; в-четвертых, позиция автора стирает грань между преступлениями против жизни и здоровья личности и транспортными преступлениями.

Как уже говорилось, авторы, исследовавшие это преступления исходя из его описания в УК РСФСР 1960 г., ограничивали объект только безопасностью движения, оставляя за его пределами безопасность эксплуатации транспортных средств. В современной литературе эта позиция воспроизведена З.Б. Соктоевым, утверждающим, что «непосредственным основным объектом нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств выступает безопасность дорожного движения как составная часть безопасности функционирования транспорта»⁴.

¹Российская газета. 1995. 26 дек

²Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011. С. 83.

³Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность : монография / . -М. :Юрлитинформ. 2015. - 127 с.

⁴Энциклопедия уголовного права. С. 132. Том 1. 2008 г.

Подходов к определению предмета преступления в литературе имелось множество, но в основном определялся с противоречиями, высказывались различные мнения по изменению его в законодательной базе¹²³. По большей части, виной всему, являлась сама неудачная структура статьи, т.к. в заголовке предмет указывался как транспортное средство. В свою очередь, под транспортным средством понималось устройство, которое предназначено для перевозки по дорогам общего пользования людей, грузов или иного оборудования. В дефиниции статьи транспортное средство частично обозначено – автомобиль и трамвай, но для обозначения других видов транспорта использовано общее понятие – другие механические транспортные средства. В примечании, которое приводилось к ст. 264 УК РФ назывались только три из них: автобусы, тракторы и мотоциклы.

При рассмотрении объективной стороны рассматриваемого преступления можно выделить следующее:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механического транспортного средства;
- последствия, которые выражаются в виде причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего;
- причинно – следственная связь между деянием и общественно опасными последствиями.

Диспозиция ст. 264 УК РФ имеет бланкетный характер. Из этого следует, что при установлении сути нарушения необходимо обращаться к нормативным правовым актам, которые регламентируют безаварийное функционирование и использование транспортных средств.

¹Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): автореф. канд. юрид. наук. Саратов, 2007. С. 8;

²Осадчий П.И. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: автореф. канд. юрид. наук. М., 2008. С. 10;

³Ищенко Е.Я., Корма В.Д., Чучаев А.И., Эминов Е.В. Расследование и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, крушений железнодорожного транспорта и авиационных катастроф. М., 2014. С. 6

Безопасность дорожного движения и правила дорожного движения регламентируется специальным нормативно правовым актом – Правилами дорожного движения Российской Федерации. Данные правила, устанавливают определенный порядок дорожного движения а так же, определяют сферу правового регулирования. Сфера правового регулирования применима к общественным отношениям, характеристика которых относится непосредственно к дорожному движению, при этом, не охватывает другие виды движения (к примеру, железнодорожные). Сфера дорожного движения является сложной социальной и технической системой, которая включает в себя пешеходов, водителей, пассажиров, различные механические и не механические транспортные средства. Их движения обязательно подчиненно определенным правилам.

Как в УК РФ, так и в Правилах говорится о дорожном движении. Так, обращаясь к ФЗ от 8 ноября 2007 г. № 9 257 – ФЗ(в ред. от 05.12.2017г), под дорогой следует понимать: «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли, либо поверхность искусственного сооружения»¹. Отсюда можно сделать вывод о том, что движению осуществляется не только по дорогам общего пользования, но и в других местах, например: во дворе, на закрытых промышленных зонах, в полях, на строительных площадках, стоянках для автомобилей и т.д.

Сказанное выше, позволяет утверждать то, что уголовная ответственность наступает, как правильно, независимо от места, где было совершено преступления или допущены нарушения правил безопасности функционирования транспортного средства.

Нарушения правил дорожного движения имеет разные формы выражения, это может быть как превышение скорости, нарушение обгона, несоблюдение правил проезда перекрестков и т.д. Так же следует упомянуть о том, что эксплуатация транспортных средств запрещается, если:

¹Российская газета. № 4517. 2007. 14 ноября.

- эффективность тормозной системы не соблюдается;
- нарушена герметичность гидравлического тормозного привода;
- имеется люфт в рулевом управлении, выходящих из норм установленных значений;
- неисправность в тягово-сцепном и опорно-сцепном устройствах тягача прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи);
- имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа и т. д.

Если лицо сознательно игнорирует указанные запреты, то от этого и образуется нарушения правил эксплуатации транспортных средств. Так же, последнее проявляется и в несоблюдении правил перевозки пассажиров или перевозки груза, правил технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта¹.

Последствие, к которым могут привести нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортного:

- столкновение транспортных средств
- опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средства опрокинулось либо перевернулось;
- наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство;
- наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или совершило удар о неподвижный предмет;
- наезд на пешехода – происшествие, при котором транспортное средство совершило наезд на человека либо он сам натолкнулся на

¹ Козун А.В. Некоторые аспекты оптимизации признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российский следователь. М.: Юрист, 2012, № 3. С. 18-22

транспортное средство; пешеход при этом может пострадать и от перевозимого транспортным средством груза или предмета;

— наезд на велосипедиста – происшествию, при котором транспортное средство совершило наезд на велосипедиста или он сам совершил столкновение на движущееся транспортное средство;

— наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, совершили удар о движущееся транспортное средство;

— падение пассажира – происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектория движения.

1.2. Субъект и субъективная сторона

Общим субъектом преступления является вменяемое лицо, которое достигло возраста 16 лет и управлявшее транспортным средством. Существует точка зрения, о том, что уголовную ответственность несет специальный субъект, но данная позиция не основана на законе¹. В п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»² написано о том, что субъектом рассматриваемого нами преступления «...признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и

¹Климкин В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация. 2014 г. С. 20

²Российская газета. № 4822. 2008. 26 декабря.

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».

Рассматривая субъективную сторону преступления, можно заметить, то что она определена непосредственно в самой уголовно правовой норме. Так, в статье указано, что деяние должно совершаться по неосторожности (как по прямой воле, так и по небрежности). Но, необходимо помнить, что в уголовных делах, которые рассматриваются по данной статье, имеет место быть сложной форме вины, что не раз отмечали в литературе. В диспозиции рассматриваемой нормы УК РФ говорится о прямом умысле виновного. Но при этом, даже принимая во внимание прямой умысел виновного лица, за нарушения правил дорожного движения, в результате чего причиняется вред здоровью потерпевшего или наступление смерти человека, в законодательстве определяется неосторожный характер вины при наступлении последствий. В подтверждении данной точки зрения можно привести пример, в открытом заседании было рассмотрено уголовное дело по виновному С., в котором он был осужден за нарушение правил дорожного движения, в связи с превышением скорости, не учитывая погодных условий, в результате – С. Не справился с управлением и автомобиль опрокинулся на дороге, покрытой гололедом. Пассажиру, находившемуся спереди, был причинен тяжкий вред здоровью, в свою очередь суд установил, что действия осужденный совершил, пытаясь спасти потерпевшего пассажира, от преследовавших их лиц, намеревавшихся их убить¹.

Утвержденные, приведенные выше, тяжело назвать состоятельными, т.к. являются противоречием описанию нормы ст. 264 УК РФ и самой главы

¹В. М. Лебедева. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М. 2010. С. 673.

27 УК РФ, где регламентируется ответственность за преступления с двумя формами вины. Главным здесь является то, что данные утверждения не учитывают то, что преступления с несколькими формами вины, по сути своей, признаются умышленными, каковым деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ, не может быть по существу (такого не допускают и сами авторы в уголовно правовой литературе, которые рассматривают вину в транспортных преступлениях как сложную или смешанную).

Поэтому, целесообразно рассмотреть то, как признается вина в данном преступлении. Если лицо, нарушает правило дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, при этом, должно предвидеть возможность причинения тяжкого вреда здоровью, смерти человека (потерпевшего), но не имеет достаточных к тому оснований лично рассчитывать на их предотвращение, то при этом формой вины будет легкомыслие. Но, если лицо, которое управляет и нарушает правила эксплуатации транспортного средства или правила дорожного движения, и при этом не предвидит возможность наступления каких – либо последствий, но при должном уровне внимательности и в силу предусмотрительности могло бы их предвидеть, то такая вина будет проявляться в форме небрежности¹.

Можно ли говорить здесь о технической возможности предотвращения дорожного – транспортного происшествия (далее – ДТП)? Безусловно – да, но данное понятие является скорее оценочным. Пленум Верховного Суда РФ, о котором упоминалось ранее, дает следующие разъяснение: «...момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. Опасность для движения следует считать

¹Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. – Москва: Проспект, 2017 – С. 146.

возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить».

Анализируя наличие доказательств, либо определение отсутствия у водителя технической возможности предотвратить ДТП в условиях недостаточной видимости или темного времени суток, необходимо брать во внимание то, что водитель, в соответствии с п.10.1 Правил дорожного движения, должен выбрать такую скорость движения, которая бы могла обеспечивать ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для соблюдения требования правил.

Так же необходимо помнить, что дорожно-транспортное происшествие может произойти и по серьезной неосторожности и невнимательности самого потерпевшего, что в свою очередь должно исключать уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ.

А. А. Тер-Акоповым¹ было предложено квалифицировать действия водителей, которые передали управление транспортным средством другому лицу, которые находятся в состоянии алкогольного или иного опьянения, либо не имеет или лишен прав управления транспортным средством. По мнению автора, водители в таких ситуациях нарушают правила эксплуатации транспортного средства тех лиц, что и может послужить основанием для привлечение к ответственности по данной статье. Автора поддержали С. А. Зворыгина² и В. И. Перфилов³. Но, эта точка зрения не основана на законе, т.к. в таких ситуациях водитель хоть и нарушает правила эксплуатации транспортных средств, но при этом состава преступления, которое предусмотрено ст. 264 УК РФ не образуется. Это не трудно объяснить, т.к. как уже говорилось ранее, субъектом преступления может быть лицо, только

¹Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. - М. :Юркнига, 2003. – С. 248.

²Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2013. С. 10.

³Перфилов В.И. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. канд. юрид. наук. М., 2008. С. 6.

управляющее транспортным средством. Лицо, которое передало управление транспортным средством другому, перестает являться тем лицом, которое нарушает правила эксплуатации, и, следовательно, субъектом преступления ст. 264 УК РФ.

1.3. Квалифицирующие признаки

В ходе следственных действий, судебного рассмотрения уголовного дела и т.д., нужно установить, какие конкретно правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств были нарушены лицом. Для этого следует обратиться к постановлению Пленума Верховного суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», в данном постановлении говорится следующее (п. 3): «...судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в ст. 264 Уголовного кодекса РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение».

Если в обвинительном акте предусмотрены отдельные пункты названных правил, нарушения которых не соответствуют фактическим обстоятельствам уголовного дела в судебном заседании, то, суд, исходя из положений ст. 237 Уголовно – процессуального кодекса Российской Федерации¹ (далее УПК РФ), либо по ходатайству сторон или же по собственной инициативе может вернуть уголовное дело обратно прокурору, с целью предъявления им обвинения, с необходимым указанием тех пунктов правил, которые повлекли к указанным в ст. 264 УК РФ последствиям².

¹ Российская газета. №2861. 2001. 22 декабря.

² Суденко В.Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений. 2012. № 3. С. 43-44

Преступные последствия в ст. 264 УК РФ определены следующим образом:

- причинение тяжкого вреда здоровью человека в ч. 1;
- смерть человека в ч. 3;
- смерть двух и более лиц в ч. 5.

Их установление в целом не вызывает на практике каких-либо сложностей. Характеристика тяжкого вреда здоровью человека дается в ст. 111 УК РФ. Наступление момента смерти гражданина закреплено нормативно. Так, на основании Закона РФ от 22 декабря 1992 г. № 4180-1 «О трансплантации органов и (или тканей) человека»¹ медицинское заключение о смерти человека делается на основании констатации необратимой гибели всего головного мозга (смерть мозга), установленной в соответствии с процедурой, утвержденной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения. Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации»² момент смерти связывается с одним из двух обстоятельств: смерть мозга или биологическая смерть (необратимая гибель человека). Первая констатируется на основании приказа Минздрава РФ приказа Минздрава РФ от 25 декабря 2014 г. № 908 «О порядке установления диагноза смерти мозга человека»³. Правила определения момента смерти человека, в том числе критерии и процедура установления смерти человека утверждены постановлением Правительства РФ от 20 сентября 2012 г. № 9504³.

На практике зачастую наступают последствия, которые предусматриваются разными частями ст. 264 УК РФ, но в свою очередь, вменению подлежат все, но деяние при этом будет квалифицироваться по

¹Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 2. Ст. 62.

²Российская газета. № 323. 2011. 23 ноября.

³Российская газета. № 5893. 2012. 25 сентября.

более тяжкой из всех частей¹. Рассматривая последствия преступления, необходимо понимать, что деяния, с различными последствиями, квалифицируются только в тех случаях, при условии, что они совершены в разное время. К тому же, последствия должны являться результатом нескольких никак не связанных нарушений Правил.

Последствия могут быть причинены в результате нарушения правил дорожного движения одним или несколькими водителями.

В ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, квалифицирующим и особо квалифицирующим признаком, является состояние опьянения лица, которое нарушило правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В данном случае можно сказать о том, что решение законодателя о том, что одно и то же обстоятельство, которое относят к характеристике личности и используется при разделении ответственности, трудно признать обоснованным. Так же, не трудно заметить, что наказание в виде лишения свободы по ч.4 и 5 ст. 264 УК РФ, при максимальном сроке, одинаковое – до 7 лет.

Как указано в п. 10.1 постановления Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» «факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ - по результатам химико - токсикологических исследований при медицинском исследовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с

¹*Проценко С.В.* Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. М.: Юрист, 2010, № 7 (163). С. 59-63.

правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения Российской Федерации, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке предусмотренном Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации».

Если водитель отказывается от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянение (при этом не выполняет законные требования уполномоченных лиц, проводить такие мероприятия) то, лицо автоматически находится в состоянии опьянения, при условии, что медицинское освидетельствования проводилось в соответствии с правилами, утвержденные Правительством РФ¹. Отказ от медицинского освидетельствования должен быть зафиксирован должностным лицом в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование лица на состояние опьянения. В случаях, когда водитель скрывается с места происшествия, он все равно может быть признан совершившим преступление по ст. 264 УК РФ, в состоянии опьянения, но только, если на момент его задержания он находится в этом состоянии, этот факт можно подтвердить лишь только проведением медицинского освидетельствования или, судебной экспертизы, в случаях, когда не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянение, на момент управления транспортным средством. И, аналогично ранее сказанному, в случаях отказа от прохождения медицинского освидетельствования лицо так же признается находившимся в состоянии опьянения.

¹Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право. М.: АНО "Юридические программы", 2010, № 1. С. 4-8

2. УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Ответственность за передачу управления транспортного средства лицу, не способному в силу состояния здоровья, опьянения или отсутствия разрешающих документов, Уголовным кодексом РФ не предусмотрена. Обращаясь к уголовной литературе, существует утверждение А.И. Коробеева, о том, что подобного рода действия следует относить к ст. 263 УК РФ, по убеждению автора это утверждение является спорным¹. Ответственность по ст. 263 УК РФ предусмотрена за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и от актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, это все отсутствует в случаях передачи управления транспортным средством другому лицу.

Обращаясь к опыту зарубежных стран, правовое регулирование ответственности за передачу управления транспортного средства другому лицу в состоянии опьянения или не имеющего права управления, о чем говорится в ст. 346 Уголовного кодекса Республики Казахстан² (далее УК РК). Вполне логично и целесообразно было бы заимствования этого опыта, а так же включение аналогичных по сути уголовных запретов в систему норм дорожной безопасности и эксплуатации транспортных средств УК РФ.

Последствия могут быть причинены в результате нарушения правил дорожного движения одним или несколькими водителями.

Однако, как уже указывалось, это положение разделяется не всеми криминалистами. В современной литературе существует мнение В.В.

¹Дмитриева О.Ю. Некоторые проблемы квалификации транспортных преступлений // Правовая модернизация как фактор развития общества и государства: Сборник статей студентов, аспирантов и молодых ученых. Красноярск: ИПК СФУ, 2010. С. 321-326.

² Ведомости Парламента РК. 2016. № 24 (2721). Ст. 126.

Климкина о том, что два лица, при совершении неосторожного преступления, не могут быть признаны оба одновременно. Даже в случаях, когда двое или более участников ДТП нарушили Правила, что являлось причиной наступлений опасных последствий, нужно помнить, что всегда есть инициатор ДТП. Вся сложность квалификации такого рода дел заключается в его определении. Для установления вины необходимо определить то лицо, деяния которого привели к опасным последствиям по ст. 264 УК РФ, а так же как эти действия явились причиной последующего развития событий, которые уже в свою очередь, привели к общественно опасным последствиям.

Обратим внимание на суть высказывания. Во-первых, автор противоречит сам себе: говорит о совокупности нарушений нескольких лиц, явившихся причиной наступления последствий, и в то же время признает возможной ответственность в этом случае только одного нарушителя. Во-вторых, выделяет непосредственную и главную причины. В-третьих, нарушения водителями правил дорожного движения могут и не быть взаимно обусловлены и в то же время порождать наступление последствий. В-четвертых, позиция В. В. Климкина фактически «игнорирует существование реального явления – сопричинения преступного результата неосторожными действиями нескольких лиц».

Помимо этого, нужно иметь в виду, что Правила дорожного движения, в том числе регламентируют и взаимодействие водителей как необходимое условие обеспечения системы безопасного функционирования автотранспорта.

В п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» указано: «В тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по

управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации».

В настоящее время в уголовном праве активно исследуются проблемы неосторожного сопричинения, выявляется его юридическая природа, определяются признаки. А.В. Курсаев и Д.А. Безбородов выделяли следующие наиболее специфические черты, присущие неосторожному сопричинению, учет которых имеет значение, в том числе и при юридической оценке действий водителей в случае дорожно-транспортного происшествия:

- а) неосторожное сопричинение является единым преступлением;
- б) совершается несколькими субъектами ответственности;
- в) имеет место взаимосвязанность и взаимообусловленность их поведения, обусловившего наступление преступного последствия;
- г) создается угроза наступления или наступает единое для всех субъектов последствие, предусмотренное конкретной уголовно-правовой нормой;
- д) имеется причинная связь между поведением лиц и наступившими последствиями¹².

Следует принимать во внимание, что исходя из правил дорожного движения обучаемый (курсант) относится к категории водителей, т.к. управляет транспортным средством, в связи с чем обязан выполнять все требования правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Из этого следует, что в случаях, когда обучаемый пренебрег указаниям инструктора, в следствие чего грубо нарушил правила, то в таких случаях курсант подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ. Так

¹Курсаев А. В. Неосторожное сопричинение в российском уголовном праве. 2015. С. 261.

²Безбородов Д. А. К вопросу о понятии неосторожного сопричинения в уголовном праве // Криминалистика. 2014. № 1 (14). С. 11.

же, не следует исключать ситуации, когда и курсант и инструктор нарушают правила, которые влекут указанные в статье последствия, исходя из таких случаев, действия обоих необходимо квалифицировать по ст. 264 УК РФ.

Так же существует вопрос об ответственности стажера и водителя – наставника. Исходя из общих положений, ответственность за нарушение Правил несет стажер. Законодатель объясняет это тем, что он обладает необходимой теоритической базой, а так же имеет определенные навыки вождения. Ответственность водителя-наставника возможна в том случае, если стажер допускает нарушение Правил, для усвоения и получения навыков по которым осуществлялась стажировка.

3. ОТГРАНИЧЕНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТ СМЕЖНЫХ СОСТАВОВ ИНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Одним из главных вопросов в процессе применения уголовного закона, является вопрос квалификации преступного деяния. Поэтому, необходимо проанализировать состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, в аспекте разграничения с одним из основных смежных составов преступлений – ст. 264.1 УК РФ (нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию), так как особенности квалификации объективных и субъективных признаков данного состава представляют определённый интерес, как для науки уголовного права, так и для правоприменительной деятельности.

В качестве непосредственного объекта ст. 264.1 УК РФ выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, то есть аналогично ст. 264 УК РФ. Дополнительный объект ст. 264.1 УК РФ – отсутствует, с объективной стороны является формальным¹. В составе ст. 264 УК РФ дополнительным объектом является жизнь и здоровье человека. Однако жизнь и здоровье человека в рамках состава ст. 264.1 вполне может выступать факультативным объектом уголовно-правовой охраны, которому может причинен вред не во всех, но в некоторых случаях. Как гласит Постановление Пленума ВС 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» – «В случае, если лицо совершает деяние, предусмотренное ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, и ранее было подвергнуто административному наказанию по ч. 1 или

¹Гридасова Л.В. О некоторых вопросах характеристики объекта дорожно-транспортных преступлений (ст. 264 и ст. 268 УК РФ) // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями: Изд-во Барнаул. юрид. ин-та МВД России. 2005. С. 128-129.

3 ст. 12.8 или ст. 12.26 Кодекса об Административных правонарушениях РФ¹ либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, то содеянное представляет собой совокупность преступлений, предусмотренных соответствующей частью ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ»².

В отличие от ст. 264.1 состав ст. 264 УК РФ является материальным, т.к. включает в себя три обязательных признака с точки зрения объективной стороны:

— преступное деяние в виде нарушения лицом, которое управляет автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

— последствия, которые способствовали причинению тяжкого вреда здоровью или повлекли смерть;

— причинно – следственная связь.

При отсутствии лишь одного из названных признаков, исключает состав преступления полностью. В связи с чем, можно сделать вывод о том, что нарушения Правил лицом, которое управляет автомобилем, трамваем и т.д., в том числе и в состоянии опьянения, не может являться преступным, и в свою очередь – общественно опасным. Общественно – опасным по ст. 264 УК РФ принято признавать последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, о чем говорил ранее.

Субъект, как было рассмотрено выше, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Не стоит забывать, что им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее

¹Российская газета. №2868. 2001. 31 декабря.

²Российская газета. №3786. 2008. 26 дек.

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 лишённое права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением. Однако субъект ст. 264.1 УК РФ должен обладать дополнительными признаками – находиться в состоянии опьянения и быть ранее подвергнутым административному наказанию по ст. 12.28, 12.26 КоАП, так же возможен вариант, когда лицо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, что и придает субъекту ст. 264.1 УК РФ специальность статуса в контексте уголовно-правовой квалификации.

Состояние опьянения субъекта нарушения правил дорожного движения, в то же время, является квалифицирующим признаком ст. 264 УК РФ, предусмотренным ч. 6 указанного состава, однако в отличие от ст. 264.1 УК РФ момент окончания состава ч. 6 ст. 264 УК РФ связан с наступлением последствий в виде смерти двух или более лиц по неосторожности.

При рассмотрении субъективной стороны преступления ст. 264 УК РФ не возникает проблем, она прямо определена законодателем (вина в форме неосторожности: легкомыслия или небрежности). В случаях легкомыслия оценка происходит таким образом, в ходе которой учитываются обстоятельства, которые, по мнению субъекта, могут или должны предотвратить наступление неблагоприятных последствий (трактуются это так: субъект не предвидит недостаточности этих обстоятельств). Соответственно, при небрежности субъект не предвидит возможные общественно опасные последствия, при совершении деяния. Поэтому последствия при неосторожном деянии наступают не по воле субъекта, не входят в содержание его мотива и цели, а наоборот, чаще всего противоречат

субъективной направленности его действий¹. В отличие от ст. 264 УК РФ, преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ предполагает только умышленную форму вины, что прямо указано в законе.

Связывают два рассматриваемых состава особенности назначения наказания. Так, при постановлении обвинительного приговора по ст. 264 УК РФ (ч. 2 - 6) или по ст. 264.1 УК РФ назначение дополнительного наказания в виде лишения права занимать определённые должности или заниматься определенной деятельностью является обязательным, в том числе, если к основному наказанию лицо осуждается условно. Неприменение такого дополнительного наказания допускается лишь при наличии условий, предусмотренных ст. 64 УК РФ. Но по ч. 1 ст. 264 УК РФ, Суд вправе назначить этот вид дополнительного наказания как осужденному к лишению свободы, так и осужденному к ограничению свободы, но со ссылкой на ч. 3 ст. 47 УК РФ. В приговоре необходимо уточнить, что осуждённый лишается права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами.

Таким образом, основная связь между составами ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ в объекте уголовно-правовой охраны, а также в том, что привлечение ранее субъекта преступления (ст. 264.1 УК РФ) к уголовной ответственности (в случае наличия судимости) по ч. 2,4 или 6 ст. 264 УК РФ является необходимым квалификационным признаком состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Лицо, управляющее транспортным средством или иной самоходной машиной, может нести ответственность по ст. 264 в том случае, когда транспортное происшествие связано с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта². Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности

¹С. А. Зенцова. «Источник повышенной опасности и его уголовно-правовое значение». 2011, с. 67

²Прокуратура Санкт-Петербурга - Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения // URL: <http://procsfb.ru/explain/664-ugolovnaya-otvetstvennost-za-narushenie-pravil-dorozhnogo-dvizheniya?print=1> (дата обращения: 02.05.2018)

или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации не по ст. 264 УК РФ, а по ст. 143 УК РФ, а в соответствующих случаях – по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества. Существуют правила (инструкции, наставления, указания) технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, учитывающие их специфику, правила перевозки пассажиров и грузов на некоторых видах и типах транспортных средств и т.д. Уголовная ответственность по 264 статье УК РФ наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Но все же, на практике возникают вопросы отграничения преступлений предусмотренных ст. 143 и 268 УК РФ. Следует добавить, что в ст. 143 УК РФ криминализированы нарушения требований охраны труда. Следовательно, сравниваемые преступления различаются по характеру нарушенных правил, соответственно относящихся к дорожному движению или эксплуатации транспортного средства либо к требованиям охраны труда, т. е. к государственным нормативным требованиям охраны труда, содержащимся в федеральных законах и иных нормативных правовых актах РФ, законах и иных правовых актах субъектов РФ. Различны и потерпевшие в этих преступлениях: в последнем таковым может быть только лицо, находящееся с учреждением, предприятием и т. д. в трудовых правоотношениях. Применительно к преступлению, предусмотренному ст. 264 УК РФ, такого ограничения нет.

Деяния, предусмотренные ст. 264 и 268 УК РФ, отличаются по субъекту преступления. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, может быть совершено пассажиром, пешеходом или другим участником движения. В силу оговорки, содержащейся в законе, субъектом этого преступления не могут быть лица, указанные в ст. 263 и 264 УК РФ.

АНАЛИЗ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ

Анализ судебной – следственной практики показывает, что до сих пор, у судов могут возникать проблемы при квалификации преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ. Прежде чем приступить к анализу судебной практики, следует обратиться к статистике ГИБДД за 2017 год, а именно к показателям по ДТП и пострадавшим из-за нарушений ПДД водителем транспортного средства по России, из которых следует, что в период с января по декабрь месяцы 2017 года произошло: 143458 зарегистрированных ДТП, 191648 раненых человек и 15691 погибших¹.

По ст. 264 УК РФ было заведено приблизительно 16,5 тыс. уголовных дел². Обвинительный приговор был вынесен примерно 60% водителям из этого числа. При этом, к лишению свободы приговорили около 20% из общего числа автомобилистов. Больше всего решений выносилось по первой части статьи. Всего по ней в России приговорили 4,7 тыс. человек, из которых в заключение отправились только 65 водителей, большинство из них — 51 человек — получили срок до одного года.

Вторую часть вменяли 1,2 тыс. человек. Больше половины из них получили условный срок (740 человек), а чуть больше 450 — реальное лишение свободы, большая часть из которых — 236 человек — отправилась в тюрьму на срок от одного до двух лет.

По третьей части статьи было осуждено 2,7 тыс. водителей. Почти половина нарушителей — 1,3 тыс. — получили условное лишение свободы, в пользу 1.2 тысячи человек было вынесено решение о назначении наказания в виде лишения свободы, 25 человек получили наказание в виде ограничения свободы.

По более тяжкой, четвертой частью статьи, по которой пьяных водителей наказывают за причинение смерти, оказалась в приговорах у 1,1 тыс. водителей, подавляющее большинство из которых — 974 человека —

¹Официальный сайт ГИБДД. URL: <http://stat.gibdd.ru/>

²Российская газета. 2018. 9 апреля.

отправились в места лишения свободы. Значительная часть из них получила срок от двух до трех лет. Условное лишение свободы получил 171 человек.

По пятой части статьи приговорили 457 человек, свободы из них лишились 366 водителей, а 89 получили условный срок.

Шестая часть, которая устанавливает наказание за ДТП с двумя и более погибшими при условии, что водитель был пьян. Данную часть вменяли меньшей части водителей из всех, по ней было осуждено 152 человека, из которых 147 были приговорены к реальному лишению свободы. Большая часть из них получила срок в виде лишения свободы от трех до пяти лет. Условное же лишение назначили пяти автомобилистам.

Как уже рассматривалось нами ранее, ответственность за обучаемого вождению на учебном транспортном средстве несет инструктор. В качестве примера можно привести один из таких случаев – приговор Верховного Суда Республики Алтай от 22 декабря 2017 года¹. Исходя из материалов дела - Гр. Прусов являлся инструктором по вождению ДОСААФ по категории «С». Курсант ДОСААФ Сеницын находился за рулем КамАЗ-6460 и выполнял указания инструктора. В процессе учебной езды, с разрешения гр. Прусова в заднюю часть кузова (ковшового типа) КамАЗа, необорудованной для перевозки пассажиров, сел гр. Абраменко. Следуя по трассе Республика Алтай – Алтайский край, Сеницын на крутом спуске не справился с управлением, а Прусов не принял своевременно мер к предотвращению ДТП, в результате чего КамАЗ перевернулся. Абраменко от полученных повреждений скончался. Прусов был осужден по ч.3 ст.264 УК РФ на срок 7 месяцев лишения свободы.

Но согласно ПДД курсант все же относится к водителям, т.к. управляет транспортным средством. Соответственно, лицо обязано выполнять все требования правил дорожного движения и эксплуатации транспортных

¹Приговор № 22-637/2017 от 22 декабря 2017 г. по делу № 22-637/2017 Верховного Суда Республики Алтай. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/H1KnJOpE5CWv/> (дата обращения 02.05.2018)

средств. Ответственность обучаемого по ст. 264 УК РФ возможна в таких случаях, когда лицо пренебрегает указаниям инструктора, либо имеет место случай очевидного нарушения правил.

Анализ судебных решений показывает, что суды, по большей части, учитывают общие правила назначения наказания.

Так, например, приговором Северодвинского городского суда Архангельской области от 28 декабря 2017 года Афимьин был осужден по ч.1 ст.264 УК РФ в виде ограничения свободы сроком на 1 год¹. При назначении вида и размера наказания суд учитывал, что Афимьин впервые привлекается к уголовной ответственности, преступление совершено по неосторожности, характеризуется положительно по месту работы и участковым уполномоченным. Потерпевшая на строгом наказании не настаивала. Обстоятельства, которые смягчили наказание, судом были признаны следующие: признание раскаяния в содеянном, признание вины, наличие малолетнего ребенка на иждивении и предпринятые меры для погашения морального вреда потерпевшей. С учетом положения ч. 1 ст. 56 УК РФ суд назначил Афимьину ограничение свободы — как наиболее мягкий и единственно возможный для назначения вид наказания, предусмотренный санкцией ч. 1 ст. 264 УК РФ. При определении размера наказания судом учтены положения ч. 5 ст. 62 УК РФ. А так же, суд принял решение не лишать Афимьина прав управления транспортным средством, т.к. Афимьин является единственным кормильцем в семье и его заработок связан с управлением транспортного средства.

В ходе рассмотрения судебной практики было выявлено, что суд не всегда назначает наказание, учитывая требования закона, о которых было сказано выше. В практике имеются случаи вынесения судами

¹Приговор № 1-514/2017 от 28 декабря 2017 г. по делу № 1-514/2017 Северодвинского городского суда Архангельской области. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/BUG0lmCjjEIZ/> (дата обращения 02.05.2018)

несправедливых приговоров, как случаи чрезмерной мягкости, так и в суровости наказания.

Так имел место случай в Пензенском областном суде. Апелляционным определением судебной коллегии по уголовным делам Пензенского областного суда от 28 декабря 2017 года изменен приговор Сердобского городского суда от 24 сентября 2017 года, которым Моноцелидзе К.В. был осужден по ч. 4 ст. 264 УК РФ к 2 годам и 3 месяцам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии общего режима с лишением права управлять транспортным средством на 1 год 3 месяца¹. Судебная коллегия областного суда сочла приговор подлежащим изменению в сторону ужесточения положения осужденного ввиду несправедливости приговора вследствие его чрезмерной мягкости. В обоснование своего решения, судебная коллегия указала, что судом при назначении наказания Моноцелидзе К.В. не в полной мере учтены требования статьи 6 УК РФ, поскольку назначенное осужденному в виде лишения свободы, а также дополнительное наказание в виде лишения права управлять транспортным средством, не соответствуют его личности, характеру и степени общественной опасности совершенного преступления, обстоятельствам его совершения. Приговор районного суда был изменен, Моноцелидзе К.В. назначено наказание по ч. 4 ст. 264 УК РФ в виде лишения свободы сроком на 3 года с лишением права управлять транспортным средством на срок 3 года.

Другое Апелляционное определение судебной коллегии по уголовным делам Вологодского областного суда от 27 декабря 2017 года изменен приговор Вологодского районного суда Пензенской области от 8 июля 2017 года, которым Якушев С.А. был осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ к 1 году

¹Апелляционное постановление № 22-2807/2017 от 28 декабря 2017 г. по делу № 22 2807/2017 Пензенского областного суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/brD23vw0UHU> (дата обращения 02.05.2018)

ограничения свободы с установлением ограничений и обязанности¹. Судебная коллегия нашла приговор подлежащим изменению ввиду его несправедливости вследствие чрезмерной суровости. В обоснование своих выводов, суд апелляционной инстанции указал, что при рассмотрении уголовного дела судом не были установлены данные о личности осужденного, его семейное положение: Якушев С.А. женат, имеет на иждивении двух малолетних дочерей, что подтверждено документами, приобщенными к материалам уголовного дела судом апелляционной инстанции по ходатайству осужденного, и на основании п. «г» ч. 1 ст. 61 УК РФ является смягчающим наказание обстоятельством. Наказание, назначенное осужденному, не в полной мере соответствует его личности, назначено без учета смягчающего обстоятельства и влияния на условия жизни его семьи. Приговор районного суда изменен, наказание по ч. 1 ст. 264 УК РФ снижено до 10 месяцев ограничения свободы.

Статья 60 УК РФ закрепляет общие начала назначения наказания, в том числе предусматривает необходимость учитывать имеющиеся по делу смягчающие и отягчающие наказание обстоятельства. Но суды не всегда учитывают требования Общей части УК РФ. Например, в ситуациях, когда по делу устанавливается наличие смягчающих наказание обстоятельств и отсутствие отягчающих обстоятельств, то виновному не может быть назначено максимальное наказание, предусмотренное санкцией соответствующей статьи УК РФ. Если по уголовному делу при назначении виновному наказания суд устанавливает одно или несколько обстоятельств, смягчающих наказание, но назначает максимальное наказание, предусмотренное за данное преступление, то такой приговор будет явно несправедливым.

¹Апелляционное постановление № 22-2475/2017 от 27 декабря 2017 г. по делу № 22-2475/2017 Вологодского областного суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/m1cLEseGCr5O/> (дата обращения 02.05.2018)

Например, апелляционным определением судебной коллегии по уголовным делам Алтайского краевого суда от 28 декабря 2017 года изменен приговор Рубцовского городского суда Алтайского края от 24 октября 2017 года, которым Казанин А.А. осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ к 2 годам ограничения свободы с лишением права управлять транспортным средством на 3 года¹. Приговор выносился в особом порядке судебного разбирательства. Судебная коллегия нашла данный приговор суда подлежащим изменению в части назначенного наказания. Так, назначая Казанину А.А. наказание, суд указал на отсутствие отягчающих наказание обстоятельств и наличие смягчающих обстоятельств. Однако наказание, как основное, так и дополнительное, назначил максимальное, предусмотренное для дела, рассмотренное в особом порядке, то есть фактически назначил наказание без учета смягчающих обстоятельств. При таких обстоятельствах приговор районного суда изменен, размер основного наказания снижен до 1 года 10 месяцев ограничения свободы, дополнительного – до 2 лет 6 месяцев лишения права управления транспортным средством.

В части 1 статьи 61 УК РФ приведены обстоятельства, смягчающие наказание. Данный перечень не является исчерпывающим, поэтому суд вправе признать смягчающими любые другие обстоятельства, обосновав принятое решение. Анализ судебной практики показал, что смягчающими наказание обстоятельствами, как правило, признавались: полное признание вины в совершенном преступлении, активное способствование раскрытию и расследованию преступления, раскаяние в содеянном, возмещение ущерба потерпевшему, наличие заболевания, совершение преступления и привлечение к уголовной ответственности впервые, положительные характеристики.

¹Апелляционное постановление № 22-5439/2017 от 28 декабря 2017 г. по делу № 22-5439/2017 Алтайского краевого суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/mS8yhuETmM6N/> (дата обращения 02.05.2018)

Согласно статьям 299 и 307 УПК РФ при постановлении приговора суд обязан разрешить вопрос о наличии или отсутствии обстоятельств, отягчающих и смягчающих наказание подсудимого. Исходя из этих требований, в приговоре необходимо указывать, какие обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности подсудимого, доказаны при разбирательстве уголовного дела, а также мотивировать наличие обстоятельств, смягчающих или отягчающих наказание.

При назначении наказания по уголовным делам данной категории имелись случаи, когда данные положения закона не были соблюдены в полной мере при постановлении приговора.

Так, апелляционное постановление Владимирского областного суда от 7 декабря 2017 года отменен приговор Петушинского районного суда Владимирской области от 15 сентября 2017 года, которым осужден Прынцева И.Н. по ч. 6 ст. 264 УК РФ к наказанию в виде лишения свободы на 4 года 6 месяцев с лишением права управлять транспортным средством на 2 года 6 месяцев, с отбыванием наказания в колонии-поселении¹. Основанием для отмены приговора послужило то обстоятельство, что адвокат выступил против воли подзащитного, не выполнил свои обязанности, связанные с представлением интересов в судебном заседании Прынцевой И.Н., тем самым лишив ее права на эффективную защиту и доведение до суда позиции по рассматриваемому уголовному делу, то есть нарушение гарантированного Конституцией РФ² права на защиту. Кроме того, суд вышестоящей инстанции указал, что в описательно - мотивировочной части приговора, в качестве смягчающих наказание обстоятельств, судья признал принесение виновным лицом своих извинений, принятие мер к заглаживанию причиненного материального ущерба и возмещение морального вреда. Однако, приведя затем положения п. «к» ч. 2 ст. 61 УК РФ, суд сделал

¹Апелляционное постановление № 22-2732/2017 от 7 декабря 2017 г. по делу № 22-2732/2017 Владимирский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/34FeMzb9JdmE/> (дата обращения 02.05.2018)

² Российская газета. 1993. 25 дек.

немотивированный вывод об отсутствии смягчающих обстоятельств, не приведя никаких обоснований данного вывода, что является недопустимым, поскольку непосредственно влияет на назначение наказания. Приговор районного суда отменен, уголовное дело направлено на новое судебное разбирательство.

Среди смягчающих наказание обстоятельств, предусмотренных ч. 1 ст. 61 УК РФ, особое значение имеют обстоятельства, установленные пунктами «и» и «к», поскольку их наличие уголовный закон связывает с применением положений ч. 1 ст. 62 УК РФ о назначении наказания не более двух третей максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания, предусмотренного соответствующей статьей Особенной части УК РФ. Пунктом «и» ч. 1 ст. 61 УК РФ, в качестве одного из смягчающих обстоятельств, предусмотрена явка с повинной. По смыслу закона явка с повинной в качестве обстоятельства, смягчающего наказание, учитывается в тех случаях, когда лицо в устном или письменном виде добровольно сообщило в правоохранительные органы о совершенном им преступлении, когда эти органы не располагали сведениями о его причастности к совершению преступления. При решении вопроса о том, имело ли место такое смягчающее наказание обстоятельство, как явка с повинной, суды должны проверять, являлось ли сообщение о преступлении добровольным и не связано ли это с тем, что лицо было задержано в качестве подозреваемого и подтвердило свое участие в совершении преступления. При этом следует иметь в виду, что сообщение о преступлении может содержаться, в объяснениях, данных лицом по поводу преступления, в рапорте сотрудника органа расследования с информацией о том, что конкретное лицо сообщило о совершении преступления и т.д. Однако в практике рассмотрения уголовных дел данной категории имелся случай, когда суд не уделил достаточного внимания исследованию сведений, указывающих на то, каким образом органам предварительного расследования стало известно о совершенном преступлении, что привело к постановлению несправедливого приговора.

Так, апелляционным постановлением апелляционной инстанции Белгородского областного суда от 4 декабря 2017 года Алексеевского районного суда Белгородской области от 25 октября 2017 года, которым Гриценко М.В. осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ¹. Апелляционная инстанция в своем постановлении указала следующее. В качестве доказательства вины осужденного суд правильно принял во внимание показания свидетелей, являющихся сотрудниками полиции, которым Гриценко М.В. дал пояснения о ДТП, утвердительно заявляя, что он управлял автомобилем в момент происшествия, при этом данные обстоятельства сотрудникам полиции известны не были. По мнению судебной коллегии, суд первой инстанции необоснованно не признал это заявление Гриценко М.В. о совершенном им дорожно-транспортном происшествии виновкой с повинной и не учел его в качестве смягчающего наказание обстоятельства. При таких обстоятельствах приговор районного суда был изменен, наказание осужденному снижено и назначено с применением ч. 1 ст. 62 УК РФ.

В соответствии с ч. 5 ст. 62 УК РФ и ч. 7 ст. 316 УПК РФ срок или размер наказания, назначаемого лицу, уголовное дело в отношении которого рассмотрено в особом порядке, не может превышать две трети максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания, предусмотренного за совершенное преступление. Данное требование закона тоже соблюдается не всегда.

Так, апелляционным постановлением Верховного Суда Республики Хакасия от 06 января 2018 года изменен приговор Черногорского городского суда Республики Хакасия от 08 сентября 2017 года, которым Пикина Е.А. осуждена по ч. 3 ст. 264 УК РФ к 2 годам 6 месяцам лишения свободы с

¹Апелляционное постановление № 22-1910/2017 от 4 декабря 2017 г. по делу № 22-1910/2017 Белгородский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/keGaIMQ3hOLT/> (дата обращения 02.05.2018)

лишением права управлять транспортным средством на 3 года¹. На основании ст. 73 УК РФ назначенное Пикиной Е.А. наказание в виде лишения свободы постановлено считать условным с испытательным сроком 4 года. Данное уголовное дело рассмотрено в особом порядке. Мотивируя свое решение, суд апелляционной инстанции указал следующее. При назначении наказания Пикиной Е.А., суд учел полное признание вины, раскаяние в содеянном, активное содействие раскрытию и расследованию преступления, наличие на иждивении малолетнего ребенка, состояние здоровья Пикиной Е.А., отсутствие отягчающих обстоятельств, и назначил ей наказание с применением ч. 5 ст. 62 УК РФ и ч. 7 ст. 316 УПК РФ в виде 2 лет 6 месяцев лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством на 3 года, но вместе с тем, судом при назначении наказания Пикиной Е.А. не учтены положения ч. 1 ст. 62 УК РФ, в соответствии с которыми, при наличии смягчающих обстоятельств, предусмотренных п. п. «и» и (или) «к» ч. 1 ст. 61 УК РФ, и отсутствии отягчающих обстоятельств срок или размер наказания не может превышать двух третей максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания. Таким образом, наказание с учетом положений ч. 1 и ч. 5 ст. 62 УК РФ, ч. 7 ст. 316 УПК РФ в виде лишения свободы должно быть не более 2 лет 2 месяцев лишения свободы. Приговор районного суда изменен, наказание Пикиной Е.А. назначено с применением ч. 1 и ч. 5 ст. 62 УК РФ в виде 2 лет 1 месяца лишения свободы.

В соответствии с ч. 4 ст. 73 УК РФ при условном осуждении могут быть назначены дополнительные наказания, но условным может быть признано лишь основное наказание. Дополнительные наказания приводятся в исполнение реально, о чем следует указывать в резолютивной части

¹Апелляционное постановление № 22-1537/2018 от 6 января 2018 г. по делу № 22-1537/2018 Верховный Суд Республики Хакасия. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/хаK0Xvzw> (дата обращения 02.05.2018)

приговора. Но на практике имеют место случаи, когда суды признают условным как основное, так и дополнительное наказание.

Например, апелляционным определением судебной коллегии по уголовным делам Санкт-Петербургского городского суда от 12 декабря 2017 года отменен Московского районного суда Санкт-Петербурга от 27 сентября 2017 г, которым Груздев Н.Д. осужден по ч. 3 ст. 264 УК РФ к 3 годам лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством на 3 года¹. На основании ст. 73 УК РФ (как указано в приговоре) постановлено назначенное наказание считать условным с испытательным сроком 1 год 6 месяцев. Судебная коллегия указала, что суд, признав Груздева Н.Д. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, назначив ему наказание в виде лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством, необоснованно применил ст. 73 УК РФ и к дополнительному виду наказания. При таких обстоятельствах приговор признан незаконным и отменен, уголовное дело направлено на новое судебное рассмотрение.

Проведенным анализом установлено, что при назначении наказания в виде реального лишения свободы за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, суды исходили из общих начал назначения наказания, изложенных в ст. 60 УК РФ. Так же можно отметить то, что учитывается характер и степень общественной опасности преступления, личность виновного, обстоятельства, смягчающие наказание, а также влияние назначенного наказания на исправление осужденного и условия жизни его семьи. Наказание в виде реального лишения свободы, из числа предусмотренных за совершение преступлений по ст. 264 УК РФ, назначалось в случае, если менее строгий вид наказания не мог обеспечить достижение целей наказания. Так, при наличии в санкции статьи 264 УК РФ альтернативных видов наказания,

¹Апелляционное постановление № 1-589/17 22-8905/2017 от 12 декабря 2017 г. Петербургского городского суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/7eTRWNymxrxT/> (дата обращения 02.05.2018)

реальное лишение свободы назначалось лицам, которые допустили грубое нарушение ПДД, управляли автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, совершали ранее административные правонарушения в области дорожного движения, не приняли мер к возмещению вреда, скрылись с места ДТП, были лишены права управлять транспортным средством.

Например, приговором Няганский городской суд Ханты–Мансийского автономного округа – Югры от 11 декабря 2017 года Прокопцев А.А. осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ с применением ст. 62 УК РФ к 1 году 6 месяцам лишения свободы с лишением права управления транспортным средством на 3 года с отбыванием наказания в колонии-поселении¹. Суд назначил Прокопцеву А.А. наказание, связанное с изоляцией от общества, на том основании, что в момент совершения преступления он управлял автомашиной, находясь в высокой степени алкогольного опьянения, ранее неоднократно привлекался к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, в том числе за превышение установленной скорости движения. Суд счел, что назначение иных видов наказаний, кроме лишения свободы, не достигнет цели наказания – исправление осужденного и предупреждение совершения им новых преступлений.

Назначение наказания в виде реального лишения свободы в приговорах судов мотивировано, в судебных решениях содержатся суждения, по которым суд пришел к выводу о невозможности исправления этих лиц без изоляции от общества.

¹Решение № 2074/2017 2-2074/2017 от 11 декабря 2017 г. по делу № 2074/2017 Няганский городской суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/bTEKEZRSEiHE/> (дата обращения 02.05.2018)

МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА ПО ТЕМЕ ВКР

Тема урока: «Обзор законодательных актов в сфере правил дорожного движения».

Данная разработка подготовлена для студентов 2 курса СПО при изучении дисциплины «Уголовное право».

Цели занятия:

Дидактическая: умение правильно понимать нормы российского законодательства при их применении.

Развивающая: умения рационально решать познавательные и проблемные задачи, работать с документами, участвовать в дискуссии.

Воспитательная: формирование у учащихся научного мировоззрения, современных подходов к разрешению проблем административного законодательства

Тип урока: комбинированный урок.

Методы: Иллюстрационно-демонстративный, рассказ, беседа.

Учебно-материальное обеспечение:

Плакаты, компьютер, мультимедийная установка, Закон о безопасности дорожного движения, Правила дорожного движения, Кодекс об административных правонарушениях, Уголовный кодекс, Гражданский кодекс.

План учебного урока представим в таблице 1.

Таблица 1 – План занятия

Этап учебного занятия	Время, отводимое на этап
1	2
Организационный момент	5
Актуализация ранее полученных знаний	10

Окончание таблицы 1

1	2
Информирование учащихся о плане проведения урока	5
Усвоение новых знаний	20
Первичное закрепление полученных знаний	15
Закрепление полученных знаний	25
Выдача домашнего задания	5
Подведение итогов	5
Итого:	90 минут

Для наглядности хода учебного урока, поместим его в таблицу 2.

Таблица 2 – Ход учебного занятия

ЭТАП	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПЕДАГОГА	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОБУЧАЮЩИХСЯ	МЕТОДЫ И СРЕДСТВА	РЕЗУЛЬТАТ
1	2	3	4	5
Организационный	Проверка посещаемости, активизация учащихся на учебную деятельность	Приветствуют преподавателя	Словесный метод обучения	Готовность группы к работе
Актуализация ранее полученных знаний	Проверяет домашнее задание	Показывают домашнее задание, беседуют с преподавателем,	Репродуктивный метод	Проверка каждым студентом правильности ответа на вопрос. Выявление и исправление ошибок
Информирование учащихся о плане проведения урока	Сообщает тему и цели урока	Записывают тему, знакомятся с планом занятия.	Словесный метод обучения	Готовность студентов к учебно-познавательной деятельности
Усвоение новых знаний	Ведется лекция студентам нового материала, в процессе беседуя с ними. Отвечает на вопросы учащихся	Слушают преподавателя, задают вопросы, беседуют с преподавателем	Словесный, объяснительно-иллюстративный	Активизация познавательной активности. Получение теоретических знаний
Первичное закрепление полученных знаний	Задаёт вопросы по пройденной теме	Отвечают на вопросы	Репродуктивный метод	Проверка каждым студентом правильности ответа на вопрос. Выявление и исправление ошибок

Окончание таблицы 2

1	2	3	4	5
Закрепление полученных знаний	Контролирует деятельность учащихся, отвечает на вопросы	Делятся на группы, работают с выданным материалом	Словесный, объяснительно-иллюстративный метод обучения	Получение практических знаний, навыков работы в группе
Выдача домашнего задания	Обеспечивает понимание цели, содержания, способов выполнения домашнего задания	Слушают, записывают	Словесный метод обучения	Реализуются необходимые условия для выполнения домашнего задания всеми студентами
Подведение итогов занятия	Дает анализ урока, успешности достижения цели урока	Слушают. Высказывают свое мнение	Словесный метод обучения	Самостоятельная оценка усвоения нового изученного материала. Получение учащимися информации о реальных результатах усвоения темы

Ход занятия:

1. Организационный момент.

Настрой учащихся на положительную мотивацию в процессе усвоения новых знаний.

2. Актуализация ранее полученных знаний.

Проверка домашнего задания.

3. Этап информирования учащихся о плане проведения урока:

Сообщение темы и целей урока.

4. Этап усвоения новых знаний.

Методы: рассказ учителя с применением мультимедийной установки (показ слайдов).

Среди различных транспортных средств большое значение в нашей стране имеет автомобильный транспорт возможность перевозки грузов без перегрузок, способность движения по разным дорогам и бездорожью хорошая маневренность делают автомобиль незаменимым транспортным средством.

С увеличением количества транспортных средств интенсивность движения на дорогах все более возрастает. Все более интенсивным становится движение пешеходов в городах и других населенных пунктах. Совместное движение пешеходов и транспортных средств становится немыслим без подчинения определенному порядку движения.

1. Закон о безопасности дорожного движения, Правила дорожного движения.

Закон о безопасности дорожного движения введен в 1995 г., (№ 196-ФЗ), является основным государственным законодательным актом. Основные статьи, касающиеся водителей – 7 «Лицензирование деятельности, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения», 25 «Условия получения права на управление транспортными средствами», 26 «Основные требования по подготовке водителей транспортных средств».

Правила дорожного движения, введенные постановлением Совета министров – Правительства РФ утверждены 23.10.1993 года №с 1090, действуют с изменениями и дополнениями, вводимыми последнее время достаточно часто.

За все время правила не единожды менялись и дополнялись, обобщалась практика их применения, выяснилось, что выдержало проверку временем, а что нет. В основе своей правила дорожного движения сохранили привычный порядок движения, преемственность и последовательность в основных положениях. Ряд изменений и дополнений в Правила приходилось делать оперативно. Так было пять раз. В 1975 году в них было требование, обязывающее применять режим безопасности на легковых автомобилях и мотошлемы мотоциклистам, комплектовать все автомобили медицинскими аптечками и огнетушителями. В 1976 году определены максимальные скорости движения на дорогах вне населенных пунктов по типам транспортных средств и категорий водителей.

Вновь включен в Правила раздел, определивший обязанности должностных лиц автотранспортных и других организаций по обеспечению безопасности движения, где в частности, учтены изменения в законодательстве об административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. В самостоятельный раздел выделены основные понятия и термины, которыми оперируют «правила».

Настоящие Правила являются нормативным актом, устанавливающим порядок дорожного движения на всей территории.

Указания на то, что Правила являются документом, устанавливающим повсеместно порядок дорожного движения, определяет сферу их правового регулирования.

Это право ограничивается общественными отношениями, связанными непосредственно с порядком дорожного движения или влияющими на него. На иные виды движения (водное, воздушное железнодорожное) действие правил не распространяется. Обеспечение безопасности дорожного движения

является основной обязанностью Государственной инспекции безопасности дорожного движения. В осуществлении этой деятельности могут принять участие и представители других подразделений милиции. Для осуществления этого мероприятия органы и сотрудники Госавтоинспекции наделены определенными правами.

Так, сотрудники ГИБДД имеют право останавливать транспортные средства, требовать соблюдение правил дорожного движения, налагать на нарушителей предусмотренные законом взыскания вплоть до отстранения от управления и запрещения эксплуатации транспортных средств.

2. Кодекс об административных правонарушениях, Уголовный кодекс, Гражданский кодекс.

5. Этап первичного закрепления полученных знаний.

Методы:

1) фронтальный опрос:

Какой закон о безопасности дорожного движения введен в 1995 году?

Какие правила дорожного движения являются основой для действующих правил дорожного движения? В каком году и кем были утверждены данные правила?

Что является основной обязанностью государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД)?

Какой статьей уголовного кодекса устанавливается ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств?

2) беседа с учащимися по теме урока.

6. Этап закрепления полученных знаний.

Методы:

1) самостоятельная работа учащихся в группах (три группы) по вопросам знания законодательства:

1 группа работает с Законом о безопасности дорожного движения № 196-ФЗ введенным в действие 1995 году;

2 группа работает с Правилами дорожного движения, введенными Постановлением Совета министров Правительства РФ № 1090 от 23.10.1993г.;

3 группа работает с Кодексом об административных правонарушениях и Уголовным кодексом.

2) дифференцированные задания для учащихся с учетом индивидуальных особенностей обучаемых (для слабоуспевающих учащихся работа по схемам).

7. Этап информирования учащихся о домашнем задании.

Объяснение учителем порядка выполнения домашнего задания (чтение конспекта с пометками на полях).

8. Этап подведения итогов урока.

Беседа с учащимися по плану занятия:

С какими законодательными актами вы познакомились на уроке?

Как вы считаете, зачем нужно знание законодательных актов при управлении транспортным средством?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Решение проблем качественного обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствование нормативных правовых актов, регламентирующих данные отношения, имеет принципиальное значение для снижения уровня дорожно – транспортной аварийности.

Анализ научной, учебной литературы, нормативно-правовых актов и правоприменительной практики показал, что немаловажным фактором в данном случае является создание условий для привлечения виновных лиц к уголовной ответственности, обусловленных справедливостью правовых запретов и адекватных им мер принуждения.

По результатам исследования можно сделать следующие выводы.

Предоставляется логичным признавать объектом общественные отношения, которые характеризуют безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Опасность преступлений ст. 264 УК РФ заключается в том, что лицо, которое управляет автомобилем, трамваем или иным транспортным средством, по своему состоянию, не способно обеспечить безаварийность и безопасность движения.

Транспорт – производственно – технологический комплекс. Из этой характеристики стоит исходить при определении предмета преступления. Законодатель правильно не признает орудием преступления транспортного средство, но и при этом все равно возникают сложности с определением предмета. По нашему мнению, предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ следует признавать механическое транспортное средство, на управление которым в соответствии с законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Законодатель определяет характер вины как неосторожность, по отношению к наступившим последствиям, в результате которых, причинен вред здоровью человека или привело к смерти. Но нужно учитывать

сложную форму вины, т.к. в иных случаях содеянное необходимо рассматривать как умышленное убийство, совершенное с использованием транспортного средства.

Обязательно должны быть учтены три основных признака состава преступления, с точки зрения объективной стороны:

— преступное деяние в виде нарушения лицом, которое управляет автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

— последствия, которые способствовали причинению тяжкого вреда здоровью или повлекли смерть;

— причинно – следственная связь.

При отсутствии хоть одного из них, о составе преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ не может быть и речи.

Рассмотрение субъективной стороны, показало, что психическое отношение виновного к действию и их последствиям неоднородны. При анализе судебной практики видно, что Правила нарушаются, в основном, умышленно, в связи с чем, зачастую виновное лицо халатно относится к последствиям этих нарушений (преступное легкомыслие или небрежность).

При этом существует ряд проблем в законодательстве, для их решения необходима разработка и принятие дополнительных мер правового характера, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для восполнения пробелов в законодательстве, по результатам работы были сделаны следующие выводы и предложения:

— В судебной практике часто встречаются проблемы при определении предмета преступления, в связи с этим, целесообразно изменить формулировку ч.1 ст. 264 УК РФ следующим образом:

1. Нарушение лицом, управляющим механическим транспортным средством, на управление которым предоставляется специально право, правил безопасности движения и эксплуатации транспортного средства,

повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека.

— Так же, для упрощения понимания смысла ст. 264 УК РФ, необходимо включить примечание к статье о понятие механического транспортного средства, либо установить в примечании ссылку на п. 1.2 Правил дорожного движения: «Под механическим транспортным средством понимается любое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины»;

– на практике нередко возникают ситуации, когда в результате транспортного преступления вредные последствия различной степени тяжести причиняются нескольким потерпевшим. В такой ситуации судебная практика испытывает сложности в квалификации, в данном случае необходимо всегда учитывать то, что есть лицо, которое всегда начинает цепь событий, которая ведет к неблагоприятным последствиям ст. 264 УК РФ. При точном определении действий лица, с которого начинается наступление определенных событий, способствует правильному вменению статьи;

— обращаясь к опыту зарубежных стран, правовое регулирование ответственности за передачу управления транспортного средства другому лицу в состоянии опьянение или не имеющего права управления ст. 346 УК РК. Вполне логично и целесообразно было бы заимствования этого опыта, а так же включение аналогичных по сути уголовных запретов в систему норм дорожной безопасности и эксплуатации транспортных средств УК РФ.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты

Конституция Российской Федерации (принята на всенародном голосовании 12 декабря 1993 г.) // Российская газета. 1993. 25 дек.

Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 19.02.2018) // Собрание законодательства РФ. 17.06.1996. № 25. Ст. 2954.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) // Российская газета. № 2868. 2001. 31 декабря.

Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 23.04.2018)// Российская газета. №2861. 2001. 22 декабря.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 9 257-ФЗ (в ред. от 05.12.2017 г.) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»// Российская газета. № 4517. 2007.14 ноября.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 № 196-ФЗ (в ред. от 26.07.2017 г.)// Российская газета. 1995. 24 декабря

Федеральный закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» от 21 ноября 2011 № 323 – ФЗ (в ред. от 07.03.2018 года)// Российская газета. №5639. 2011. 23 ноября.

Постановление Правительства РФ от 20 сентября 2012 г. № 950 «Об утверждении правил определения момента смерти человека, в том числе критериев и процедуры установления смерти человека, правил прекращения реанимационных мероприятий и формы протокола установления смерти человека» // Собрание законодательств РФ. 2012. № 39. Ст. 5289.

Нормативные правовые акты зарубежных стран

Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 09.01.2018 г.)// Ведомости Парламента РК. 2016.№ 24 (2721). Ст. 126.

Судебная практика

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «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»// Российская газета. № 4822. 2008. 26 декабря.

Приговор № 22-637/2017 от 22 декабря 2017 г. по делу № 22-637/2017 Верховного Суда Республики Алтай. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/H1KnJO рE5CWv/> (дата обращения 02.05.2018).

Приговор № 1-514/2017 от 28 декабря 2017 г. по делу № 1-514/2017 Северодвинского городского суда Архангельской области. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/BUG0lmCjjEIZ/> (дата обращения 02.05.2018).

Апелляционное постановление № 22-2807/2017 от 28 декабря 2017 г. по делу № 22 – 2807/2017 Пензенского областного суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/brD23vw0UHU> (дата обращения 02.05.2018).

Апелляционное постановление № 22-2475/2017 от 27 декабря 2017 г. по делу № 22 – 2475/2017 Вологодского областного суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/m1cLEseGCr5O/> (дата обращения 02.05.2018).

Апелляционное постановление № 22-5439/2017 от 28 декабря 2017 г. по делу № 22-5439/2017 Алтайского краевого суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/mS8yhuETmM6N/> (дата обращения 02.05.2018).

Апелляционное постановление № 22-2732/2017 от 7 декабря 2017 г. по делу № 22-2732/2017 Владимирский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/34FeMzb9JdmE/> (дата обращения 02.05.2018).

Апелляционное постановление № 22-1910/2017 от 4 декабря 2017 г. по делу № 22-1910/2017 Белгородский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/keGaIMQ3hOLT/> (дата обращения 02.05.2018).

Апелляционное постановление № 22-1537/2018 от 6 января 2018 г. по делу № 22-1537/2018 Верховный Суд Республики Хакасия. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/хаK0Xvzw> (дата обращения 02.05.2018).

Апелляционное постановление № 1-589/17 22-8905/2017 от 12 декабря 2017 г. Петербургского городского суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/7eTRWNymxrxT/> (дата обращения 02.05.2018).

Решение № 2074/2017 2-2074/2017 от 11 декабря 2017 г. по делу № 2074/2017 Няганский городской суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/bTEKEZRSEiHE/> (дата обращения 02.05.2018).

Литература

Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право. М.: АНО «Юридические программы». 2010. № 1. С. 4-8.

Безбородов Д. А. К вопросу о понятии неосторожного сопричинения в уголовном праве // Криминалистика. 2014. № 1 (14). С. 9-16.

Гридасова Л.В. О некоторых вопросах характеристики объекта дорожно-транспортных преступлений (ст. 264 и ст. 268 УК РФ) // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями: Изд-во Барнаул. юрид. ин-та МВД России. 2005. С. 128-129.

Дмитриева О.Ю. Некоторые проблемы квалификации транспортных преступлений // Правовая модернизация как фактор развития общества и государства: Сборник статей студентов, аспирантов и молодых ученых. Красноярск: ИПК СФУ. 2010. С. 321-326.

Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. 2001. С. 190.

Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. канд. юрид. наук. Екатеринбург. 2013. С. 10-12.

Зенцова С.А. Источник повышенной опасности и его уголовно-правовое значение. 2011. С. 236.

Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М. 2011. С. 192.

Ищенко Е.Я., Корма В.Д., Чучаев А.И., Эминов Е.В. Расследование и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, крушений железнодорожного транспорта и авиационных катастроф. М. 2014. С. 224.

Климкин В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация. 2014. С. 205.

Козун А.В. Некоторые аспекты оптимизации признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российский следователь. М.: Юрист. 2012. № 3. С. 18-22.

Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография: Юрлитинформ. 2015. С.127.

Курсаев А. В. Неосторожное сопричинение в российском уголовном праве. 2015. С. 261.

Лебедева В.М. под ред. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. 2010. С. 673.

Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): автореф. канд. юрид. наук. Саратов. 2007. С. 243.

Осадчий П. П. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения»: автореф. канд. юрид. наук. М. 2008. С. 205.

Перфилов В.И. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушения правил дорожного движения и

эксплуатации транспортных средств: автореф. канд. юрид. наук. М. 2008. С. 178.

Пожарский А.Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие). 2016 г. С. 224.

Проценко С.В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. М.: Юрист. 2010. № 7 (163). С. 59-63.

Суденко В.Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений. 2012. № 3. С. 43-44.

Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. - М. :Юркнига, 2003. – С. 248.

Чучаев А.И. , Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. – М.: Проспект, 2018 – 256 с.

Официальный сайт ГИБДД по Свердловской области. URL: <http://stat.gibdd.ru/> // (дата обращения 01.05.2018).

Прокуратура Санкт-Петербурга – Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения // <http://procspb.ru/explain/664-ugolovnaya-otvetstvennost-za-narushenie-pravil-dorozhnogo-dvizheniya?print=1> // (дата обращения 02.05.2018).