МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

### КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Юридический факультет

Кафедра уголовного права и процесса

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

Тема: “Уголовно-правовая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта ст. 264 УК РФ”

Студентки 5 курса заочного отделения

Гафировой Ольги Анатольевны

Красноярск, 2006

**Содержание**

Введение

Глава 1. Исторический опыт правовой регламентации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, понятие и место в действующем уголовном законодательстве

1.1 История развития отечественного законодательства, регламентирующего безопасность движения и эксплуатацию транспорта

1.2 Понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Глава II. Юридический состав объективных и субъективных признаков состава преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

2.1 Объективные признаки состава преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта

2.2 Субъективные признаки состава преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Глава III. Квалифицирующие признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и разграничение указанного преступления

Заключение

Литература

**Введение**

Как свидетельствует история, всегда и во все времена существования государства и права совершались и совершаются преступления. В последние годы смертность населения Российской Федерации продолжает расти. Только за три года (с 2002 по 2005 гг.) она увеличилась на 10%. Одной из причин, наряду с высоким уровнем заболеваемости и несчастными случаями, являются травмы, в том числе и причиняемые в результате дорожно-транспортных преступлений.[[1]](#footnote-1) Вследствие нарушений правил безопасности дорожного движения ежегодно лишается жизни огромное количество людей, причиняется различной степени тяжести вред здоровью сотен тысяч граждан. Согласно статистическим данным Департамента безопасности дорожного движения МИД России на территории нашей страны только в 2004 г. совершено более 208 тысяч дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибли 34,5 тысячи человек и причинен различной степени тяжести вред здоровью 251 тысячи человек. Нужно учитывать, что приводимое количество официально зарегистрированных ДТП не является полным, так как в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» государственному статистическому учету подлежат только те ДТП, в которых погибли или получили ранения люди. При этом такие показатели аварийности, как количество совершенных ДТП и число раненых в них людей стали самыми высокими за последние 10 лет. А по предварительным подсчетам в 2004 г. социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий составил около 300 млрд. рублей.

Сложившаяся ситуация, помимо причин социально-экономического и политического характера, объясняется отсутствием комплексного научного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, недостаточной научной разработкой современных правовых средств борьбы с аварийностью на транспорте; серьезными упущениями в организации работы правоохранительных органов по ее предупреждению. Все это и обусловливает необходимость активизации исследований сложных теоретических, организационных, правовых, технических и многих других вопросов, относящихся борьбе с дорожно-транспортными происшествиями, в том числе с использованием уголовно-правовых средств.

В современном обществе, в условиях интенсивного развития дорожного движения, нельзя допустить, чтобы уголовное право стало тормозом для научно-технического прогресса. Однако его позитивное воздействие в этой области пока еще явно недостаточно в силу несовершенства законодательной конструкция отдельных уголовно-правовых норм, а также вследствие ненадлежащего учета законодательством объективных закономерностей, проявляющихся при совершении преступлений данного вида. В то же время, нельзя не учитывать, что автомобильный транспорт в дальнейшем будет развиваться еще более интенсивно, но уголовное право при этом не может и не должно превращаться в «свод специальных правил поведения» в сфере использования техники.

Названные обстоятельства обусловливают актуальность дипломной работы и объясняют причины ее выбора.

Степень научной разработанности темы. Общетеоретическим вопросам, относящимся к правовой регламентации, ответственности за дорожно-транспортные преступления и иные правонарушения на транспорте, уделялось вполне заслуженное внимание и в уголовно-правовой теории, и в науке административного права. В частности, неоспоримый вклад в их научную разработку внесли известные ученые-юристы: Н.С. Алексеев, А.В. Грибков, В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, Е.В. Кичигина, А.П. Копейченко, А.И. Коробеев, Б.А. Куринов, В.В. Лукьянов, И.Г. Маландин, Ф.Б. Мельников, В.С. Орлов, II.И. Пикуров, З.Б. Соктоев, В.И. Ткаченко, И.М. Тяжкова, А.И. Чучаев и др. Криминологические проблемы борьбы с дорожно-транспортными преступлениями исследовались в работах И.А. Гумерова, И.В. Каретникова, Д.С. Ковалева, И.К. Шахриманьяна и др. Вопросы методики их расследования и другие криминалистические аспекты данной темы в своих научных исследованиях рассматривали П.М. Зуев, В.П. Логиманов, А.П. Онучин и др.

Однако, несмотря на весьма интенсивные теоретические исследовании, в науке уголовного права до настоящего времени нет единообразного решения отдельных принципиальных вопросов, относящихся к конструированию рассматриваемых составов и регламентации ответственности за дорожно-транспортные преступления. Одними из самых дискуссионных по-прежнему остаются проблемы межотраслевой и внутриотраслевой дифференциации ответственности участников дорожного движения с учетом характера и степени их фактического участия в совершении дорожно-транспортного преступления.

Объектом дипломного исследования являются общественные отношения, возникающие по поводу обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также по поводу совершения дорожно-транспортного преступления, и закономерности их правового регулирования в современных условиях развития России, особенно в уголовно-правовых нормах, предусмотренных ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Предметом дипломной работы выступают соответствующие нормы как действующего отечественного и зарубежного уголовного, административного и гражданского законодательства, так и их исторические аналоги, утратившие силу, а также научная литература по исследуемой теме, современная практика применения рассматриваемых правовых норм и другой эмпирический материал (статистические данные, результаты анкетирования и др.)

Цели и задачи работы. Целью дипломного исследования является изучение особенностей преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, в том числе роли и значения случайных обстоятельств, а также определение их уголовно-правового значения.

Методологическую основу исследования составляет комплекс общенаучных и специальных методов, применяемых в юриспруденции: логический, исторический, системно-структурный, специально-юридический, а также теоретические положения, выработанные в уголовном праве.

Структура работы определялась с учетом особенностей избранной темы, последовательность изложения материала соответствует характеру исследования основных проблем в том аспекте, в котором она представляется наиболее приемлемой для лучшего раскрытия темы.

Глава 1. Исторический опыт правовой регламентации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, понятие и место в действующем уголовном законодательстве

**1.1 История развития отечественного законодательства, регламентирующего безопасность движения и эксплуатацию транспорта**

Человек всегда стремился к быстрому перемещению в пространстве. Это стремление прослеживается на протяжении всей истории развитая человеческого общества, начиная с момента изобретения колеса до создания современных видов транспорта. Но увеличение скорости передвижения всегда порождает проблему обеспечения безопасности этого процесса. Поэтому желание ускорить перемещение в пространстве людей, грузов и технологического оборудования всегда было связано с обеспечением общественной безопасности в этой области. На определенном этапе развития нашего общества проблема обеспечения безопасности движения получила свое отражение в праве, как «регуляторе» общественных отношений, а за грубые нарушения установленных правил безопасности стали предусматриваться суровые санкции.

Так, для определения меры наказания в отношении крестьян, которые нередко становились виновниками дорожно-транспортных происшествий, 23 марта 1839 годи был Высочайше утвержден 'Сельский Судебный Устав для государственных крестьян. В его IV отделе "О наказаниях за проступки против законов и личной безопасности" устанавливались наказания "за скорую езду по улицам, базарам, ярмаркам и другим местам, часто людьми посещаемым, в случае происшедшего от сего вреда другому взыскивать с виновного от 25 до 50 копеек серебром, независимо от вознаграждения за нанесенный вред, а если от скорой езды будет кто-либо ушиблен, то виновного заключать под стражу".[[2]](#footnote-2)

Позднее различного рода нарушения правил передвижения в городах и на дорогах России стали предусматриваться специальными правовыми нормами в принятом в 1845 году "Уложении о наказаниях уголовных и исправительных". В самостоятельных статьях этого закона устанавливалась ответственность за дорожно-транспортные происшествия, повлекшие несчастные случаи или повреждение покрытий улиц и шоссе. Так, согласно Уложению «неосмотрительная и непомерно скорая езда верхом или в каком-либо экипаже по улицам, мостам, площадям и вообще в местах, где, по всей вероятности, могут встретиться люди, когда сие будет доказано каким-либо последовавшим от того приключением; ехавший верхом или в экипаже подвергается денежному взысканию от десяти до пятнадцати рублей» с обязанностью компенсировать нанесенные убытки.[[3]](#footnote-3) Если вред причинялся по вине кучера, он подвергался наказанию розгами от 10 до 15 ударов или аресту от трех до семи дней. Если же инцидент происходил потому, что в разъезд был выпущен работник, неопытный в обращении с лошадьми, либо «на пугливых лошадях без соответствующего о том предостережения», то с содержателя лошадей взыскивался штраф и «вознаграждение за вред и убыток».[[4]](#footnote-4)

Статья 1474 Уголовного Уложения предусматривала: "За повреждение во всю ширину дороги или менее двух третей ширины на дорогах первого и второго классов взыскание от 2 до 5 рублей, а на дорогах третьего и четвертого классов от 1 до 3 рублей с каждой квадратной сажени''.[[5]](#footnote-5)

Указы, уложения и распоряжения, относящиеся к данному периоду, стали первыми правовыми документами, в которых безопасность движения транспортных средств включала в качество одного из необходимых ее элементов состояние дорожного покрытия, что и определило ответственность за его повреждение.

Таким образом, к середине XIX века были созданы первичные (элементарные) правовые основы организации дорожного движения и обеспечения его безопасности. Они объединяли ряд специальных статей "Уложения о наказаниях уголовных и исправительных" и 87 статей "Уголовного Уложения о маловажных преступлениях и проступках", в которых определялись наказания за нарушение правил, установленных для сохранения дорог и обеспечения безопасности движения.

Правотворческая деятельность, направленная на формирование единой системы правовых норм, предназначенных для обеспечения безопасности дорожного движения, продолжалась и позднее, и, несмотря на то, что издаваемые в этой области указы и постановления, по-прежнему принимались в виде разрозненных нормативно-правовых актов, именно на их основе постепенно, методом «проб и ошибок», разрабатывались единые правила уличного движения. Так, постоянное внимание властей к организации извозного промысла, включавшего и обеспечение безопасности уличного движения, побудило Санкт-Петербургскую городскую думу создать комиссию для разработки положения «Об устройстве извозчичьего промысла». Изучив собранные материалы и проанализировав их, комиссия подготовила и 22 марта 1861 года направила в Думу проект свода правил извозчичьего промысла. Этот документ состоял из 139 параграфов, предусматривавших в основном положения экономического характера. В частности, комиссия предложила вместо наказаний в виде ареста более активно вводить штрафные санкции; организовать контроль за соблюдением извозчиками условий контракта с владельцами и т.п.

В проекте были также определены обязанности полиции, старост, других должностных лиц по вопросам соблюдения правил извозчичьего промысла в столице и признано целесообразным «установить повременные осмотры» наемных экипажей для определения их прочности.[[6]](#footnote-6)

Собственно правилам уличного движения посвящались всего лишь семь параграфов, которые по содержанию практически ничем не отличались от положений, содержавшихся в ранее принятых правовых актах. Так, например, 30-й параграф запрещал работу в извозе в нетрезвом состоянии; 35-й параграф подтверждал правостороннее движение; в 36 параграфе содержалось требование «не дозволять себе скорой езды по улицам, с товарищами для забавы не перегоняться и вообще не обгонять одному другого, без особенной надобности».[[7]](#footnote-7)

Новым в данном проекте, в отличие от всех предыдущих правовых корм, устанавливающих правила дорожного движения, было впервые введенное положение о том, что «во время следования конвоев и военных отрядов, отнюдь их не прерывать пути, а ожидать, когда они пройдут».[[8]](#footnote-8)

В начале января 1862 года Министр внутренних дел России внес представление в Департамент Государственной Экономия и в Общее Собрание Государственного Совета об организации извозчичьего промысла в столице. Помимо налоговых и экономических вопросов в представлении имелся пункт, касавшийся возрастного ограничения лиц, допускаемых к извозчичьему промыслу. 15 января Высочайше утверждается мнение Государственного Совета «Об извозном промысле в Санкт-Петербурге». Во втором пункте нового Закона отмечалось, что «в дополнение к статье 350 Устава Торгового (Свод законов, Т. XI. изд. 1857 года.) постановил, что в Санкт-Петербурге желающие лично заниматься извозом, а также нанимающиеся в возчики к содержателям наемных карет, должны быть не моложе 16 лет и не старше 65 лет». Однако эти ограничения не распространялись на тех, кто управлял личными колясками, санями и другими видами транспорта.[[9]](#footnote-9)

Введенное ограничение не только определяло нижнюю возрастную границу, но и определяло верхний возрастной предел. В правовой практике того времени такие ограничения были сделаны впервые.

Основные функции по поддержанию общественного спокойствия на улицах столицы и в других городах возлагались на городовых. Однако управление дорожным и уличным движением в обязанности полиции в те годы не входило. Надзор за соблюдением правил езды по улицам городов определялся основным предназначением полицейской службы: «понуждение к исполнению существующих законных правил». Для более эффективного выполнения такого рода обязанностей, особенно в людных местах и на перекрестках, городовые должны были «ходить по средине дороги и сдерживать слишком быструю езду, предупреждая кучеров криком «Тише». При необходимости задержать нарушителя городовой, согласно инструкции, обязан был кричать «Держи!» и свистеть в свисток для подачи сигнала городовым следующих постов. Кроме наблюдения за выполнением участниками движения основных правил, городовые должны были следить за тем; чтобы на телегах и возах не было слишком обремененной для лошади клади, а когда от «несоразмерной тяжести подвод лошади станут, то не дозволять их бить, а приказывать свалить часть клади».[[10]](#footnote-10)

В 1863 году в Санкт-Петербурге Акционерным обществом конно-железных дорог было открыто движение транспорта, получившего название конки. Вагон конки двигался по рельсам с помощью двух лошадей, которыми управлял вожатый, сидевший впереди вагона. В связи с появлением нового вида транспорта полиции вменялось «в непременную обязанность следить за общественными экипажами» и легковыми извозчиками, «из-за неподчинения коих никакому контролю происходило много несчастных случаев».[[11]](#footnote-11)

Важным рубежом в упорядочении уличного движения на петербургских улицах стал 1866 год. К этому году столица насчитывала 539 улиц и перекрестков. Общая площадь улиц составляла 1050860 квадратных саженей, треть из которых была не мощенной. Это создавало определенные сложности при проезде транспорта и нередко способствовало дорожным происшествиям.[[12]](#footnote-12)

Необходимость сохранения улиц в надлежащем состоянии требовало от властей принятия действенные мер по обеспечению безопасности уличного движения. Именно тогда в столице был введен регулярный технический осмотр транспортных средств всех видов, а вскоре Городская дума даже определила премию за изготовление безопасных экипажей. Тогда же Думой были установлены размеры штрафов за нарушение правил езды: 50 копеек за первое нарушение, 1 рубль — за второе и 3 рубля за третье. Такой дифференцированный подход к взиманию штрафов с нарушителей был введен впервые.

Таким образом, уже к началу 70-х годов XIX века сформировались основные положения, определяющие понятие "безопасность движения", которое включало требования соблюдения всеми участниками дорожного движения установленных правил безопасности; а также техническое состояние дорог и экипажей.[[13]](#footnote-13)

Частые нарушения правил уличного движения в столице вынудили городские власти обратиться к установлению правовых основ наказания. В связи с этим 6 октября 1882 года Санкт-Петербургским Градоначальником был подписан приказ за № 276 «Относительно взыскания штрафов с извозопромышленников», согласно которому штрафы должны были взыскивать приставы на основании протокола, удостоверяющего нарушение.[[14]](#footnote-14) Протокол составлялся по разработанному типовому образцу, включавшему следующие обязательные сведения: дата нарушения, звание, имя, отчество и фамилия извозопромышленника или извозчика и номер жестянки, род промысла (ломовой, каретный и т.п.), данные о месте жительства нарушителя, месте и характере нарушения, фамилии задержавшего нарушителя городового и свидетелей, а также возражения обвиняемого и объяснения свидетелей. Протокол должен был быть составлен не позднее следующего после нарушения дня.[[15]](#footnote-15)

Мера наказания за нарушение правил езды по городу определялась в зависимости от последствий. Если и результате происшествия кто-либо погибал или получал увечья разной степени тяжести, извозчика могли привлечь к ответственности по ст. 1466 или 1468 «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных». На основании этих статей, в зависимости от обстоятельств, виновное лицо могло быть заключено «в тюрьму от 2 до 4 месяцев или подвергнуто аресту от 7 дней до 3 месяцев». Если же вина возницы была минимальной, то по ст. 1494 ему мог угрожать только «строгий выговор в присутствии суда».[[16]](#footnote-16)

Кроме назначения уголовного наказания виновные в дорожно-транспортном происшествии, повлекшем серьезные последствия для пострадавшего, «за причинение важного в здоровье вреда, по требованию самих потерпевших от того или же родителей их, детей, супругов, родственников, опекунов или поверенных, могут быть приговариваемы: к платежу за расходы, употребленные на их излечение и к вознаграждению за все причиненные убытки и вред».[[17]](#footnote-17)

Таким образом, уже во второй половине XIX века была создана правовая основа возмещения убытков в результате дорожно-транспортных происшествий, включавшая систему общих правовых норм, а также впервые в российской правоприменительной практике было введено юридическое оформление дорожно-транспортного происшествия путем составления официального протокола и разработан его типовой образец.

В 1897 году в Городских Думах Москвы и Санкт-Петербурга обсуждался вопрос о разработке и принятии специальных правил для «автоматических экипажей», а спустя три года было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях». В нем было 46 параграфов, содержащих нормативные требования к водителям и техническому состоянию автомобиля, а также устанавливающих порядок движения и правила стоянки. В частности, разрешение на управление автомобилем могло получить лицо, не моложе 21 года, грамотное и умеющее объясняться по-русски, при условии успешного удачи экзамена по вождению. Автомобили должны быть зарегистрированы и на них предусматривалась установка двух номерных знаков (переднего и заднего). Предусматривался и обязательный ежегодный технический осмотр автомобилей в период с 1 марта по 1 апреля. Предельная разрешенная скорость движения устанавливалась 20 верст в час, а для автомобилей общим весом более 350 пудов - 12 верст в час. В параграфе 41 названного нормативного акта устанавливалось: «Если приближение автоматического экипажа будет вызывать беспокойство у лошадей, водитель должен убавить скорость и в случае надобности остановиться». Водителям предписывалось при остановке ставить экипажи вдоль тротуара в один ряд по направлению движения, не загораживая ворота и проезды.[[18]](#footnote-18)

О конце XIX - начале XX веков в России возникают новые проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Это было связано с тем, что помимо традиционных видов транспорта и уже ставших привычными велосипедов и автомобилей, появился новый вид - трамвай. Вслед за Киевом, где трамвайное движение открыли еще в 1892 году, Казанью (1894 год), Нижним Новгородом (1895), Москвой (1899), с 1907 года началось курсирование трамвайных вагонов и в Санкт-Петербурге.

Появление трамвая, почти сразу же окончательно вытеснившего «конку», не только решало транспортные проблемы, но и создавало серьезную угрозу для безопасности движения, поскольку руководство страны и крупных городов России при обсуждении строительства городских железных дорог далеко не всегда руководствовалось соображениями безопасности. Так, для решения вопроса о сооружении круговой и городских железных дорог в Санкт-Петербурге в мае 1901 года было сформировано Особо Высочайше Учрежденное совещание, перед которым поставили задачи по начертанию общего плана улучшения передвижения населения столицы, выяснению стоимости работ, степени участия казны и определению условий дня частных предпринимателей. Проблема безопасности участия нового вида транспорта в городском движении не обсуждалась.[[19]](#footnote-19)

1 октября 1901 года американские предприниматели обратились в Министерство внутренних дел с предложением о строительстве трамвайных линий в Санкт-Петербурге. Докладная записка освещала все вопросы финансово-кредитной деятельности, обоснования необходимости строительства линий, инженерно-технические и другие. Но ни один из документов, касающихся строительства и открытия трамвайных линий, ни в одном пункте не затрагивал вопросы безопасности движения нового вида транспорта.[[20]](#footnote-20)

Однако Городская дума все же приняла решение подвергать «штрафу за всякий несчастный случай, если последствием такового был ушиб или увечье - в 100 рублей, и если последствием была смерть - в 500 рублей». Это наказание было введено для вагоновожатых вне зависимости от вины потерпевшего.[[21]](#footnote-21)

Таким образом, вопросы правовой регламентации правил уличного движения для трамваев и организации уличного движения в стране практически не решались, что и привело в дальнейшем к сложной ситуации. Почти ежедневно происходили несчастные случаи с экипажами и пешеходами, попадавшими под колеса вагонов. Причинами чаще всего оказывались непривычно высокая скорость трамвая, недосмотр вагоновожатых или кондукторов, а также отсутствие четких правил трамвайного движения и их правовой основы.

Со времени открытия движения электрического трамвая в Санкт-Петербурге почти в течение года Городская дума не могла разработать и принять обязательное постановление о правилах движения и эксплуатации трамвая. Это, видимо, было обусловлено общеполитической обстановкой, сложившейся после первой революции в России, когда депутаты Думы занимались больше вопросами политическими, чем хозяйственными. Именно по причине отсутствия правил, регулирующих движение трамвая, Санкт-Петербургский Градоначальник генерал-майор Драчевский Д.Л. признал необходимым «в ограждении уличного порядка и общественной безопасности, ныне же издать обязательное постановление, регулирующее порядок движения трамвая и пользования им». На основе приложения 1 к статье 1 «Положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия» «Устава о предупреждении и пресечении преступлений»[[22]](#footnote-22) Санкт-Петербургский Градоначальник издал обязательное постановление «О порядке движения электрического трамвая в Санкт-Петербурге».[[23]](#footnote-23) Оно состояло из десяти параграфов, часть которых относилась непосредственно к правилам пользования этим видом транспорта, а другая - определяла правила уличного движения самого трамвайного вагона.

Пункты 2, 3 и 4 регламентировали порядок посадки и высадки пассажиров, места остановок, число пассажиров, могущих одновременно ехать в вагоне.

Три пункта (5, 7, 8) регулировали собственно правила движения на улицах города.

Два пункта постановления (6 и 9) имели организационно-правовой характер. Согласно пункта 6 «по каждому требованию чинов постовой полиции вагоновожатый обязан немедленно остановить трамвай», а пункт 9 определял меру наказания за нарушение установленных в постановлении правил: «аресту до 3-х месяцев или штрафу до 500 рублей».

В целом содержание постановления практически полностью было направлено на обеспечение безопасности пешеходов, пассажиров и движения трамвая по улицам города.

Издание Градоначальником постановления о правилах проезда трамваев принципиально изменяло ситуацию в столице: если до его принятия число смертельных случаев в авариях, связанных с трамваями, составляло 1 на 3570 пассажиров, то после его введения — 1 случай на 7740 человек, то есть сократилось почти вдвое.[[24]](#footnote-24)

В конце XIX - начале XX вв. с появлением двигателя внутреннего сгорания происходит зарождение автомобилизации. В 1901 году в Россию было завезено сорок автомобилей иностранного производства. В дальнейшем, по сведениям таможенного ведомства, поставки автомобилей выглядели следующим образом: 1902 г. - 35; 1904 г. - 180; 1906 г. - 241. Первый отечественный автомобиль был построен в 1910 г. Вся продукция собственного автомобилестроения свелась к выпуску около шестисот легковых автомобилей на Русско-Балтийском заводе, а также сборке небольших партий машин, включая автобусы.

К началу первой мировой войны автомобильный парк России насчитывал около 12 тысяч единиц, в подавляющем большинстве автомобилей иностранного производства самых различных марок.[[25]](#footnote-25)

Несмотря на малочисленность автомобильного транспорта, уже в первые годы Советской власти были предприняты меры, касающиеся правовой регламентации обеспечения безопасности дорожного движения. Так, упоминания о правилах движения содержатся в «Инструкции о пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке движения по г. Москве и ее окрестностям», утвержденной Моссоветом 31 июля 1918 года.[[26]](#footnote-26)

10 июня 1920 г. уже Совет Народных Комиссаров принял декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила).[[27]](#footnote-27) Не касаясь содержания этого документа, положившего начало правовому регулированию дорожного движения в Советской России, обратим лишь внимание на то, что высший орган исполнительной власти страны установил правила только на относительно небольшой территории страны, где в основном и был сконцентрирован автомобильный парк того времени.

Разумеется, в то время вряд ли можно было представить масштабы будущей угрозы для общественной безопасности, которая возникает при нарушении правил дорожного движения, и количество жертв ДТП, которое будет ежегодно фиксироваться в стране уже через 30-40 лет. Во всяком случае, названный декрет не стал началом формирования специальных уголовно-правовых норм об ответственности за преступные нарушения правил движения и эксплуатации автомобильного транспорта. Больше того, принятие правил локального «местного» масштаба в известной мере оказало влияние на то, что в течение почти пятидесяти лет в нашей стране правила движения автомобильного транспорта принимались местными органами власти и имели локальный характер. Лишь с 1 января 1961 г. вступили в действие единые для всей страны «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР».[[28]](#footnote-28)

Еще более длительное время в стране отсутствовало единое административное законодательство, устанавливающее ответственность участников дорожного движения. Так, принятые и 1968-1969 гг. в союзных республиках бывшего СССР указы отличались не только санкциями за отдельные виды правонарушений, но и по-своему определяли перечень, а также составы наказуемых проступков. Только 15 мая 1983 г. Президиумом Верховного Совета СССР был принят Указ «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения», который с 1 сентября 1983 г. устанавливал единую административную ответственность на всей территории СССР.[[29]](#footnote-29) Содержание административно-правовых норм, определяющих рассматриваемые правонарушения, нередко влияло и на пределы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, так как в УК РСФСР периодически появлялись составы преступлений с административной преюдицией.

Проследим основные этапы формирования норм уголовного права, устанавливающих ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в советское время в России.

В первом УК РСФСР 1922 года упоминаются все виды транспорта, безопасность движения и эксплуатация которых охраняется и нормами действующего уголовного законодательства (кроме трубопроводного). Краткий обзор Уголовного кодекса РСФСР 1922 г. позволяет сделать вывод о том, что первоначально в нем не предусматривались специальные составы преступления, предусматривающие ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Такие деяния в случае причинения смерти или телесных повреждений потерпевшим от транспортных происшествий квалифицировались по соответствующим статьям главы V УК РСФСР «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности». Прямого упоминания о транспортных средствах, как самостоятельном признаке состава преступления нет даже в статьях, устанавливающих ответственность за оставление в опасности (ст. 163-165 УК).[[30]](#footnote-30)

Однако в УК РСФСР 1922 г. была одна статья, наличие которой несколько «смягчало» указанные недостатки. Больше того, эта статья в определенной мере послужила своего рода катализатором для последующего теоретического осмысления транспортных преступлений и совершенствования законодательства.

Речь идет о ст. 218, помещенной в гл. VIII УК «Нарушение правил, охраняющих народное здоровье, общественную безопасность и публичный порядок». В первоначальной редакции статьи законодатель объединил в ней ответственность за нарушении специальных правил при движении по железным дорогам и водным путям сообщения.[[31]](#footnote-31) Но уже в следующем году она была сформулирована в новой редакции: «Неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям сообщения, карается - штрафом до трехсот рублей или принудительными работами».[[32]](#footnote-32) Эта норма УК РСФСР 1922 г. примечательна во многих отношениях и заслуживает того, чтобы рассмотреть ее подробнее.

Во-первых, в ней впервые были объединены в один состав преступления нарушения соответствующих правил, действующих на всех без исключения (кроме трубопроводного) видах транспорта - сухопутном (железнодорожном, автомобильном, гужевом и т.п.), водном и воздушном.

Во-вторых, такое объединение произошло с учетом особенностей объекта данных преступных посягательств, в качестве которого выступают общественные отношения, обеспечивающие порядок и безопасность движения всех перечисленных транспортных средств. Термин «безопасность движения» был использован в уголовном законе впервые и оказался самым удачным для конструирования составов транспортных преступлений.

В-третьих, ст. 218 является бланкетной. В качестве обязательного условия для привлечения, виновных лиц к уголовной ответственности она определяет «нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением». Позже в науке уголовного права многие годы велась оживленная полемика по вопросу о том, могут ли при установлении признаков объективной стороны транспортных преступлений использоваться «неписаные» общепринятые нормы поведения.[[33]](#footnote-33) В настоящее время можно признать, что УК 1922 г. исходил из правильной позиции в решении этого вопроса.

В-четвертых, обязательные постановления, к которым отсылает ст. 218 УК, касаются как лиц, осуществляющих движение транспортных средств и ответственных за их эксплуатацию (водители, машинисты, капитаны, механики и т.п.), так и лиц, пользующихся транспортными средствами и путями сообщения в качестве пассажиров, а также всех иных лиц, допустивших нарушения соответствующих постановлений.

В то же время, наряду с очевидными достоинствами, рассматриваемая статья УК 1922 г. имела и столь же очевидные недостатки, которые и не позволили ей стать в основе защиты безопасности транспортного движения. Это связано с тем, что в данной норме не предусматривались в качестве обязательного признака общественно опасные последствия, а ее формальный характер и слабость санкций практически низводили ее до уровня административно-правового запрета.

Принятые вслед за УК РСФСР 1922 г. Уголовные кодексы некоторых союзных республик имели отдельные отличия в определении круга преступных деяний на транспорте. В процессе дальнейшей эволюции уголовного законодательства такие различия, существующие в УК отдельных республик, постепенно возрастали.

Уголовный кодекс РСФСР 1926 года сделал новый шаг в развитии уголовно-правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения и положил начало его совершенствованию. Существенные позитивные изменения в этом смысле произошли и в последующие годы, так как Кодекс действовал более тридцати трех лет, включая годы индустриализации, Великую Отечественную войну и послевоенный период.

К сожалению, в УК 1926 г. не нашло дальнейшего развития такое понятие, как «безопасность движения», о котором говорилось в ст. 218 УК 1922 г. Что же касается правонарушений, которые могли сопровождаться несчастными случаями с людьми и иными тяжкими последствиями, то они преследовались в общеуголовном порядке.

Дорожно-транспортные преступления продолжали оставаться в основном размещенными в различных главах и статьях УК. Вместе с тем тенденция к их возможному объединению практически нарастала.

Автотранспортные преступления не могли относиться к числу особо опасных для Союза ССР преступлений против порядка управления, хотя фактически были отнесены к ним. Ответственности по ст. 59 подлежали только специальные субъекты - работники транспорта, и при условии, что допущенные ими нарушения (специальных правил и т.п.) являлись одновременно нарушениями трудовой дисциплины. Таким образом, водители личных (частных) автотранспортных средств по этой статье привлекаться не могли.

В то же время индивидуальный автотранспорт находил все более массовое распространение, особенно с конца 40-х гг., когда начался выпуск отечественных легковых автомобилей «Москвич» и «Победа». При всей условности ориентации на квалификацию действий работников автотранспорта по ст. 59 УК, с квалификацией нарушений правил безопасности движения индивидуальными владельцами автомобилей и мотоциклов возникали определенные сложности.

Верховный Суд СССР неоднократно давал разъяснения по автотранспортным преступлениям, а 15 сентября 1950 г. Пленум принял специальное постановление «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте».[[34]](#footnote-34) Пленум подтвердил разграничение в квалификации автотранспортных преступлений в зависимости от того, совершены они работником транспорта или лицом, таковым не являющимся. Он указал, что преступления, связанные с нарушением правил движения на автотранспорте,. совершенные водителями, не являющимися работниками транспорта, должны квалифицироваться по статьям о преступлениях против личности в зависимости от последствий и характера вины.

В связи с этим заметим, что имели место факты, когда действия виновных лиц квалифицировались как умышленные убийства при отягчающих обстоятельствах (ст. 136 п. «в» УК 1926 г. - «способом, опасным для жизни многих людей...»).

Несовершенство «дорожно-транспортного» законодательства, спорность ориентации судебной практики и ее «разнобой» сопровождались оживленными научными дискуссиями по множеству положений. Среди них: обоснованность применения ст. 59 к водителям автотранспорта, целесообразность разделения субъектов преступлений на работников транспорта и не работников, содержание понятия «трудовая дисциплина», допустимость квалификаций дорожно-транспортных преступлений как умышленных и т.п.

Как видно, это вопросы весьма принципиальные, затрагивающие основы правовой регламентации ответственности за дорожно-транспортные преступления и влияющие на эффективность применения уголовного закона. В целом же можно констатировать, что УК 1926 г. не решил проблему систематизации преступлений, посягающих на безопасность движения и логичного размещения их в нормах Особенной части УК. Все еще устойчивой оставалась тенденция отнесения транспортных преступлении к числу особо опасных государственных преступлений. Следует отметить, что и сама статья 59 была включена в УК 1926 г. в соответствии с постановлением ЦИК и СНК СССР от 23 января 1931г. «Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта».[[35]](#footnote-35)

Оставались пробелы в «транспортном законодательстве», прежде всего, относящиеся к правовой регламентации обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте. Устранение этих пробелов в условиях развивающегося научно-технического прогресса требовало кардинальных изменений в уголовном законодательстве.

После того, как 25 декабря 1958 г. Верховный Совет СССР принял «Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик», а также «Закон об уголовной ответственности за государственные преступления» и «Закон об уголовной ответственности за воинские преступления», в РСФСР и других союзных республиках в течение 1959-1961 гг. были приняты новые уголовные кодексы.

**Уголовный кодекс РСФСР 1960 года**. Рассматриваемая сфера охраняемых уголовным законом общественных отношений в то время подверглась весьма активной правовой регламентации. Общими для УК всех союзных республик стали только ст. 22 и 23 Закона об уголовной ответственности за государственные преступления (в Уголовном кодексе РСФСР 1960 г. это, соответственно, ст.ст. 85 и 86).

Дальше всех по пути формирования относительно самостоятельных норм в сфере «транспортного законодательства» пошли Уголовные кодексы Армянской, Казахской и Молдавской союзные республик. В Особенной части УК этих союзных республик появились самостоятельные главы «Транспортные преступления». Активное и «скорое» законотворчество, в частности формирование новых составов преступлений, сопровождалось существенным «разнобоем» в уголовном законодательстве отдельных республик; при этом процесс создания новых норм продолжался и после принятия кодексов. Это был период активного формирования «транспортного» уголовного законодательства. В юридической литературе стало прочно внедряться родовое понятие «транспортные преступления», распространявшееся на общественно опасные деяния, которые совершались на всех видах транспортных средств.

Однако в УК РСФСР 1960 г. об объединении «транспортных» статей речи пока не было. В отношении преступлений, совершаемых на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, сохранялась оценка их общественной опасности на уровне иных государственных преступлений, так в главу «Государственные преступления» УК 1960 г. были включены три состава (нарушение правил международных полетов - ст. 84, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта - ст. 85 и повреждение путей сообщения и транспортных средств — ст. 86).

Качественно новым шагом явилась редакция диспозиции ст. 85 УК РСФСР 1960 г. Вместо нарушения трудовой дисциплины акцент был сделан непосредственно на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Кроме того, в ней в качестве субъектов преступления прямо перечислялись работники железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

Представляется, что исключение в то время из числа субъектов преступления, предусмотренного ст. 85 УК РСФСР 1960 г., работников автомобильного транспорта, было вполне обоснованным. Во-первых, потому, что данная статья входила в главу «Государственные преступления», а во-вторых, по ч. 2 ст. 85 ответственность могла наступить в случаях, когда деяния «не повлекли, но заведомо создавали угрозу наступления» последствий, перечисленных в части первой этой статьи. Это соответствовало позиции, которая преобладала в науке уголовного права, о том, что «наиболее тяжкими транспортными преступлениями являются нарушение правил безопасности движения и эксплуатации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».[[36]](#footnote-36)

Однако со временем все более настойчиво стала высказываться и иная точка зрения, которая, в конечном счете, способствовала объединению всех транспортных преступлений в одну главу УК. В частности, ставилось под сомнение, что преступления, предусмотренные ст. 85, 86 УК РСФСР, могут поколебать основы государственного управления и нанести ущерб хозяйственной мощи Союза ССР. «Указание на основы хозяйственной мощи Союза ССР в качестве родового объекта преступлений, предусмотренных ст. 85, 86 УК РСФСР, не раскрывает социальную сущность этих преступлений, не помогает выяснению причин, почему за такого рода деяния государство установило весьма суровые наказания... Тщательная разработка вопроса о родовом объекте рассматриваемой группы преступлений должна служить теоретической базой для обоснования необходимости выделения в законодательстве и науке советского уголовного права самостоятельного раздела (главы) «транспорт не преступления»».[[37]](#footnote-37)

Тот факт, что УК РСФСР 1960 г. четко разграничил нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта, с одной стороны, и аналогичные нарушения, совершаемые на автомобильном транспорте, с другой стороны, позволяет сделать предположение, что законодатель провел это разграничение для того, чтобы уделить особое внимание именно автомобильному транспорту.

Первоначально в гл. Х «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения» УК РСФСР 1960 г. было включено три статьи относительно автомобильного транспорта. И хотя их конструкция была оригинальной, новой для советского уголовного права, над ней тяготели ориентации прошлых лет применительно к иным видам транспорта.

Главным таким «наследием» оказалось разделение по разным составам преступлений ответственности лиц, являющихся работниками автомототранспорта или городского электротранспорта, и ответственности лиц, не являющихся таковыми. Здесь явно просматривалось выраженная в УК РСФСР 1926 г. тенденция связывать транспортные преступления с трудовой дисциплиной, с исполнением должностных, профессиональных обязанностей. Эволюция уголовного законодательства в отношении транспортных преступлений от признания их контрреволюционными и особо опасными государственными преступлениями (через саботаж, вредительство, использование служебного положения и т.п.) постепенно развивалась (хотя и весьма медленно) в сторону отнесения их к преступлениям, посягающим, прежде всего, на безопасность движения, на жизнь и здоровье неопределенного круга лиц. Это было связано фактически со всеми элементами состава преступления: объектом, субъектом, объективной и субъективной сторонами.

Фактически диспозиции ст. 211 (ответственность работников автомототранспорта или городского электротранспорта) и ст. 212 УК РСФСР 1960 г. (ответственность лиц, не являющихся работниками автомототранспорта) отличались тем, что в первом случае говорились о «правилах безопасности движения и эксплуатации», а во втором упоминались лишь «правила безопасности движения». Кроме того, работники транспорта могли быть привлечены к уголовной ответственности за причинение смерти или телесных повреждений людям и за «существенный материальный ущерб», а по ст. 212 ответственность за любой материальный ущерб исключалась. Что же касается санкций, то в ч. 1 ст. 211 упоминался штраф до ста рублей, а в ст. 212 штраф отсутствовал. Во всем же остальном при аналогичных последствиях санкции были тождественны.

В практическом плане, если и возникали случаи переквалификации действий виновных лиц с одной из названных статей на другую, на конечный результат - меру наказания - такое разграничение заметного влияния оказать не могло. По существу, в обеих статьях речь шла об одном и том же при тождественных санкциях.

Столь искусственное разделение ответственности водителей транспортных средств продолжительное время существовать не могло. Уже в 1968г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня ст. 211 УК была изложена с новой редакции и устанавливала ответственность любого лица, управляющего транспортным средством, а ст. 212 - отменена.[[38]](#footnote-38)

На этом изменения в уголовном законодательстве в сфере транспортных преступлений не закончились. Их внесение продолжалось практически перманентно вплоть до принятия ныне действующего УК РФ 1996 г. Складывается впечатление, что правотворчество не успевало за криминальными проявлениями, сопутствовавшими быстрому развитию автомототранспорта. При этом совершенствование законодательства не отличалось стабильностью, вслед за криминализацией отдельных деяний следовала их декриминализация, возникала необходимость в новом толковании отдельных терминов и т.п.

Так, хотя ст. 211 УК РСФСР в ред. 1968 г. и конкретизировала виды транспортных средств, водители которых рассматривались в качестве субъектов этого состава преступления, называя автомототранспорт, городской электротранспорт, трактора и иные самоходные машины, вопросы, относящиеся к определению предмета данного преступления на практике продолжали оставаться. В результате Указом Верховного Совета РСФСР от 1 октября 1985г. ст. 211 УК была дополнена примечанием, в котором перечислялись все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства.[[39]](#footnote-39) Но и этого оказалось недостаточно, чтобы снять все вопросы, а поэтому Пленум Верховного Суда СССР уже на следующий год принял постановление «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях», в котором провел дальнейшую конкретизацию, упоминая о комбайнах, автогрейдёрах: автокранах и других самоходных механизмах.[[40]](#footnote-40) Многие из таких вопросов были вызваны, в частности, тем, что термин «дорожное движение» только начинал применяться на транспорте и еще не находил должного отражения в нормах уголовного права.

В ст. 211 УК РСФСР (редакция 1968 г.) в числе общественно опасных последствий сохранился «существенный материальный ущерб», который прежде отсутствовал в отмененной ст. 212 УК РСФСР. Однако в дальнейшем такие признаки, как причинение существенного материального ущерба, а также причинение легких телесных повреждений были исключены из диспозиции ст. 211 УК РСФСР.[[41]](#footnote-41)

Об относительной нестабильности уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за нарушение правил дорожного движения, говорит и тот факт, что упомянутым выше Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. в УК был включен новый состав (ст. 2111), предусматривающий уголовную ответственность за некоторые случаи управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения. Затем в 1972 г. в нее были внесены редакционные изменения,[[42]](#footnote-42) а потом Законом РФ от 24 декабря 1992 г. эта статья была исключена на Уголовного кодекса,[[43]](#footnote-43) т.е. предусматривавшиеся в ней деяния вновь были отнесены к административным правонарушениям.

Тем же Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. УК был дополнен ст. 2112, устанавливающей ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, если это повлекло последствия, указанные в ст. 211 УК РСФСР. Появление этой статьи было совершенно оправданным, так как законодатель в УК 1960 г. говоря о лицах, управляющих транспортными средствами (ст. 211 и ст. 212), просто упустил, что несчастные случаи на дорогах могут происходить не только по вине водителей, но и по вине лиц, ответственных за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. Это было несколько запоздалое устранение явного пробела в уголовном законе, и целесообразность ст. 212 не вызвала никаких сомнений.

Этого нельзя сказать в отношении ст. 2113 (допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения), которая была введена в УК Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 1 октября 1985 г.[[44]](#footnote-44) и редакция которой впоследствии претерпела некоторые изменения в соответствии с Законом РФ от 20 октября 1992 г.[[45]](#footnote-45)

По существу эта статья повторяла статью 2122 с той лишь разницей, что в последней речь шла о выпуске к эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств или ином грубом нарушении правил их эксплуатации, а в ст. 2113 говорилось о частном случае нарушения правил эксплуатации - о допуске к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения. Не случайно санкции в этих статьях были тождественными. Состав преступления, предусмотренного ст. 2113, полностью поглощался диспозицией ст. 2112 и, очевидно, был вызван к жизни конъектурными соображениями в связи с развернувшейся борьбой с пьянством и алкоголизмом. На необычность сложившейся ситуации, связанной с возникшей искусственной конкуренцией двух статей одного кодекса, было обращено внимание в специальной литературе. В частности, отмечалось, что преступление, предусмотренное ст. 2113 , является разновидностью преступления, предусмотренного ст. 2112, и «по основным признакам объекта посягательства, последствиям, субъекту и субъективной стороне эти преступления совпадают».[[46]](#footnote-46)

В гл. III «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности» содержалась ст. 127 «Оставление в опасности». Действия водителей автотранспорта, которые заведомо оставили без помощи потерпевших в результате ДТП, в судебной практике квалифицировались по данной уголовно-правовой норме.[[47]](#footnote-47)

На этом можно закончить рассмотрение эволюции правовых норм, устанавливающих ответственность за нарушения правил безопасности дорожного движения в советский период. Но, памятуя о том, что хотя в истории нашего государства и наступил новый этап развития социально-экономических отношений и формируется новая нормативно-правовая база, однако правильно попять, объяснить и прокомментировать современные законодательные акты можно только с учетом исторического опыта развития отечественного уголовного права.

Так, развитие дорожного движения в России, в первую очередь, предопределяло и особенности его правового регулирования, а также пределы ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому для различных этапов исторического развития дорожного движения в нашем государстве характерны определенные закономерности правового регулирования данного процесса, отражающие общемировые тенденции своего времени, а также национальные традиции и особенности российской правовой системы.

В России имеется исторический опыт эффективного применения в целях обеспечения безопасности дорожного движения штрафных санкций за совершение дорожно-транспортных преступлений. Этот вывод будет необходим нам для анализа мер ответственности за совершение дорожно-транспортных происшествий на современном этапе.

**1.2 Понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

Появление в УК РФ гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», безусловно, было подготовлено всем предшествующим развитием уголовного законодательства России. Название главы говорит не о транспортных преступлениях вообще, а только о тех, которые связаны с безопасностью движения и эксплуатация транспорта. Поэтому за пределами гл. 27 УК остались некоторые «транспортные» преступления, имеющие иной объект преступного посягательства и иной характер противоправных действий. Речь идет о ст. 166 (неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения) и о ст. 211 (угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава). В принципе эти составы преступлений по своей специфике - «транспортные», и в уголовном законодательстве различных стран мира данные составы преступлений наряду с другими уголовно-правовыми нормами, определяющими ответственность за совершение транспортных преступлений, были объединены в соответствующие главы Уголовных кодексов (УК Беларуси, Болгарии, Голландии, КНР, Латвии, Узбекистана, Украины, ФРГ, Эстонии).[[48]](#footnote-48)

Уголовный кодекс, принятый 24 мая 1996 года и утвержденный 13 июня 1996 года, введенный в действие с 1 января 1997 года, предусмотрел специальную главу 27, названную «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». В ней были объединены 9 статей, касающихся различных видов транспорта, 5 из них относятся к дорожному движению. Таким образом, можно определить, что, в отличие от административного проступка, дорожно-транспортным преступлением является совершенное виновно дорожно-транспортное происшествие, в результате которого наступили последствия, ответственность за которые предусмотрена Уголовным кодексом.[[49]](#footnote-49)

Объектом нашего внимания является статья 264, предусматривающая ответственность лица, управляющего транспортным средством, за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Именно в нарушении данной нормы уголовного кодекса состоит наибольшее количество преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения. Несмотря на то, что данная норма существует в уголовном кодексе несколько десятков лет, ее уголовно-правовое толкование и криминологическое значение до сих пор вызывает трудности теории и судебно-следственной практики.

В юридической литературе до вступления в силу нового Уголовного кодекса указывалось, что совершить преступление, предусмотренное ст.211 УК РСФСР, возможно лишь путем совершения определенных действий. При этом акцент делался на буквальное толкование диспозиции ст.211 УК РСФСР, предусматривающей в ч.2 и 3 формулировки «действие, предусмотренное ч. 1…», и «те же действия...». При этом некоторые авторы полагали, что «водитель транспортного средства может активно влиять своими действиями на развитие причинности в дорожном происшествии только до момента возникновения аварийной ситуации. Оказавшись же в аварийной остановке по своей или чужой вине, он уже не может остановить или серьезно изменить механизм развития происшествия и характер наступления общественно опасного вреда»[[50]](#footnote-50). Данное утверждение нельзя считать верным. Во-первых, современный уголовный закон жестко не устанавливает характер противоправного поведения, применяя в диспозициях различных частей ст.264 термин «деяний». Во-вторых, следует учесть, что статья 264 содержит так называемую бланкетную диспозицию, то есть непосредственное описание общественно опасного деяния необходимо искать в другом нормативном акте. Невозможно дать исчерпывающий перечень всех нарушений, образующих объективную сторону преступлений, предусмотренных ст.264 УК РФ, так как действия виновного настолько разнообразны, насколько многочисленны требования, изложенные в нормативных актах, регулирующих дорожное движение. Бланкетный характер данной нормы продиктован также еще и тем, что изменение всего комплекса условий работы на транспорте неизбежно вызывает постоянные изменения соответствующих специальных правил поведения работников различных видов транспорта. Уголовным закон не в силах предусмотреть подобные изменения, поэтому и возникает необходимость в существовании норм с бланкетными диспозициями, которые содержат такого рода изменяющиеся признаки, как специальные правила поведения в соответствующей области использования техники.[[51]](#footnote-51) Дорожное движение регламентировано специальным нормативным актом - Правилами дорожного движения РФ, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090, с изменениями на 21 апреля 2001 года; а эксплуатация транспортных средств - Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения от 23 октября 1993 г.

Таким образом, определение того, каким образом были нарушены правила дорожного движения - путем активного либо пассивного поведения, зависит от того, какое требование, установленное вышеупомянутыми нормативными актами было нарушено.

Если нарушается запрещающая норма (то есть запрещающая участнику дорожного движения определенные действия, например, разворот в запрещенном месте), то нарушить ее можно совершением запрещенных действий, и тогда преступление будет совершено путем действия. Если же водитель нарушает норму, обязывающую к определенному поведению (например, исключить дальний свет при приближении встречного транспортного средства), то справедливо будет предположить, что совершение преступление в данном случае возможно лишь путем бездействия, то есть, осознанного несовершения указанного в законе действия (либо ряда действий).

В судебно-следственной практике выделяются наиболее часто встречающиеся случаи нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств:

1. Превышение скорости.

2. Выезд на встречную полосу.

3. Нарушение очередности проезда перекрестков.

4. Проезд на запрещающий сигнал светофора.

5. Несоблюдение бокового интервала.

6. Несоблюдение дистанции.

7. Выбор скорости, не обеспечивающей контроль за движением автомобиля и изменением дорожной обстановки.

Для наступления уголовной ответственности необходимо установить сам факт нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, причем как в обвинительном заключении, так и в приговоре суда должны содержаться указания на то, какие именно правила были нарушены, в чем выразилось нарушение правил виновным, а не просто констатироваться факт этого нарушения, либо указываться соответствующий пункт. Лишь при соблюдении этих требований приговор можно считать законным и обоснованным.[[52]](#footnote-52)

Несмотря на то, что нормативные акты, предусматривающие правила движения и эксплуатации транспортных средств, на первый взгляд, регламентируют лишь техническую сторону взаимоотношений «человек-автомобиль», их правовая природа, несомненно, намного глубже. Правила, устанавливая определенный порядок дорожного движения, определяют сферу правового регулирования. Эта сфера, с одной стороны, охватывает общественные отношения, связанные только с дорожным движением и не распространяется на другие виды движения (например, водное, железнодорожное). Но, с другой стороны, под дорожным движением понимается сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, водителей, пассажиров и различные транспортные средства, движение которых подчиняется определенным правилам. В литературе известно несколько определений понятия «дорожное движение». Одним из наиболее удачных является определение, данное В.В. Лукьяновым: «дорожное движение - это определенное социальное явление, общность людей, выступающих в качестве участников процесса дорожного движения, положение и действия которых определенным образом регулируются».[[53]](#footnote-53)

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 15.11.95 г. также определяет дорожное движение как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств и без таковых в пределах дорог. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения Закон признает:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Поэтому можно сделать вывод, что правила в целом направлены на обеспечение безопасности движения на автотранспорте. Такой вывод, в частности, в свое время был высказан Н.С. Алексеевым.[[54]](#footnote-54) Однако, если внимательнее рассмотреть Правила дорожного движения, то в них можно обнаружить ряд пунктов, никоим образом не связанных с безопасностью движения. Так, например, пункт 2.1.1., обязывающий водителя механического транспортного средства «иметь при себе и по требованию сотрудников милиции передавать им, а также дружинникам и внештатным сотрудникам милиции для проверки: водительское удостоверение и временное разрешение на право управления транспортным средством, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения - временное разрешение; регистрационные документы на транспортное средство; документ, подтверждающий право владения или пользования, или распоряжения данным транспортным средством - в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца; в установленных случаях путевой лист и документы на перевозимый груз» непосредственно не связан с безопасностью движения, а, скорее всего, с правовой упорядоченностью дорожного движения. Причем следует учесть, что речь здесь идет не об отсутствии у водителя, например, водительского удостоверения вообще (отсутствие необходимых навыков управления, отсутствие обучения управлению транспортным средством, несдача экзаменов на право управления, незнание правил дорожного движения), что, несомненно, повышает его опасность как участника движения, а отсутствие законно полученного удостоверения на право управления транспортным средством при себе в момент проверки. В правилах эксплуатации транспортных средств есть много пунктов, посвященных наиболее рациональному, экономичному использованию автомобиля.

Состав преступления, предусмотренный ст.264 УК РФ, не охватывает тех ситуаций, когда причинение вреда связано не с движением транспорта, а с выполнением иных функций, для которых нередко специально и приспособлены некоторые транспортные средства (погрузочно-разгрузочных, уборочных работ). В постановлении Пленума Верховного суда от 22 октября 1969 г. прямо указано, что если «лицо нарушило правила производства определенных работ, техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя бы эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации по статьям, предусматривающим ответственность за нарушение этих правил, а в соответствующих случаях - за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества».

Так, М. был признан виновным в том, что, работая на автопогрузчике, в нарушении инструкции по технике безопасности погрузил и стал перевозить по территории мебельного цеха сверхгабаритный груз, часть которого упала на гр. О., причинив ему менее тяжкие телесные повреждения (в ред. УК РСФСР 1996 г.). Материалами дела установлено, что М. никаких правил дорожного движения не нарушал, поэтому его действия следовало бы расценивать как неосторожное причинение менее тяжких телесных повреждений.[[55]](#footnote-55)

В юридической литературе неоднократно развивались дискуссии о том, что собственно является объективной стороной рассматриваемого преступления — деяния, нарушающие конкретные правила, указанные в нормативных актах, либо деяния, нарушающие общепринятые меры предосторожности? Сторонники первой точки зрения приводят свои аргументы, говорящие о том, что поведение водителей транспортных средств, лиц, обслуживающих транспорт, а также лиц, пользующихся им, определяется не только правилами, записанными в соответствующих нормативных актах, техническими, профессиональными правилами работы, но и общепринятыми неписаными правилами предосторожности. Авторы апеллируют к тому, что поведение человека к конкретной дорожной ситуации всегда должно быть разумным, осмысленным, а не механическим выполнением предписании. К тому же в нормативных актах, какими бы полными они не были, не могут быть исчерпывающе отражены все без исключения фактически существующие правила должного поведения людей при движении и эксплуатации транспортных средств. Считаем, что данное утверждение в корне неверно, так как с точки прения теории уголовного права объективной стороной преступления являются действия (бездействие), прямо указанные в уголовном законе (а в случае бланкетной нормы - в иных законах либо подзаконных актах). На это прямо указывает и Пленум Верховного суда в своем постановлении от 22 октября 1969 г., требуя указания на конкретное (предусмотренное нормативным актом) правило, которое было нарушено водителем транспортного средства. В ином случае судебно-следственная практика может пойти по пути неоправданного расширения толкования норм уголовного права. Кроме того, водитель, управляющий транспортным средством, вправе рассчитывать на должное, право-послушное поведение иных участников дорожного движения, а также на надежность своей машины, приобретенные навыки управления ею. Многие правила движения, закрепленные в нормативных актах, итак ориентируются на общепринятые правила предосторожности, В частности, примером такого правила может служить п. 10.1. Правил дорожного движения, устанавливающий, что «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». Данной правило как раз рассчитано на проявление предосторожности при соблюдении скоростного режима. При более детальном рассмотрении этого правила можно увидеть, что скорость, даже не превышающая установленных ограничений, может быть признана выбранной неправильно в зависимости от дорожных условий.

Другое дело, что правовые нормы, закрепленные в нормативных актах, должны быть ясными, понятными и четкими, не допускать двусмысленного толкования, содержать неточные и сомнительные положения. В качестве примера можно привести п. 10.1 Правил дорожного движения, который, в частности, гласит, что «при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». Как известно, в уголовном законе имеется два критерия неосторожной вины «мог предвидеть» и «должен предвидеть», С точки зрения правил дорожного движения здесь присутствует только субъективный критерий, причем названный иным термином «в состоянии». Получается, что второй критерий может отсутствовать, что затрудняет установление вины в форме небрежности в деянии водителя транспортного средства.

Тем не менее, для состава преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, необходимо, чтобы общественно опасные действия (бездействия) лица выражались в нарушении правил безопасности движения или правил эксплуатации, которые должны быть как можно более подробно регламентированы в нормативных актах.

Уголовная ответственность по данной статье УК РФ наступает независимо от того, где было допущено нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, например, на автомагистрали, шоссе, улице, во дворе, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия и т.д. Хотя место совершения преступления не влияет на его квалификацию, однако, в сочетании с другими моментами оно может играть важную роль для решения многих правовых вопросов: определять характер нарушения правил предосторожности, психическое отношение виновного к содеянному, влиять на меры наказания и т.д. Например, преследование потерпевшего по территории, не предназначенной для передвижения автотранспортных средств, явно указывает на умышленный характер причинения вреда его здоровью.

В деянии лица, нарушившего Правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, содержится состав преступления лишь в том случае, когда в результате данных нарушений наступают указанные в законе последствия. Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» под дорожно-транспортным происшествием определяет событие, возникшее с процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.[[56]](#footnote-56)

При ограничении уголовно-наказуемого деяния в сфере дорожного движения от иных правонарушений за основу берется тот вред, который причиняется в результате нарушения правил дорожного движения. В наступлении последствий, указанных в Уголовном кодексе, и выражается большая степень причинения вреда объекту, определяемая такой категорией уголовного права, как общественная опасность преступления по сравнению с другими последствиями, которые могут наступить при нарушении правил дорожного движения.[[57]](#footnote-57) Как отмечает В.И. Жулев, «дорожно-транспортное преступление - это дорожно-транспортное происшествие, обладающее определенной качественной характеристикой - наличием виновного нарушения правил, повлекшего «предусмотренные уголовным законом последствия».[[58]](#footnote-58)

Перечень последствий нарушения правил дорожного движении, приведенный в Уголовном кодексе, является исчерпывающим и расширительному толкованию не подлежит. Исторически сложилось так, что данный перечень неоднократно изменялся. Так, по УК РСФСР 1960 г. к уголовно-наказуемым последствиям нарушения правил дорожного движения относились такие последствия, как причинение легких, средней тяжести, тяжких телесных повреждений, смерть одного или нескольких лиц, а также существенный материальный ущерб. В последующие годы легкие телесные повреждения (легкий вред здоровью) и вред здоровью средней тяжести были исключены из ряда уголовно-правовых последствий дорожно-транспортного преступления, а последствие в виде существенного материального ущерба неоднократно исчезало и появлялось в Уголовном кодексе. Уголовный кодекс 1996 года вновь ввел уголовную ответственность за причинение в результате дорожно-транспортного преступления материального ущерба. В связи с этим в юридической литературе были опубликованы мнения ученых, называвших такую меру неоправданной, в связи с тем, что для возмещения материального ущерба возможно применение мер административной и гражданско-правовой ответственности. Говорилось также и о том, что безопасность дорожного движения призвана, в первую очередь, охранять жизнь и здоровье людей, и ставить эти ценности на одни весы с материальным ущербом, даже крупным, не следует.[[59]](#footnote-59) Данная точка зрения вполне обоснована, тем более, что последствие в виде «крупного ущерба» толковалось, как причинение материального ущерба на сумму более 500 МРОТ, определяемого законодательством на день совершения преступления. Несложно представить, что уголовное наказание в такой ситуации ставится в зависимость от стоимости транспортного средства, которая в условиях рыночной экономики варьируется в широких пределах. (Так, например, небольшое повреждение дорогостоящей иномарки могло вызвать уголовно-правовые последствия, тогда как полное уничтожение недорогой отечественной машины, стоящей менее 500 МРОТ, влекло лишь административную ответственность). Таким образом, складывалась ситуация, когда уголовная ответственность могла зависеть от материального положения потерпевшего, что, конечно же, не может считаться справедливым.

В настоящее время в Уголовной кодексе ст.264 предусмотрены следующие последствия:

Ч.1 - тяжкий вред здоровью человека.

Ч.2. - смерть человека.

Ч.3. - смерть двух и более лиц.

Оценка степени тяжести вреда здоровью, причиненного в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, производится исходя из тех же критериев и в том же порядке, что и при квалификации вреда здоровью по статьям о преступлениях против личности. При этом необходимо руководствоваться положениями ст.111 УК РФ, а также Правилами судебно-медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью.[[60]](#footnote-60) При этом для определения степени тяжести вреда здоровью необходимо обязательное проведение судебно-медицинской экспертизы, согласно ч.2 ст. 196 УПК РФ (ст.79 УПК РСФСР).

Потерпевшим в данном случае может быть любое лицо, в том числе и пассажиры, близкие родственники, знакомые виновного, управлявшего транспортным средством. Однако если вред здоровью причинен исключительно самому виновному, то состав преступления в его деянии отсутствует. На наш взгляд, это вполне справедливо, так как объектом уголовно-правовой охраны, как в данном преступлении, так и в преступлениях против личности, служит жизнь и здоровье других лиц, а не самого виновного. В литературе неоднократно высказывалось мнение о том, что гибель при дорожно-транспортном преступлении родственников виновного или иных близких ему лиц не должна относиться к последствиям, предусмотренным рассматриваемой статьей УК, однако нет никакого основания исключать из круга потерпевших лиц, близких виновному. Данное обстоятельство может быть учтено при назначении наказания виновному, тем более, что круг смягчающих наказание обстоятельств, предусмотренных ст. 61 УК РФ, не признается законом исчерпывающим.

Последствия в виде неосторожной смерти человека, а также смерти двух и более лиц рассматриваются законом в виде квалифицирующих признаков состава преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ.

На практике иногда возникают трудности при квалификации дорожно-транспортных преступлений, при которых смерть потерпевшего наступила не сразу после дорожно-транспортного преступления, а, например, причиненный тяжкий вред здоровью впоследствии повлек за собой смерть потерпевшего. Судебно-следственная практика идет по тому пути, что квалифицирует деяние, как причинившее смерть, если она наступила в течение 7 суток со дня происшествия, основываясь на Правилах учета дорожно-транспортных происшествий, где дается следующее определение: «"погибший" - лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение 7 последующих суток».[[61]](#footnote-61)

Так, Литвиненко, находясь в нетрезвом состоянии, грубо нарушил правила дорожного движения, в результате чего произошло дорожно-транспортное происшествие, в результате которого Ч. был причинен тяжкий вред здоровью, повлекший смерть потерпевшего на 5 сутки после дорожно-транспортного преступления. Органами предварительного расследования действия Литвиненко были квалифицированы по ч.1 ст.264 УК РФ. Однако суд, сославшись на Правила учета дорожно-транспортных происшествий, переквалифицировал действия Литвиненко на ч. 2 ст. 264 и направил дело для производства дополнительного расследования.[[62]](#footnote-62)

Полагаем, что данный формальный признак разграничения последствий не должен определяться объективным истечением времени, прошедшего по смерти потерпевшего.

В связи с тем, что преступление, предусмотренное ст.264 УК РФ, относится к разряду неосторожных, законодатель не имеет возможности так же, как в умышленном преступлении, проследить отношение виновного к наступившим последствиям, формально закрепив признаки разграничения. В данном случае необходимо учитывать не столько формальный признак — время, сколько развитие объективной причинной связи между совершенным деянием и наступившими последствиями. Считаем, что если смерть потерпевшего в дорожно-транспортном преступлении наступила исключительно по причине преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, то учитываться оно должно как дорожно-транспортное преступление со смертельным исходом, и квалифицироваться по соответствующей части ст.264 УК РФ, независимо от того, сколько времени прошло до момента смерти.

В случае, если в результате одного происшествия причиняется различный вред, то квалификация преступления производится по наиболее тяжкому из наступивших последствий. Пленум Верховного Суда в своем постановлении от 22 октября 1969 г. разъясняет, что если вред причиняется нескольким потерпевшим в результате одного происшествия, то данное обстоятельство не требует дополнительной квалификации, но должно учитываться при назначении наказания. Однако в юридической литературе справедливо отмечается, что некоторые дорожно-транспортные преступления по своим последствиям иногда приближаются к авиационным и железнодорожным катастрофам.

Так, например, 26 сентября 1996 г. в 7 часов 46 минут на железнодорожном переезде перегона Мокрый Батай - Конармейская Ростовской области произошло столкновение тепловоза Сальского локомотивного депо с автобусом ПЛЗ-682, в результате чего погибли 21 человек, в том числе 19 детей, и 18 человек получили травмы различной степени тяжести.[[63]](#footnote-63)

По совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться в тех случаях, когда они совершены в разное время, и наступившие последствия являлись результатом нескольких взаимно не связанных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Одним из самых сложных вопросов в категории преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения, является вопрос установления причинной связи между общественно опасным деянием и общественно опасными последствиями. Данный вопрос является одним из наиболее сложных для юридической теории в целом. Сложно решается он и в судебно-следственной практике.[[64]](#footnote-64) В названном Постановлении Пленума Верховного Суда от 22 октября 1969 г. прямо указано, что «нередки случаи осуждения лиц при отсутствии причинной связи между нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями».[[65]](#footnote-65) Учеными установлено, что в мировой юридической литературе насчитывается более 50 различных теорий причинной связи, а российская юриспруденция оперирует почти десятком теорий.[[66]](#footnote-66) Тем не менее, все они базируются на философской основе.

Будем исходить из такого понимания причинной связи, при котором:

1. Причинная связь существует объективно, то есть независимо от сознания виновного и отношения его к наступившим последствиям.

2. Причина всегда предшествует следствию во времени.

3. Причинная связь является необходимой, закономерной связью между деянием и последствием, то есть не будь причины, не было бы и следствия.

4. Причинная связь должна быть прямой, то есть между причиной и следствием нет иных причин.

Возникновение любого события в природе и обществе является результатом переплетения и взаимодействия множества факторов, обусловивших наступление данного события. Причина действует не изолированно, а лишь в конкретных условиях места и времени. Поступок человека никогда не бывает единственной причиной наступившего в объективном внешнем мире изменения, а является лишь одним из факторов, совместно с другими способствовавших наступлению определенного последствия.

Поступок человека находится в прямой причинной связи с общественно опасным последствием, когда он был одним из необходимых условий его возникновения. Для выяснения того, является ли действие человека необходимым условием наступившего последствия, необходимо пользоваться методом мысленного исключения действий лица из общей причинной цепи. Если при таком исключении окажется, что последствие или вовсе не наступило бы, или наступило бы в ином порядке, чем оно произошло в данном конкретном случае, это является доказательством того, что поступок лица находился в причинной связи с последствием. В затруднительных случаях судебно-следственные органы для решения вопроса о причинной связи обращаются к экспертизе.[[67]](#footnote-67)

При проведении экспертизы специалист должен располагать для ответа на вопросы исходными фактическими обстоятельствами. Эти обстоятельства устанавливаются следственным путем. Если они окажутся ошибочными, то и вывод эксперта будет неправильным.

Так, определением Коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 13 октября 1997 года приговор в отношении лиц, признанных виновными в нарушении правил безопасности движения, отменен ввиду следующих обстоятельств.

Черкесским городским судом Карачаево-Черкесской Республики 8 ноября 1995 года Гурьев и Ищенко осуждены по ч.3 ст.211 УК РСФСР. Они признаны виновными в нарушении безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших смерть двух лиц. 6 июня 1993 года Гурьев, управляя автокраном "УРАЛ", ехал с запада на восток по ул. Крупской г.Черкесска, а Ищенко - на мотороллере "Муравей" с грузовым прицепом, в котором находились пассажиры Чехов и Гречкин, по ул.Кабардинской. Гурьев в нарушение Правил дорожного движения не уступил дорогу приближавшемуся справа мотороллеру под управлением Ищенко, который также в нарушение Правил не принял мер к снижению скорости, продолжил движение, совершая поворот направо. В результате действий обоих водителей произошло столкновение транспортных средств, повлекшее смерть пассажиров мотороллера.

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного суда Карачаево-Черкесской Республики приговор оставила без изменения.

Заместитель Генерального прокурора РФ в протесте поставил вопрос об отмене приговора и направлении дела на дополнительное расследование.

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ 14 октября 1997 года протест удовлетворила, указав следующее.

При определении несоответствия действий водителей Правилам дорожного движения эксперты, проводившие автотехническую экспертизу 27 июня 1994 года и дополнительную автотехническую экспертизу 19 сентября 1994 года, руководствовались данными, содержащимися в постановлении следователя от 21 июня 1994 года о назначении автотехнической экспертизы, о том, что столкновение произошло на перекрестке равнозначных дорог.

Однако из протокола осмотра места происшествия от 6 июня 1993 года видно, что на пересечении улиц Крупской и Кабардинской с северной стороны по ул. Кабардинской стоит дорожный знак "Уступи дорогу" (п.2.4 Правил дорожного движения).

Согласно справке малого предприятия "СМЭЛ", ведающего установкой дорожных знаков в соответствии с предписаниями ГАИ, на 6 июня 1993 года на перекрестке улиц Крупская и Кабардинская, согласно дислокации, были установлены два дорожных знака "Уступи дорогу".

Допрошенный в качестве свидетеля в судебном заседании инспектор ГАИ Г., выезжавший на место дорожно-транспортного происшествия, показал, что улица Крупской, исходя из дорожного покрытия, является главной по отношению к улице Кабардинской. В то же время он считал, что перекресток, па котором произошло дорожно-транспортное происшествие, равнозначен главной улице.

Суд не учел, что в соответствии с п. 1.2 Правил дорожного движения главной дорогой считается дорога с твердым покрытием по отношению к грунтовой. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой. Улица же Кабардинская имеет асфальтовое покрытие только перед перекрестком.

Согласно п.13.13 Правил при отсутствии знака приоритета, если водитель не может определить наличие покрытия на дороге, он должен считать, что находится на второстепенной дороге.

Гурьев ни на предварительном следствии, ни в суде виновным себя не признал и утверждал, что двигался по главной дороге, а предотвратить столкновение путем торможения он не мог, поскольку столкновение произошло передней частью мотороллера о правое колесо среднего моста автокрана "УРАЛ", что подтверждается также протоколом осмотра места происшествия и протоколом осмотра автомобиля, согласно которым на колесе автокрана имеется краска оранжевого цвета.

Суд не дал оценки показаниям свидетеля К. - следователя, выезжавшего на место происшествия, о том, что в данной ситуации водитель мотороллера Ищенко должен был уступить дорогу автокрану "УРАЛ", управляемому Гурьевым по главной дороге.

С учетом приведенных доказательств для определения равнозначности дорог необходимо было произвести дополнительный осмотр места происшествия с определением длины асфальтового покрытия по ул. Кабардинской непосредственно перед пересечением с ул. Крупской, что имеет существенное значение для установления виновного лица.

При таких обстоятельствах судебные постановления подлежат отмене, а дело - направлению на дополнительное расследование.[[68]](#footnote-68)

В юридической литературе неоднократно встречалось мнение, согласно которому установление причинной связи в автотранспортных преступлениях является компетенцией экспертов — автотехников.[[69]](#footnote-69) Мы исходим из той точки зрения, что установление причинной связи - правовой вопрос, входящий в исключительную компетенцию судебно-следственных органов, а эксперты имеют право отвечать на вопросы, требующие исключительно специальных познаний «в науке, технике, ремесле» (в ред. УПК РСФСР), как это справедливо предусмотрено уголовно-процессуальным законом. Эксперт отвечает на вопросы о том, было ли допущено участником движения нарушение правил дорожного движения, имелась ли у него техническая возможность предотвратить вредные последствия. Поэтому перед экспертом не могут ставиться правовые вопросы о наличии либо отсутствии причинной связи. При этом вопрос об уголовной ответственности за последствие, предусмотренное уголовным законом, не может быть решен на основании одной лишь причинной связи. Дальнейшими предпосылками уголовного вменения являются общественная опасность деяния и вина действующего лица. Авторы, высказывающиеся за то, что эксперт-автотехник вправе устанавливать наличие причинной связи в автотранспортных преступлениях, допускают смешение понятий технической и правовой причинной связи. Так, например, эксперт может дать ответ о технический причинной связи между неисправностью автомобиля и фактом происшествия - заносом, отказом тормозов и т.д., однако он не вправе судить о наличии правовой причинной связи между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями, так как для этого требуется знание правовых понятий — нормативного поведения, нормативного ожидания, противоправного поведения и т.д. Еще одним аргументом за то, что причинная связь — именно правовое понятие, служит то положение закона, согласно которому причинная связь, как и другие элементы состава преступления, не должна предполагаться, а должна быть доказана в процессе расследования и судебного заседания.

Особая сложность установления причинной связи по делам об автотранспортных преступлениях состоит в том, что, как показывают специальные исследования, дорожно-транспортное происшествие порождает помимо противоправного поведения виновного еще около 250 объективных факторов.[[70]](#footnote-70) Еще одной причиной сложности установления причинной связи служит то обстоятельство, что действия (бездействие) водителя, нарушающее правила дорожного движения, можно установить, в основном, по характеру движения транспортного средства в процессе преступной ситуации. В свою очередь, «характер движения транспортного средства зависит не только от действий водителя, но и от многих других обстоятельств, в том числе и случайных. Это создает трудности для установления действий водителя и, следовательно, решения вопроса о том, являлись ли его действия противоправными и как они повлияли на возникновение происшествия и его последствия».[[71]](#footnote-71)

Для установления причинной связи в делах об автотранспортных преступлениях ряд авторов предлагает воспользоваться методом искусственного изолирования рассматриваемого дорожно-транспортного преступления от других взаимосвязей.[[72]](#footnote-72)

При установлении причинной связи судебно-следственные органы должны, в первую очередь, выяснить, нарушено ли было определенное, установленное законодательством, правило безопасности движения, и в чем конкретно выразилось данное нарушение. По делам об автотранспортных преступлениях вопрос о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения соответствующих правил безопасности движения и выяснения объема и характера наступивших вредных последствий.[[73]](#footnote-73)

Б., управляя принадлежавшим ему автомобилем «АУДИ» двигался со скоростью 72 км/ч. по Петергофскому шоссе в г. Санкт-Петербурге при максимально допустимой скорости 60 км/ч. В районе п. Стрельна он увидел на середине дороги остановившегося в месте, не предназначенном для пешеходного перехода П., который остановился, пропуская машину. Когда машина находилась от него в 30 м, П. вдруг неожиданно взмахнул руками и, не удержавшись, упал под колеса машины Б. От полученных повреждений П. скончался на месте. Автотехнической экспертизой был дан ответ, согласно которому тормозной путь автомашины Б. при максимально допустимой скорости (60 км/ч) в данных условиях должен был составить 80 м. Естественно, что при превышении скорости тормозной путь был больше, однако, даже если предположить, что Б. двигался бы без нарушения скорости, это не предотвратило бы наезда на П., который по заключению судебно-медицинской экспертизы находился в состоянии алкогольного опьянения и не смог удержаться от падения. В данной ситуации следователем был сделан вывод об отсутствии причинной связи между нарушением правил безопасности Б. и смертью П. Уголовное дело прекращено в связи с отсутствием состава преступления в действиях Б.[[74]](#footnote-74)

Ошибочным будет полагать, что при грубой неосторожности пешехода водитель всегда освобождается от уголовной ответственности. Значение транспортного средства как источника повышенной опасности в том, что его водитель должен проявлять максимум внимания и осторожности, должен учитывать не только нормальную обстановку во время движения, но и быть подготовлен к разного рода случайностям, которые могут возникнуть во время движения, уметь на них реагировать. Эту позицию занимают Правила дорожного движения, в которых говорится о том, что «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил».[[75]](#footnote-75) Это означает, что даже при скорости, не превышающей допустимую, водитель может быть признан виновным в нарушении правил безопасности движения, если выбранная им скорость не соответствовала обстановке движения (гололед, участки дороги в местах остановок транспортных средств, переводящих пассажиров, повороты, ограниченные участки видимости и т.д.) грубая неосторожность иных участников движения может быть принята во внимание лишь при определении виновному меры наказания. Это положение поддерживает и наука. Так, В.И. Кудрявцев по этому поводу указывает: «Повышенная опасность транспортных средств требует, чтобы работники транспорта учитывали возможность не только правильного поведения граждан, соприкасающихся с этой областью техники, но и неправильного поведения, случайных ошибок. Поэтому работники транспорта несут ответственность даже за такие нарушения правил движения, которые находятся в сравнительно отдаленной причинной связи с преступным результатом, наступившим непосредственно по вине потерпевшего».[[76]](#footnote-76)

Тем не менее, при выяснении причинной связи между действиями водителя и наступившими последствиями, судебно-следственные органы не должны забывать о принципе нормативности. Согласно этому принципу, каждый участник выбирает вариант действий, рассчитывая на соблюдение остальными установленных правил. При невозможности предусмотреть нарушение правил другими участниками движения, действия водителя не могут считаться причиной уголовно-правовых последствий.

При влиянии большого количества обстоятельств на уголовно-правовые последствия необходимо вычленить те из них, которые необходимо вызвали вред. Одни авторы предлагают назвать их причинами, остальные же обстоятельства именовать условиями, при этом причиной предлагается считать обстоятельство, которое было необходимо и достаточно для того, чтобы происшествие произошло, то есть такое обстоятельство, которое обусловило не только возможность, но и неизбежность создания аварийной обстановки, то есть обстановки, в которой водитель был лишен возможности предотвратить транспортное происшествие; другие предлагают разделить все причины на главные и второстепенные.[[77]](#footnote-77) Несомненно, это мысленное разделение влияет на установление степени участия каждого лица, виновного в совершении преступления, на преступный результат. В связи с этим, например, поведение лица, образовавшее главную причину общественно опасных последствий, при прочих равных условиях должно повлечь за собой большую меру наказания.

Таким образом, рассмотрев сложности при определении причинной связи по делам об автотранспортных преступлениях, можно сделать следующие выводы:

1. Понимание причинной связи между противоправным деянием и общественно-опасными последствиями в дорожно-транспортном преступлении основано на общефилософских принципах взаимосвязи явлений в объективном мире, однако ее признание и доказывание находится в компетенции правоведов, делающих свои выводы с помощью заключения экспертов-автотехников и экспертов-психологов.

2. Общественно-опасные последствия, вменяемые в вину субъекту дорожно-транспортного преступления, могут наступить только в случае нарушения им конкретных правовых норм, которые должны быть четко сформулированы о законодательных актах, регулирующих правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

3. Не всякое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, по времени предшествующее общественно-опасным последствиям, является их причиной.

4. Действия других участников дорожного движения, нарушивших правила, установленные законом, должны влечь уголовную ответственность, если они являлись одной из основных причин наступивших общественно-опасных последствий.

5. При наступлении общественно-опасных последствий, причинно связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств несколькими участниками дорожного движения, все они должны быть привлечены к уголовной ответственности, степень нарушения ими правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств должна влиять на индивидуализацию уголовной ответственности.

**Глава II. Юридический состав объективных и субъективных признаков состава преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

**2.1 Объективные признаки состава преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

Уголовно-правовое регулирование преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств осуществляется на основе общего учения о составе данного преступления, включающего в себя совокупность объективных и субъективных признаков. При этом к обязательным объективным признакам состава преступления наука уголовного права России традиционно относит объект и объективную сторону преступления, к факультативным, в ряде случаев, - предмет преступления.[[78]](#footnote-78)

Объект преступления является одной из важнейших проблем в уголовном праве, поскольку от ее решения зависит точное определение характера преступления и степени его общественной опасности. Более того, как правильно отмечает С.В. Расторопов, «объект посягательства во многом определяет юридическую конструкцию конкретного состава преступления, место преступления в Особенной части уголовного законодательства».[[79]](#footnote-79) Объект преступления помогает также существенным образом отграничивать одни преступные посягательства от других.[[80]](#footnote-80) Важность такой работы несомненна, ибо дает возможность правильно определить наказание в соответствии с содеянным. Вот почему точное определение объекта нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств имеет важное теоретическое и практическое значение.

При всей значимости указанной проблемы и кажущейся простоты в ее решении, проблема объекта преступлений против здоровья человека представляется сопряженной с большими трудностями. Это связано, главным образом, с отсутствием единой, отвечающей потребностям практики научно обоснованной последовательной концепции общего понятия объекта преступления в теории уголовного права. Как правильно подметил Г.П. Новоселов, называя объектом преступления то, на что посягает лицо, совершившее преступное деяние, и чему причиняется или может быть причинен вред в результате преступления, отечественные ученые разделились в вопросе о том, что же непосредственно составляет содержание рассматриваемого понятия: общественные отношения, человек или определенные социальные блага.[[81]](#footnote-81)

Как представляется, сомнения относительно наибольшей приемлемости концепции объекта преступления как общественных отношений во многом отпадают в связи с ее убедительной аргументацией, данной профессором Л.Д. Гаухманом, который расставил все точки над «i». Обоснование им концепции объекта преступления как общественных отношений делает ее в сопоставлении с другими концепциями наиболее предпочтительной, так как отраженные в данном обосновании положения содержат ответы на многие возникавшие, возникающие и ранее нерешенные вопросы, являющиеся предметом критики.[[82]](#footnote-82) Более того, как правильно пишет В.Д. Филимонов, «отказ от представления об объекте преступления, как об общественных отношениях, обусловлен не научными, а идеологическими соображениями … так как, судя по опубликованным работам, никаких научных исследований, опровергающих представление об объекте преступления как об общественных отношениях, проведено не было».[[83]](#footnote-83)

Согласно определению, сформулированному Л.Д. Гаухманом, «объект преступления - это охраняемые уголовным правом общественные отношения, олицетворяющие сущность данной социально-экономической формации, выгодные и угодные господствующему классу, наиболее важные и ценные, относящиеся к базису и надстройке, типичные, то есть представленные в обобщенном выражении, являющиеся чисто социальной категорией, не содержащей ничего материального, на которые посягает преступление в конечном счете, субъектом которых является общество в целом и посягательство на которые состоит исключительно в их нарушении»[[84]](#footnote-84). В цитированное определение включено девять черт (признаков), свойственных объекту преступления, каждая из которых предварительно охарактеризована и обоснована.

Констатация того, что объектом преступления являются общественные отношения, сочетается, во-первых, в аксеологическом аспекте с вычленением в качестве названного объекта тех общественных отношений, которые олицетворяют сущность социально-экономической формации и государства, являются выгодными и угодными государству и господствующему в нем классу, признаются наиболее важными и ценными; во-вторых, в содержательном аспекте с включением в рассматриваемый объект общественных отношений, относящихся к сферам базиса и надстройки; в-третьих, в гносеологическом аспекте с определением общественных отношений в качестве объекта преступления, с одной стороны, как чисто социальной категории, не содержащей ничего материального, и, с другой - как типичных в их обобщенном выражении; в-четвертых, в теоретико-уголовно-правовом аспекте с отнесением к объекту преступления общественных отношений как субстанции, на которую преступление посягает в конечном счете, то есть фактических общественных отношений независимо от того, урегулированы они нормами других отраслей права или нет, с признанием субъектом этих отношений общества в целом и с раскрытием механизма воздействия на общественные отношения, выступающие в качестве объекта преступления, выражающегося лишь в нарушении их в результате совершения преступления, а не разрушении или уничтожении.

Так, признание объектом преступления общественных отношений как чисто социальной категории, не включающей ничего материального, означает, что все блага - физические, имущественные и иные, в связи с которыми или по поводу которых слагаются эти отношения, охраняются уголовным правом постольку, поскольку они представляют собой социальную значимость и ценность, в их сохранении и упрочении заинтересованы общество и государство. К примеру, не охраняется уголовным правом здоровье нападающего, когда ему причинен вред обороняющимся при соблюдении всех условий правомерности необходимой обороны, то есть названное благо защищается не как абсолютное, а как социальное, существующее и реализуемое в соответствии с общественными отношениями, установленными в государстве.

Отнесение к объекту преступления типичных общественных отношений в их обобщенном выражении указывает на то, что таким объектом являются не конкретные, хотя и социально значимые, в том числе и правовые, отношения между людьми на индивидуальном уровне, то есть отдельные социальные связи, включая правоотношения, не групповые отношения, проявляемые в виде интересов групп населения, а отношения на самом высоком - государственном и общественном - уровне, выражающие сущность общественных отношений, установленных в государстве. Из этого вытекает и то, что субъектом общественных отношений, выступающих в качестве объекта преступления, являются не отдельные индивиды или группы людей, а общество в целом. В этой связи с позиции именно объекта преступления снимается, на наш взгляд, вопрос о структуре общественных отношений на индивидуальном уровне, в частности, о выделении их субъектов, участников, так как рассматриваемый объект не что иное, как сущность общественных отношений, или, другими словами, самовыражение сущности общественных отношений, субъектом которых является, как отмечено, все общество.

Определение объекта преступления как субстанции, на которую преступление посягает в конечном счете, свидетельствует о том, что данным объектом являются охраняемые уголовным законом фактические общественные отношения, основанные на общесоциальных, в том числе правовых, нормах, притом независимо от того, регламентированы они правовыми нормами других отраслей законодательства, как, например, фактические отношения собственности гражданским правом, или нет. Кроме того, такое определение объекта преступления еще раз подчеркивает, что им являются не конкретные общественные отношения на индивидуальном уровне, нарушаемые конкретным преступлением, что может показаться при первоначальном восприятии в представлении, а на самом высоком уровне обобщения, что уясняется посредством абстрактного мышления в понятии.

Указание на то, что в результате совершения преступления общественные отношения как объект преступления только нарушаются, а не разрушаются и не уничтожаются, характеризуя механизм воздействия преступного посягательства на данный объект, является дополнительным аргументом в пользу признания объектом преступления общественных отношений на самом высоком уровне обобщения.

Концепция, согласно которой объектом преступления являются общественные отношения, позволяет выстроить пирамидальную систему видов объекта преступного посягательства и определить место в ней и понятие объекта преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. На основании изложенного, выделим четыре вида объекта рассматриваемого преступного посягательства: 1) общий, 2) родовой, 3) видовой и 4) непосредственный.

Общий объект любого преступления традиционно определяется как совокупность общественных отношений, охраняемых уголовным законом.[[85]](#footnote-85)

Родовой объект - это совокупность более или менее широкого круга однородных взаимосвязанных общественных отношений, одинаковых для целой группы преступлений, которые против них направлены, что в конечном итоге определяет характер общественной опасности этих преступлений.[[86]](#footnote-86)

При формулировании видового объекта - из всей группы однородных и взаимосвязанных общественных отношений выделяют такую их совокупность, которой преступления конкретного вида во всех случаях причиняют вред либо создают реальную угрозу причинения вреда.[[87]](#footnote-87) Содержание родового объекта преступления охватывает преступления, объединенные в разделы Особенной части уголовного закона, а видового объекта - преступления, объединенные в главы.

Под непосредственным объектом преступления понимается конкретное общественное отношение, на которое непосредственно посягает преступление. Это означает, что из всей совокупности общественных отношений, на которые посягает преступление, необходимо выделить наиболее существенное, в целях охраны которых издана эта уголовно-правовая норма.[[88]](#footnote-88)

Под родовым объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует рассматривать совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасные условия жизни людей и их деятельности.[[89]](#footnote-89) Одной из сфер общественной безопасности законодатель считает безопасность при использовании источников повышенной опасности, к которым относятся и транспортные средства. Видовым объектом рассматриваемого преступления являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Под непосредственным объектом преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств общепринято понимать совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасность дорожного движения.[[90]](#footnote-90) Однако данное определение объекта посягательства слишком обширно и полностью не отражает содержание отношений, которым причиняет вред это преступление.

Все дело в том, что в Федеральном законе «О безопасности» от 5 марта 1992 года безопасность определяется как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз.[[91]](#footnote-91) Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года под безопасностью дорожного движения понимает состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.[[92]](#footnote-92)

Таким образом, под безопасностью дорожного движения следует понимать состояние защищенности прав участника дорожного движения при осуществлении этого движения. Объем охраняемых указанных прав достаточно широк: это отношения собственности, отношения, охраняющие жизнь, здоровье, телесную неприкосновенность и иные. Однако, исходя из содержания ст. 264 УК РФ, к объекту посягательства следует относить только отношения безопасности, связанные с охраной жизни и здоровья человека.[[93]](#footnote-93)

Данный вывод основывается на том, что в качестве обязательных последствий законодатель предусмотрел только причинение вреда здоровью или смерти потерпевшему. Поэтому безопасность дорожного движения как объект преступного посягательства рассматриваемого преступления охватывает только отношения, связанные с охраной жизни и здоровья человека.

На основании сказанного, непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является совокупность общественных отношений, обеспечивающих защищенность участников дорожного движения от причинения вреда их жизни и здоровью.

Следует заметить, что на уровне непосредственного объекта в науке уголовного права России принято выделять понятия основного и дополнительного объектов преступления. Основной непосредственный объект - это те общественные отношения, которые охраняются конкретной уголовно-правовой нормой и на причинение вреда которым направлено конкретное деяние. Дополнительный непосредственный объект - это те общественные отношения, на которые также посягает преступление, но в отличие от основного - дополнительный объект относится к другому родовому объекту.[[94]](#footnote-94)

К основному объекту в исследуемом нами преступлении следует относить отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения, то есть защищенность от причинения вреда жизни или здоровью при осуществлении дорожного движения.[[95]](#footnote-95) Данные отношения тесно связаны с отношениями, складывающимися по поводу права человека на здоровье и жизнь, но не поглощают их. В связи с тем, что интересам личности в сфере охраны жизни и здоровья при совершении преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств всегда причиняется вред, отношения, по поводу охраны здоровья и жизни человека следует рассматривать как дополнительный объект преступления.[[96]](#footnote-96)

От объекта преступления необходимо отличать предмет преступления, в качестве которого выступают материальные предметы внешнего мира и на которые непосредственно воздействует преступник, осуществляя преступное посягательство на соответствующий объект. Предмет преступления имеет важное уголовно-правовое значение, особенно для квалификации преступления, когда он является обязательным признаком соответствующего состава преступления.[[97]](#footnote-97)

В составе преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств законодатель под предметом преступления обозначил автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. Понятие «другие механические транспортные средства» распространяет действие ст. 264 УК РФ на все иные виды механических транспортных средств.

Указанное понятие разъясняется законодателем в примечании к ст. 264 УК РФ. На основании данных разъяснений к другим механическим транспортным средствам относятся троллейбусы, трактора, иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства. Здесь законодатель, перечисляя конкретные виды транспортных средств, использовал два общих понятия: иная самоходная машина и иное механическое транспортное средство.

Автомобиль и трамвай являются конкретными видами механических транспортных средств. Российское законодательство не содержит утвержденного понятия автомобиля. В международном праве под автомобилем понимается любое механическое самоходное транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, кроме сельскохозяйственных тракторов. В российском законодательстве, исходя из технических требований, предъявляемых к данному виду транспортных средств, под автомобилем следует понимать четырехколесные транспортные средства, осуществляющие движение за счет двигателя внутреннего сгорания, предназначенные для перевозки людей и грузов по дорогам.[[98]](#footnote-98) Трамвай в соответствии с п. 1.2 Правил дорожного движения является маршрутным транспортным средством, то есть транспортным средством общего пользования, предназначенным для перевозки по дорогам людей и движущимся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок. Отличие его от остальных маршрутных транспортных средств заключается в том, что трамвай является рельсовым транспортом, движущимся за счет электрического двигателя.

Термин «самоходная машина» схож с термином «механическое транспортное средство», однако он уже его и полностью входит в его содержание.[[99]](#footnote-99) Под иной самоходной машиной в соответствии с п. 7 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»[[100]](#footnote-100) следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т.п.).

Таким образом, под самоходной машиной следует понимать устройства технико-производственного назначения, которые по своей сути не предназначены для перемещения по дорогам грузов и людей. Отнесение их к механическим транспортным средствам производится только в связи со способом перемещения данных устройств в пространстве, то есть по дорогам самостоятельно и за счет силы собственного двигателя.

Понятие иного механического транспортного средства в уголовном законе не разъясняется. Поэтому норму, предусматривающую ответственность за преступное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, следует отнести к категории бланкетных, то есть отсылающих к иным отраслям права.[[101]](#footnote-101) В данном случае мы должны обращаться к указанным ранее Правилам дорожного движения, так как только там нормативно закрепляется понятие механического транспортного средства. Исходя из этого, к иным механическим транспортным средствам следует относить те транспортные средства, которые соответствуют признакам, указанным в Правилах дорожного движения для данной категории транспорта. Кроме того, к иным механическим транспортным средствам нельзя относить транспортные средства, изъятые правилами дорожного движения из числа таковых.

Обращает на себя внимание тот факт, что законодатель в ст. 264 УК РФ предмет преступления обозначил как механическое транспортное средство.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года законодатель указал только понятие транспортного средства, не указав, что следует понимать под механическим транспортным средством. Поэтому для более полного понимания содержания термина «механическое транспортное средство» необходимо обратиться к специальному нормативному акту, регулирующему порядок осуществления дорожного движения, -Правилам дорожного движения, введенных в действие Постановлением Совета Министров РФ от 23 октября 1993 года.

В соответствии с п. 1.2 Правил дорожного движения под механическим транспортным средством следует понимать транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Таким образом, в качестве транспортных средств, предусмотренных законодателем в ст. 264 УК РФ, выступает самодвижущийся транспорт, приводимый в движение двигателем. Из данного определения следует, что к механическим транспортным средствам не относятся мопеды. Под мопедом в соответствии с п. 1.2 Правил дорожного движения принято понимать двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 см и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час. Здесь важно учесть, что к мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. К другим транспортным средствам с аналогичными характеристиками относятся мотоколяски, мотонарты и иные самодвижущиеся механизмы с объемом двигателя менее 50 см и конструктивной скоростью менее 50 км/час.

Исходя из сказанного, при определении предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, необходимо учитывать характеристики двигателей транспортных средств, так как самодвижущиеся транспортные средства с рабочим объемом двигателя не более 50 см и с максимальной конструктивной скоростью не более 50 км/час к механическим транспортным средствам не относятся.

Кроме того, из всего сказанного следует, что предметом рассматриваемого преступления не могут являться устройства, движущиеся за счет мускульной силы человека или животного (например, велосипед без двигателя или гужевая повозка), а также за счет внешних сил природы (например, ветра).[[102]](#footnote-102) Если нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств совершено лицами, управляющими транспортными средства, предназначенных для осуществления дорожного движения и не относящихся к категории механических транспортных средств, и повлекло причинение последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, то действия данных лиц следует квалифицировать по ст. 268 УК РФ.

Таким образом, законодатель указал, что преступления, закрепленные в данной главе, посягают на порядок использования транспортных средств, но не источников повышенной опасности. При этом в самом названии ст. 264 УК РФ опять же содержится указание только на транспортные средства. Несомненно, что многие транспортные средства, осуществляющие дорожное движение, являются источником повышенной опасности. И все же видовой объект предусматривает нарушение порядка эксплуатации любых транспортных средств, а не тех, которые относятся к источникам повышенной опасности. К числу объективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, наряду с объектом относится объективная сторона. Объективная сторона преступления - это внешняя сторона общественно опасного посягательства. Как правильно определял В.Н. Кудрявцев: «Объективная сторона преступления есть процесс общественно опасного и противоправного посягательства на охраняемые законом интересы, рассматриваемый с его внешней стороны с точки зрения последовательного развития тех событий и явлений, которые начинаются с преступного действия (бездействия) субъекта и заканчиваются наступлением преступного результата».[[103]](#footnote-103) Таким образом, объективная сторона - это процесс, протекающий во времени и пространстве, характеризующий поведение человека с точки зрения его общественной опасности и противоправности. В рамках состава преступления объективная сторона — это один из четырех элементов состава преступления. Она характеризуется наличием трех обязательных признаков: общественно опасного деяния, общественно опасных последствий и причинной связи между деянием и наступившими последствиями. Данные признаки относятся к категории конститутивных, то есть являющихся всегда обязательными для состава преступления.[[104]](#footnote-104) Все остальные признаки объективной стороны являются факультативными.

**2.2 Субъективные признаки состава преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

В науке уголовного права выделяют два субъективных элемента состава преступления: субъект преступления и субъективную сторону преступления.[[105]](#footnote-105)

Субъективная сторона преступления - это психическая деятельность лица, непосредственно связанная с совершением преступления. В отличие от наблюдаемой внешне объективной стороны преступления субъективная сторона составляет внутреннее, психологическое содержание общественно опасного деяния.[[106]](#footnote-106) Субъективная сторона преступления как элемент состава преступления позволяет отграничить преступное поведение от непреступного, а также отграничить рассматриваемое преступление, от сходных по объективным признакам составов преступлений.[[107]](#footnote-107) Установление признаков субъективной стороны состава преступления в значительной мере определяет степень общественной опасности преступления и лица, его совершившего.

Содержание субъективной стороны преступного деяния раскрывается через понятия вины, мотива и цели. Вина - это психическое отношение лица к совершенному им общественно опасному деянию, предусмотренному уголовным законом.[[108]](#footnote-108)

В диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ законодатель указал, что наступление общественно опасных последствий должно характеризоваться неосторожной формой вины. В соответствии с положением ч. 2 ст. 24 УК РФ эти последствия могут наступать только по неосторожности. Таким образом, неосторожная форма вины в исследуемом преступлении устанавливается по отношению к последствиям, а не к общественно опасному деянию.

В связи с тем, что общественно опасное деяние, предусмотренное в рассматриваемой нами норме уголовного закона, может быть совершено с умышленной формой вины[[109]](#footnote-109) (сознательное превышение скорости, сознательное совершение запрещенного маневра и т.д.) возникает вопрос о том, не характеризуется ли субъективная сторона преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств двойной формой вины. Как представляется, здесь может быть дан только отрицательный ответ.

В п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»[[110]](#footnote-110) указывается, что преступное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств является только неосторожным преступлением. В соответствии с положениями, закрепленными в ст. 27 УК РФ, двойная форма вины проявляет себя только в случае совершения умышленного преступления, когда помимо основного состава преступления присутствует квалифицирующее обстоятельство, выполненное по неосторожности.[[111]](#footnote-111)

В ч. 1 ст. 264 УК РФ общественно опасное деяние, хотя и может быть совершено умышленно, само по себе не является оконченным преступлением. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств без наступления последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, является административным правонарушением, относящимся к сфере действия административного права России, а не уголовного. В связи с тем, что общественно опасное деяние не является оконченным преступлением, то применение положений ст. 27 УК РФ к рассматриваемому преступлению исключается. Исходя из этого, определение формы вины в составе, закрепленном в ч. 1 ст. 264 УК РФ, следует проводить по отношению субъекта к наступившим последствиям.[[112]](#footnote-112)

Таким образом, в данном составе преступления форма вины определяется как неосторожная, и с иной формой вины это преступление совершаться не может. На основании всего изложенного можно утверждать, что составы преступлений, закрепленных в ч. 2 и 3 ст. 264 УК РФ, могут быть выполнены также только с неосторожной формой вины.

В случае установления умышленной формы вины по отношения к указанным последствиям (как прямой, так и косвенный умысел) деяние следует квалифицировать как преступление против личности, и вменение конкретного состава будет зависеть от наступивших последствий (ст. 111 УК РФ или ст. 105УКРФ).

В связи с тем, что преступное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств совершается только по неосторожности, в субъективной стороне данного преступления отсутствуют иные признаки (мотив и цель). Мотив и цель, как признаки субъективной стороны преступления возможны только при умышленной форме вины.[[113]](#footnote-113)

Однако, говоря о мотивах и целях, не следует забывать, что, совершая общественно опасное деяние в неосторожном преступлении, лицо руководствуется определенными мотивами и целями.[[114]](#footnote-114) Данные мотивы и цели характеризуют отношение лица к деянию, но не к последствиям. Фактически они являются мотивами и целями поведения субъекта и соответственно квалифицирующего значения не имеют.[[115]](#footnote-115) Данные мотивы и цели являются социальной характеристикой личности виновного.

Уголовное законодательство России предполагает два вида неосторожной формы вины: преступное легкомыслие и преступная небрежность (ст. 26 УК РФ).

Вина состоит из двух моментов, описывающих психическую деятельность человека. Первый характеризует сознание и называется интеллектуальным моментом, второй характеризует волю и называется волевым моментом. По совокупности данных признаков определяется конкретный вид вины и его характеристика.[[116]](#footnote-116)

Интеллектуальный момент преступного легкомыслия при совершении преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств заключается в предвидении возможности причинения вреда здоровью человека в результате нарушения требований безопасности при дорожном движении. При этом само нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения, может быть как осознанным, так и неосознанным.[[117]](#footnote-117)

Волевой момент выражается в самонадеянном расчете на предотвращение этих последствий. Самонадеянность следует понимать как расчет на некие конкретные обстоятельства, которые, по мнению виновного, должны не допустить наступление общественно опасных последствий.[[118]](#footnote-118) К самонадеянному расчету в рассматриваемом преступлении следует отнести расчет на свои водительские навыки, исправность автомобиля, надежду на быстрые действия потерпевшего и иное.[[119]](#footnote-119) Важно при оценке вины установить, что расчет на данные обстоятельства был неосновательным, завышенным. Если расчет лица будет принят судом как достаточный, то наличие преступного легкомыслия в преступном деянии исключается. Достаточность (обоснованность) расчета основывается на том, что в данной ситуации было сделано все возможное для не наступления последствий, и с точки зрения опыта и здравого смысла данных последствий наступить было не должно. Здесь мы видим, что развитие причинной связи происходило вне сознания и воли субъекта, поэтому по отношению к наступившему вреду здоровью отсутствует вина. Эту ситуацию необходимо квалифицировать как невиновное причинение вреда. Причем оценку обоснованности расчета следует проводить из своеобразной идеальной конструкции «среднего человека», то есть на основании общепризнанных положений не правового характера.

Преступная небрежность по интеллектуальному моменту характеризуется не предвидением возможности наступления общественно опасных последствий, то есть оценкой своего поведения как общественно не опасного. Наступление уголовной ответственности при данном виде вины связывается с волевым моментом. Волевой момент преступной небрежности выражается в двух обязательных признаках: обязанности предвидеть наступление общественно опасных последствий при совершении деяния и возможность данные последствия предвидеть. При преступном нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств обязанность предвидеть наступление общественно опасных последствий вытекает из осведомленности лица о том, что транспортное средство является источником повышенной опасности, и наличия специальных познаний в области правильного осуществления дорожного движения (при получении прав на вождение механического транспортного средства каждое лицо обязано сдать экзамен на знание Правил дорожного движения и умение управлять данным транспортным средством). Возможность предвидеть наступление общественно опасных последствий решается индивидуально для каждого конкретного случая. Здесь необходимо учитывать личные качества водителя, стрессовость ситуации, скорость протекания событий, наличие технической возможности предотвратить наступление последствий и т.д. В случае отсутствия какого-то из указанных признаков волевого момента преступной небрежности дорожно-транспортное происшествие следует признавать невиновным причинением вреда (случаем).[[120]](#footnote-120)

К преступной небрежности в преступлении, предусмотренном ч. 1 ст. 264 УК РФ, относится совершение дорожно-транспортного происшествия, когда лицо в результате невнимательности на дороге не увидело дорожного знака. В соответствии с п. 1.3 Правил дорожного движения каждый участник дорожного движения (в том числе и водитель) обязан проявлять необходимую внимательность и соблюдать дорожные знаки. В соответствии с ч. 3 ст. 26 УК РФ волевой момент небрежности включает в себя обязанность предвидеть последствие деяния, а в описанной нами ситуации обязанность направлена на соблюдение дорожных знаков. Однако не соответствие признаков приведенного нами общественно опасного деяния признакам преступной небрежности только кажущееся.

В п. 1.5 Правил дорожного движения указывается, что каждый водитель должен не допускать причинения вреда при осуществлении дорожного движения. Соблюдение установленных дорожных знаков является одним из факторов, направленных на недопущение дорожных аварий, и каждый водитель в силу наличия необходимой подготовки должен предвидеть, что несоблюдение данных знаков приведет к аварии. Таким образом, обязанность соблюдать знаки дорожного движения является составляющей обязанности предвидеть возможность причинения вреда при невыполнении правил дорожного движения.

Субъектом преступления в уголовном праве называется лицо, совершившее общественно опасное деяние, запрещенное уголовным законом, и способное понести за него уголовную ответственность. Субъект преступления как элемент состава преступления является обязательным, так как без него немыслимо само понятие преступления.[[121]](#footnote-121)

В теории уголовного права нет единого мнения о том, к какому виду субъектов преступления относится субъект преступного нарушения правил безопасности дорожного движения. Большинство ученых обозначает субъект рассматриваемого преступления как специальный.[[122]](#footnote-122) Данное мнение основывается на том, что законодатель в диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ указал признак управления транспортным средством применительно к субъекту преступления. Поэтому ученые, поддерживающие эту позицию, полагают, что субъектом преступления является лицо, фактически управляющее транспортным средством, то есть водитель.[[123]](#footnote-123)

Другое мнение по поводу субъекта преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, заключается в признании субъекта в качестве общего.[[124]](#footnote-124) Это мнение основано на том, что законодатель не установил каких-либо критериев, характеризующих субъекта преступления как специального. Субъектом данного преступления может быть любое лицо, соответствующее признакам общего субъекта.

В научной литературе было высказано и третье мнение, согласно которому субъектом преступления должно признаваться лицо, на которое возложена обязанность нести ответственность за правильное управление транспортным средством.[[125]](#footnote-125) Указанное мнение предполагает, что субъектом преступления, закрепленного в ч. 1 ст. 264 УК РФ, должен признаваться водитель транспортного средства, фактически управляющий им, а также водитель, незаконно передавший функции управления транспортом, лицу, не имеющему навыков вождения.

Диспозиция ч. 1 ст. 264 УК РФ указывает на управление механическим транспортным средством и не содержит указания на обязанность отвечать за правильное осуществление вождения другими лицами (исключением является только учебная езда). Кроме того, в отношении ст. 211 УК РСФСР 1960 года, которая была аналогом ст. 264 УК РФ, Пленум Верховного Суда РФ в п. 12 своего Постановления от 22 октября 1969 года № 50 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. 211, 2112, 1481 УК РСФСР)» указал, что по данной статье квалифицируются действия только того лица, которое непосредственно осуществляло управление транспортным средством.[[126]](#footnote-126)

На основании сказанного, мы полагаем, что нет оснований к расширительному толкованию понятия управления транспортным средством, содержащегося в ч. 1 ст. 264 УК РФ. Деяние лица, которое в нарушение правил дорожного движения передало водительские функции лицу, не имеющему навыков вождения, следует квалифицировать по ст. 268 УК РФ. Этот вывод обусловлен тем, что ст. 268 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за преступное нарушение правил безопасности дорожного движения участников данного движения, не подлежащих ответственности по ст. 264 УК РФ.

В отношении вопроса о том, является ли субъект преступления, закрепленного в ч. 1 ст. 264 УК РФ, общим или специальным, считаем, что признак «управление транспортным средством» характеризует деяние, а не субъект преступления.

На этом основании, субъект рассматриваемого преступления является общим, так как законодатель не указал каких-либо специальных критериев в отношении лица, выполняющего общественно опасное деяние в виде управления транспортным средством. Таким образом, уголовную ответственность за противоправное управление транспортным средством, повлекшее наступление тяжких последствий, должно нести любое лицо, соответствующее признакам общего субъекта преступления.

Общий субъект преступления - это субъект, обладающий признаками характерными для всех субъектов преступлений. В соответствии со ст. 19 УК РФ к признакам общего субъекта относится: физическое лицо, достижение возраста уголовной ответственности и вменяемость. По признаку возраста уголовная ответственность за совершение рассматриваемого преступления наступает с 16 лет. При этом следует учесть, что возраст субъекта может быть и выше, так как к управлению маршрутными транспортными средствами (трамваем, троллейбусом, автобусом) допускаются только совершеннолетние.

Понятия вменяемости уголовный закон не содержит, поэтому наука уголовного права выводит его из противоположного ему понятия невменяемости. Невменяемость — это особое состояние психики, когда лицо не могло осознавать фактический характер и общественную опасность своих действий (бездействия) либо руководить ими вследствие хронического психического расстройства, временного психического расстройства, слабоумия либо иного болезненного состояния психики (ст. 21 УК РФ). Следовательно, вменяемость — это способность лица понимать характер и значимость совершаемых им действий (бездействия) и сознательно руководить ими.[[127]](#footnote-127)

Применительно к составу преступления, закрепленному в ст. 264 УК РФ, лицо должно признаваться субъектом преступления независимо от наличия у него прав на вождение транспортного средства, а также вообще навыков вождения. Кроме того, законность нахождения лица за управлением транспортным средством также не имеет значения для квалификации (например, в вождение транспортного средства в результате его угона). Имеет значение только возраст виновного и факт того, что именно он управлял транспортным средством.[[128]](#footnote-128)

Кроме всего ранее сказанного, особое внимание следует обратить на случаи, когда водителем при совершении рассматриваемого преступления транспортным средством управлял обучающийся езде. По общему правилу, за аварии, допущенные учеником во время практической езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность несет инструктор, а не ученик.[[129]](#footnote-129)

Так, курсант С. выехал с инструктором Г. для учебной езды на автомашине ГАЗ-51. Во время поездки в кузов необорудованной для перевозки пассажиров машины с разрешения Г. сели трое граждан. На крутом спуске, следуя с превышением скорости, С. не справился с управлением и растерялся, а Г. не принял своевременных мер к предотвращению аварии, в результате чего машина перевернулась. Один из пассажиров скончался. С. и Г. были осуждены по ч. 2 ст. 2111 УК РСФСР 1960 года (аналог ч. 2 ст. 264 УК РФ). Кассационная инстанция признала С. невиновным в инкриминируемом ему преступлении. Суд в своем решении основывался на том, что хотя С. и находился за рулем, фактическое управление осуществлял инструктор Г., который был обязан своевременно выключить сцепление и затормозить. Однако Г. в нарушение Правил дорожного движения посадил в кузов необорудованного для перевозки людей автомобиля пассажиров, производил учебную езду по дороге со сложными условиями и не выполнил требования Правил о внимательном наблюдении за дорожной обстановкой и своевременном принятии мер к остановке транспорта.[[130]](#footnote-130)

Однако следует заметить, что согласно п. 1.2 Правил дорожного движения, обучаемый тоже относится к водителям, так как управляет транспортным средством и обязан выполнять все требования правил. Поэтому в случае, когда курсант игнорирует указания инструктора и нарушает указанные Правила, он подлежит ответственности за дорожно-транспортное преступление.[[131]](#footnote-131)

Несколько иначе решается вопрос о разграничении ответственности водителей-наставников и стажеров. Здесь общим правилом является привлечение к уголовной ответственности только стажера. Ибо он обладает не только необходимыми теоретическими познаниями, но и имеет навыки практического вождения. Водитель-наставник помогает закрепить эти навыки.

Заканчивая изложение субъективных признаков преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, полагаю, что обозначила основные проблемы применительно к рассматриваемому вопросу.

**Глава III. Квалифицирующие признаки преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и разграничение указанного преступления**

Наука уголовного права различает несколько видов конкретных составов преступлений. Учитывая различную общественную опасность преступных посягательств, законодатель конструирует их составы в самостоятельных статьях или разных частях одной и той же статьи Особенной части УК РФ, наделяя их различными признаками, свидетельствующими о повышении опасности подобных преступлений или, наоборот, о ее снижении. При этом избираются качественные и количественные характеристики. Составы конкретных преступных посягательств, содержащие признаки, указывающие на повышенную общественную опасность данных преступлений, наука уголовного права именует составами с отягчающими обстоятельствами или квалифицированными составами.[[132]](#footnote-132)

Введение квалифицирующих обстоятельств в нормы Особенной части УК РФ объясняется необходимостью ужесточить уголовную ответственность лиц, совершивших деяния, содержащие данные признаки. Соответственно совершение деяния, содержащего признаки квалифицированного состава, влечет усиление наказания в рамках санкции соответствующей нормы.

В ст. 264 УК РФ во второй и третьей части вводятся дополнительные обязательные признаки, указывающие на повышение степени общественной опасности совершаемого деяния по сравнению с основным составом, содержащимся в ч. 1 данной статьи. Эти признаки разделены по степени тяжести и характеризуют потерпевшего от преступления.

Основной состав преступления, закрепленный в ч. 1 ст. 264 УК РФ, является определяющим базовые первоначальные характер и степень общественной опасности рассматриваемого преступления. В данном составе в качестве обязательного признака преступления выступает наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью. В связи с этим под признаками, которые должны отягчать наказание, законодатель подразумевает наступление более опасных последствий, чем в ч. 1 ст. 264 УК РФ.

В ч. 2 ст. 264 УК РФ законодатель ввел квалифицирующий признак -причинение смерти человеку по неосторожности. Таким образом, законодатель усиливает уголовную ответственность в связи с наступлением более опасного последствия, чем предусмотрено в ч. 1 ст. 264 УК РФ. Момент наступления смерти в рассматриваемой нами норме законодателем не оговаривается. Исходя из смысла нормы, смерть, наступившая сразу же после дорожно-транспортной аварии, не требует каких-либо разъяснений.

Однако в практике дорожно-транспортных происшествий смерть потерпевшего часто наступает по прошествии некоторого промежутка времени после аварии. Для решения вопроса о том, к какому признаку относить данную ситуацию (к причинению тяжкого вреда здоровью или причинению смерти), необходимо обратиться к нормативным актам иных отраслей права.

Так, в Правилах учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 года, содержится понятие погибшего от дорожно-транспортного происшествия. Погибшим признается лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение 7 последующих суток. В связи с тем, что преступное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств объективно всегда выражается в дорожно-транспортном происшествии, использование критериев погибшего лица применительно к ч. 2 ст. 264 УК РФ юридически вполне допустимо.[[133]](#footnote-133)

Законодатель связывает наступление смерти с последствиями дорожно-транспортного происшествия. Это означает, что в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств потерпевшему причиняется вред здоровью, не совместимый с жизнью.

Таким образом, следует указать, что по ч. 2 ст. 264 УК РФ потерпевшему должен быть причинен тяжкий вред здоровью, который закономерно приводит к наступлению смерти. Смерть может наступить сразу по причинению данного вреда здоровью либо, в связи с особенностями организма потерпевшего или характером повреждений, по истечении промежутка времени. Именно закономерность смертельного исхода является основанием вменения виновному ч. 2 ст. 264 УК РФ, а не ч. 1 данной статьи при наступлении смерти через определенное время после аварии.[[134]](#footnote-134)

Кроме сказанного при квалификации по ч. 2 ст. 264 УК РФ возможны ситуации, когда наступление смерти возможно было предотвратить путем своевременного медицинского вмешательства. В данном случае смерть была закономерным итогом причиненного вреда здоровью, поэтому теоретическая вероятность предотвращения смерти при своевременности оказания медицинской помощи не влияет на квалификацию.[[135]](#footnote-135)

В ч. 3 ст. 264 УК РФ в качестве квалифицирующего обстоятельства предусматривается причинение смерти двум и более лицам. В п. 7 Постановления Пленума Верховного Суда РФ^ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. 211, 2112, 1481 УК РСФСР)» от 22 октября 1969 года № 50 содержится указание на то, что смерть может причиняться только двум или более потерпевшим.[[136]](#footnote-136) Из этого следует, что при вменении лицу ч. 3 ст. 264 УК РФ суду необходимо устанавливать причинную связь между общественно опасным деянием и смертью каждого из потерпевших. Смерть нескольких лиц в результате совершения разных общественно опасных деяний ч. 3 ст. 264 УК РФ не охватывается. Данную ситуацию следует квалифицировать как реальную совокупность преступлений.[[137]](#footnote-137)

Кроме того, важной характеристикой рассматриваемого последствия преступления является соотношение по времени момента причинения вреда здоровью потерпевшим, повлекшего их смерть. Вред здоровью в данном случае всем потерпевшим должен причиняться либо одновременно, либо за краткий промежуток времени. Данная позиция обусловлена особенностями механизма дорожно-транспортного происшествия, телесные повреждения нескольким лицам в результате одного общественно опасного деяния объективно не могут быть причинены за длительный промежуток времени.

Здесь следует отметить, что при совершении преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств как единого деяния нескольким потерпевшим может быть причинен различный вред (одному потерпевшему тяжкий вред здоровью, другому смерть). В данном случае суд в приговоре обязан указать все наступившие последствия, имеющие уголовно-правовое значение, но общая квалификация должна проводиться по тому составу преступления, который содержит наиболее опасное последствие.[[138]](#footnote-138) Так, например, при одновременном причинении тяжкого вреда здоровью и смерти квалифицировать следует по ч. 2 ст. 264 УК РФ.

При квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, у правоприменителей могут возникать вопросы, связанные с разграничением данного преступления с другими преступлениями. Определенную сложность может вызвать отграничение неосторожного отношения к последствиям от умышленного. Для преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, как мы уже ранее указывали, вина характеризуется только неосторожной формой. В случае установления умышленного отношения субъекта преступления к последствиям, содеянное им должно квалифицироваться в зависимости от последствий как умышленное причинение тяжкого вреда здоровью (ст. 111 УК РФ) или убийство (ст. 105 УК РФ).

Некоторые проблемы в разграничении указанных преступлений могут возникнуть при отграничении преступного легкомыслия от косвенного умысла. Сложность отграничения указанных видов вины заключается в том, что субъект в обоих видах вины предвидит наступление общественно опасных последствий и не желает их наступления. Разграничение этих видов вины следует проводить как по интеллектуальному, так и по волевому моменту. Предвидение возможности наступления общественно опасных последствий в преступном легкомыслии носит абстрактный характер, то есть лицо знает о том, что его деяние в принципе может привести к вреду, но в данном конкретном случае он уверен, что этого не произойдет. При косвенном умысле субъект предвидит конкретную возможность наступления последствий, то есть он понимает, что созданная им опасная обстановка реально может привести к причинению вреда здоровью или смерти человеку. Более важное отличие заключается в волевом моменте вины. При преступном легкомыслии лицо рассчитывает на какие-то конкретные обстоятельства, которые должны предотвратить наступление общественно опасных последствий. При косвенном умысле расчет на «авось» либо на какие-то сколь, либо не значащие обстоятельства.[[139]](#footnote-139)

Также следует обратить внимание на то, что квалификация преступления по ст. 264 УК РФ исключает оценку содеянного как неосторожного причинения тяжкого вреда здоровью (ст. 118 УК РФ) и неосторожного причинения смерти (ст. 109 УК РФ). В данном случае возникает ситуация конкуренции уголовно-правовых норм. Данный вид конкуренции в теории уголовного права именуется конкуренцией общей и специальной нормы.

Под конкуренцией общей и специальной нормы в теории уголовного права принято понимать схватывание одного преступления одновременно общей и специальной уголовно-правовой нормой. В соответствии с ч. 3 ст. 17 УК РФ квалификация осуществляется по норме специальной без ссылки на общую норму.[[140]](#footnote-140) В нашем случае квалификация преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств должна осуществляться только по ст. 264 УК РФ без указания ст. 109 или 118 УК РФ.

В п. 8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. 211, 2112, 1481 УК РСФСР)» от 22 октября 1969 года № 50 содержится указание о разграничении преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и преступлений, посягающих на отношения по охране труда и безопасности трудовой деятельности.[[141]](#footnote-141) Необходимость этого указания обусловлена тем, что одним из предметов состава преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, являются самоходные машины. Данный вид механизмов предназначен для производственной и иной технической деятельности. Многие из этих механизмов свое функциональное назначение осуществляют в ходе движения (в том числе и дорожного). Поэтому при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти человеку самоходной машиной возникает коллизия, связанная с выбором необходимой уголовно-правовой нормы.

Возникающие вопросы разграничения следует решать исходя из того, какие правила безопасности были нарушены: правила, связанные с дорожным движением, или правила безопасного осуществления трудовой и производственной деятельности. Если общественно опасное деяние заключается в нарушении правил безопасности при выполнении производственно-технической деятельности, то квалификацию следует осуществлять в зависимости от ситуации по ст. 143, 216 или иным статьям УК РФ. В случае, когда общественно опасное деяние содержит в себе только нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, квалификация должна осуществляться только по ст. 264 УК РФ.[[142]](#footnote-142)

Рассматриваемое нами преступление следует также отличать от нарушения правил вождения или эксплуатации транспортных средств военного назначения (ст. 350 УК РФ). В указанной норме законодатель предусмотрел наступление уголовной ответственности за вождение с нарушением правил безопасности при осуществлении дорожного движения транспортных средств военного назначения.

Отграничение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ и ст. 350 УК РФ, следует проводить по объекту и предмету преступления, а также по субъекту преступления. Преступление, закрепленное в ст. 350 УК РФ, посягает на отношения, связанные с несением военной службы. Поэтому субъектом данного преступления может выступать только военнослужащий. Преступление, описанное в ст. 264 УК РФ, посягает на отношения безопасности дорожного движения, не затрагивая отношения по осуществлению военной службы.[[143]](#footnote-143) Кроме того, субъектом этого преступления может быть любое лицо. Предметом преступного нарушения правил вождения машин военного назначения могут являться механические транспортные средства, которые специально предназначены или приспособлены для выполнения военной службы. Предметом преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, могут быть любые транспортные средства, которые Правилами дорожного движения относятся к категории механических.

На основании сказанного, мы видим, что преступное нарушение правил вождения транспортных средств военного назначения является специальным случаем преступного нарушения правил безопасности дорожного движения. Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение тяжких последствий, следует квалифицировать по ст. 350 УК РФ в случае, когда оно допускается военнослужащим при исполнении служебных обязанностей, управляющим транспортным средством военного назначения.

В правоприменителъной практике часты случаи, когда в ходе совершения угона или хищения автотранспорта выполняется состав преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В данном случае лицо, с прямым умыслом завладев чужим транспортным средством, нарушает правила безопасности дорожного движения, что приводит к наступлению последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Специфика описанной ситуации заключается в том, что субъект сознательно незаконно завладевает транспортным средством и, чаще всего, сознательно нарушает правила дорожного движения (попытка скрыться от погони, озорство и т.д.). Однако по отношению к наступившим тяжким последствиям субъект проявляет неосторожную форму вины (легкомыслие или небрежность). Таким образом, в ходе совершения умышленного преступления общественно опасные последствия наступают по неосторожности. В данном случае, возможно, предположить, что мы имеем дело с единым преступлением, содержащим двойную форму вины - умысел на деяние, которое само является преступлением, и неосторожность на последствия. Однако данное мнение, полагаем, будет ошибочным.

Для единого преступления необходимо установить наличие причинной связи между деянием и наступившими последствиями. В нашей ситуации незаконное завладение транспортным средством не является причиной наступления последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти человека. Причиной наступления этих последствий будет нарушение правил безопасности дорожного движения. Кроме того, составы угона автотранспортного средства или его хищения не содержат в себе нарушения указанных правил и наступления тяжких последствий. Исходя из сказанного, невыполнение предписаний по безопасному дорожному движению в ходе угона или хищения транспортного средства и причинение в результате этого последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, требует самостоятельной уголовно-правовой оценки. Таким образом, нарушение правил дорожного движения при угоне или хищении автотранспортного средства, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку, следует рассматривать как идеальную совокупность преступлений, предусмотренных ст. 166 УК РФ (или ст. 158-162 УК РФ), и ст. 264 УК РФ.

Неосторожная форма вины исключает институт соучастия в преступлении.[[144]](#footnote-144) Поэтому совместное выполнение двумя и более лицами состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует рассматривать как неосторожное сопричинение. Так как институт неосторожного сопричинения не нашел своего выражения в уголовном законе, то деяние каждого из сопричинителей следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ отдельно.

В данном случае суд обязан указать в приговоре, какие именно правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, явившихся причиной наступления общественно опасных последствий, были нарушены каждым из субъектов.

Таковы основные проблемы квалифицирующих признаков преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и некоторых вопросов разграничения.

**Заключение**

В заключении мы излагаем основные выводы и предложения, сформулированные в ходе исследования:

1. Норма, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, является одним из важнейших средств предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

2. Непосредственный объект преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, следует понимать как совокупность общественных отношений, обеспечивающих защищенность участников дорожного движения от причинения вреда жизни или здоровью. В качестве дополнительного объекта преступления выступают общественные отношения, охраняющие жизнь и здоровье человека.

3. Законодатель в ст. 264 УК РФ в качестве предмета преступления обозначил механические транспортные средства, исключив, таким образом, из предмета двух- или трехколесные транспортные средства, приводимые в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 см и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час. В связи с тем, что транспортные средства, не относящиеся к числу механических, также осуществляют дорожное движение, то нарушение водителями данного транспорта правил безопасности дорожного движения может повлечь совершение дорожно-транспортного происшествия и наступление последствий, указанных в ст. 264 УК РФ. На этом основании в ст. 264 УК РФ должна закрепляться ответственность лиц, управляющих всеми видами транспортных средств, осуществляющих дорожное движение.

4. В теории уголовного права России под общественно опасным деянием преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, общепринято понимать нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Таковое понимание деяния является абстрактным и не отображающим сущности данного преступления, так как охватываются не только общественные отношения, связанные с движением дорожно-транспортных средств, но и иные отношения не связанные с дорожным движением. Кроме того, понятие управления транспортным средством, используемое законодателем в диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ, следует рассматривать не как свойство субъекта преступления, а как составную часть общественно опасного деяния. Таким образом, общественно опасным деянием этого преступления является управление транспортным средством с нарушением правил безопасности дорожного движения.

4. Причинная связь в преступлении, закрепленном в ст. 264 УК РФ, может быть как простой (деяние - последствие), так и сложной (деяние - промежуточный результат - последствие). Лицо, нарушившее правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, может создать аварийную ситуацию на дороге, в результате другие водители, уклоняясь от аварии, сами нарушают порядок движения и в результате причиняют вред здоровью третьим лицам или себе. Таким образом, причинная связь вполне может представлять двухзвенный характер: одно нарушение порождает другое, а другое в свою очередь порождает общественно опасное последствие. Поэтому в случае установления сложной причинной связи между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и тяжкими последствиями данное происшествие следует квалифицировать как единое преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ.

5. При квалификации преступления по ч. 3 ст. 264 УК РФ следует учитывать, что гибель всех потерпевших должна находиться в причинной связи с одним общественно опасным деянием.

6. Разграничение преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств с преступлениями, посягающими на безопасность трудовой или производственной деятельности, следует проводить на основании того, какие правила были нарушены: правила дорожного движения (эксплуатации транспортных средств) или правила безопасного осуществления трудовой деятельности.

7. Проблема нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта является комплексной. Она не должна замыкаться в рамках только технических наук. Использование правового, криминологического потенциала, достижения демографии, социологии, психологии и других общественных наук позволяет взглянуть на нее более объемно, учитывая при этом и реалии научно-технического прогресса.

8. Современное состояние преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, характеризуется ежегодным экспоненциальным приростом количества соответствующих противоправных посягательств, а также увеличением тяжести их последствий, предусмотренных уголовным законом.

9. Объективными детерминантами преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта являются состояние автотранспортного средства и дороги, конфигурация дороги, погодные условия, динамичность смены дорожной обстановки, действия третьих лиц - переходов, ремонтных работников, сотрудников правоохранительных органов и др.

Кроме того, объективными условиями преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств являются факторы гелиоактивности, снижающие надежность психофизиологических свойств водителей транспортных средств.

10. Факторами субъективного характера, детерминирующими совершение преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, являются управление транспортным средством в состоянии опьянения; низкий уровень правосознания водителей; недостатки в организационно-управленческой работе администрации организаций, предприятий или учреждений, в которых имеются автохозяйства; низкоэффективная деятельность специализированных автошкол, осуществляющих подготовку водителей; пробелы во взаимодействии подразделений ГИБДД МВД России с представителями средств массовой информации.

11. Социально-демографическая, уголовно-правовая и нравственно-психологическая характеристика личности водителей, совершивших преступное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта, дают достаточно оснований для того, чтобы утвердиться в выводе о том, что преступление детерминирует не ситуация, не стечение случайных моментов, а поведение лица, допустившее невнимательность, беспечность, неправильную оценку ситуации, несвоевременное, неверное, неумелое реагирование на возникшую опасность при движении по дороге.

12. При сопоставлении криминологической характеристики лиц, виновных в совершении автотранспортных преступлений, с данными, характеризующими лиц, совершивших иные, в том числе и умышленные преступления, отчетливо просматриваются общие закономерности, тенденции, качества. Они связаны с возрастом, образованием, предшествующим поведением, уровнем правосознания, отношением к труду, совершенному деянию и рядом других социально-психологических качеств.

Эти закономерности весьма перспективно учитывать при определении мероприятий по предупреждению рассматриваемых преступлений, а также форм и методов профилактического воздействия на личность водителя-правонарушителя.

13. Диапазон социальных и организационных мер по предупреждению преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта достаточно широк. При этом расширение роли уголовно-правовых норм в предупреждении соответствующих преступлений нуждается в принятии законодателем и дальнейшем обеспечении их фактического выполнения.

14. Деятельность органов правоохранительных органов в сфере предупреждения преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств должна включать в себя комплекс мер, связанных с правовыми, социальными, организационными, управленческими и другими мерами. Данный комплекс должен включать в себя следующие меры:

- деятельность по оценке качества работы школ и курсов, занимающихся подготовкой автолюбителей, введением специальных курсов повышения водительской квалификации;

- улучшение информирования участников дорожного движения об особенностях конкретных участков дорог, внедрение новых, более современных технических средств активной безопасности, повышение общего уровня организации дорожного движения.

- осуществление индивидуально-профилактической работы с лицами, допускающими систематическое совершение административных правонарушений в области дорожного движения;

- активизация взаимодействия со средствами массовой информации в осуществлении правовой пропаганды и популяризации правил дорожного движения;

- деятельность по реорганизации медико-профилактических мероприятий, связанных с обследованием водителей на автопредприятиях, проводимые во время предрейсовых медицинских осмотров.

**Список использованной литературы**

**I. Нормативные правовые акты и судебная практика**

1. Конституция Российской Федерации 1993 г. – М.: Норма-Пресс, 2002. – 48 с.
2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Принят Госдумой 22 ноября 2001. Одобрен Советом Федерации 5 декабря 2001 г. – СПб: Юрид. центр Пресс, 2002 г. – 1009 с.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (Ко-АП).
4. Федеральный закон "О безопасности" от 5 марта 1992 года.
5. Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 года "О безопасности дорожного движения".
6. Федеральный закон от 25 июня 1998 года "О внесении изменений и дополнений в Уголовный Кодекс Российской Федерации".
7. Федеральный закон от 8 декабря 2003 года "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации".
8. Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения".
9. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 октября 1969 года № 50 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. 211, 2112, 1481 УК РСФСР)".
10. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11 "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях".
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года "О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации".
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 1994 года "О порядке оперативного управления федеральным дорожным фондом Российской Федерации".
13. "Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации", утвержденные Постановлением Правительства РФ от 6 августа 1998 года.

Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР. – М.: Юрид. лит., 1967.

1. "Правила дорожного движения", утвержденные Постановлением Совета Министров РФ от 23 октября 1993 года.
2. "Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений", утвержденные Постановлением Правительства РФ от 8 июля 1997 года.
3. "Правила учета дорожно-транспортных происшествий", утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 года.

Правила судебно-медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью (Приложение 2 к приказу Минздрава РФ от 10 декабря 1996 г. № 407 «О введении в практику правил производства судебно-медицинских экспертиз» (в ред. Приказа Минздрава РФ от 05.03.1997 № 61) // Медицинская газета, 1997. 21 марта.

Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел РФ, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 6 августа 1998 // Электронная справочная система «Гарант».

1. "Наставление о работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации", утвержденное приказом МВД России от 20 апреля 1999 года.

О мерах по предотвращению дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах и оказанию помощи семьям погибших и пострадавшим 26 сентября 1996 года на железнодорожном переезде. Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 1996 г. № 1160.

1. "Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов", утвержденное приказом Минтранса России от 9 марта 1995 года.
2. "Правила производства судебно-медицинских экспертиз: Приложение 2", утвержденное приказом Минздрава РФ от 10 декабря 1996 года.
3. Приказ Минздрава СССР от 4 января 1983 года "О профилактике дорожно-транспортных происшествий и совершенствовании системы оказания медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях".
4. "Европейское соглашение, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)" от 1 июля 1970 года.
5. Дорожно-транспортные происшествия: Нормативные акты, материалы судебной практики, образцы документов / Под ред. М.Ю. Тихомирова. М., 2003.

Алфавитный сборник распоряжений по Санкт-Петербургскому Градоначальству и Полиции, извлеченных из приказов 1866-1885 гг. СПб., 1886. – С. 153.// ЭБД ФАПСИ

Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства и столичной полиции. 1908. 8 октября // ЭБД ФАПСИ

Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства и столичной полиции. 1910. 2 февраля // ЭБД ФАПСИ

СУ, 1920, № 57. Ст. 251-268.

СУ. 1924. № 79. Ст. 286.

СУ. 1922. № 15. Ст. 153. – С. 197.

СУ. 1923. № 48. Ст. 466.

СЗ СССР. 1931. № 4. Ст. 44. С. 37 // ЭБД Кодекс

Известия Санкт-Петербургской городской думы. 1901. № 31. С. 1328, 1329 // ЭБД ФАПСИ

Об устройстве извозчичьего промысла. СПб., 1866. С. 1 // ЭБД ФАПСИ

1. Практика прокурорского надзора при рассмотрении судами уголовных дел. Сб. документов. – М.: Юрид. лит., 1987.

Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. // ЭБД ФАПСИ

Свод Законов Российской империи. Т. XIV СПб., 1890. // ЭБД ФАПСИ

Подробное изложение круга обязанностей и предметов ведомства земских и городских полиций, по существующим законам. СПб., 1862. // ЭБД ФАПСИ

Российский государственный исторический архив. СПб// www.pfarhiv.ru

1. Сборник важнейших декретов и постановлений советского правительства по уголовному законодательству (1917- 1937 г.).- М., 1938.

Сборник постановлений Пленума Президиума и определений судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РСФСР. 1961-1963. - М., 1964.

Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-1986. // ЭБД Кодекс.

Сборник постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. – М.: Спарк, 1999.

Сборник действующих постановлений пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. – М.: Норма-Пресс, 2000.

Сборник обязательных постановлений, изданных Санкт-Петербургским Градоначальником, на основании положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия и Санкт-Петербургскою Думою, на основании 103 и последующих статей Городового Положения. СПб., 1883. // ЭБД ФАПСИ

Секретный и Главный Комитеты по крестьянскому делу. Государственный Совет. СПб., 1862. // ЭБД ФАПСИ

Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. СПб., 1845. // ЭБД ФАПСИ

Уголовное уложение о маловажных преступлениях и проступках. Ст. 268. СПб., 1862. // ЭБД ФАПСИ

Бюллетень Верховного Суда СССР. 1950. № 11 // www.sudrf.ru

Бюллетень ВС РСФСР. 1989. № 4. // ЭБД Кодекс

Бюллетень Верховного Суда РФ, 1997, № 10.

Бюллетень Верховного Суда РФ, 1998, № 4.

Уголовный кодекс Республики Беларусь. - СПб, 2001.

Уголовный кодекс Республики Болгария. - СПб, 2001.

Уголовный кодекс Голландии. - СПб, 2001.

Уголовный кодекс КНР.- СПб, 2001.

Уголовный кодекс Латвийской республики. - СПб, 2001.

Уголовный кодекс Республики Узбекистан. - СПб, 2001.

Уголовный кодекс Украины. - СПб, 2001.

Уголовный кодекс ФРГ.- СПб, 2003.

Уголовный кодекс Эстонской республики. - СПб, 2001.

Ведомости ВС РСФСР. 1968. № 26. // ЭБД Кодекс

1. Ведомости ВС РСФСР. 1985. № 40 // ЭБД Кодекс

Ведомости РФ. 1993. № 3. // ЭБД Кодекс

Ведомости ВС РСФСР. 1972. № 51. // ЭБД Кодекс

Ведомости РФ. 1993. № 3. // ЭБД Кодекс

Ведомости ВС РСФСР. 1985. № 40. // ЭБД Кодекс

Ведомости РФ. 1992. № 47. // ЭБД Кодекс

**II. Научная и учебная литература, статьи, тезисы**

1. Алексеев Б.А., Колпаков М.И. Безопасность дорожного движения автомобильного транспорта. / Б.А. Алексеев, М.И. Колпаков. - М.: Юрид. лит. 1972.
2. Алексеев Н.С. Рецензия на работу Б.А. Куринова «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения на автотранспорте / Н.С. Алексеев // Правоведение, 1958, № 2.
3. Анализ обеспечения дорожной безопасности во Франции // Борьба с преступностью за рубежом. 1993. № 2.
4. Бондарчик Л.С. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений /Л.С. Бондарчик. – М.: МГУ, 2006.

Брайнин Я.М. Уголовная ответственность ее основания в советском уголовном праве / Я.М. Брайнин. – М.: Юрид. лит., 1963.

Волков Б.С. Мотивы преступлений (Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование) / Б.С. Волков. – Казань: КазГУ, 1982.

Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика / Л.Д. Гаухман. – М.: Юристъ, 2003.

Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: понятие, значение, правила / Л.Д. Гаухман. – М.: Юристъ, 2001.

1. Гаухман Л.Д. Объект преступления: Лекция / Л.Д. Гаухман. – М.: Юристъ, 1992.
2. Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление / П.С. Дагель, Д.П. Котов. – Воронеж: Воронежский ун-т, 1974.

Дагель П.С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы / П.С. Дагель. – М.: Юрид. лит., 1977.

Данилов Е.П. Автомобильные дела: Административные. Уголовные. Гражданские. Экспертиза / Е.П. Данилов. – М.: Альт., 2000.

Дурманов Н.Д. Уголовная ответственность за преступления против общественного порядка и здоровья населения / Н.Д. Дурманов. – М.: Юрид. лит., 1962.

Жулев В.И., Гирько С.И. Уголовная ответственность за ДТП / В.И. Жулев, С.И. Гирько // Юридический Консультант, 1997, № 7.

Жулев В.И., Краенский Е.А., Гирько С.И. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев, Е.А. Краенский, С.И. Гирько. – М.: Юрид. лит., 1991.

Жулев В.И. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения автотранспорта. Дисс. д-ра юрид. наук. / В.И. Жулев. – М., 1965.

Жулев В.И. Транспортные преступления / В.И. Жулев. – М.: Альт, 2001.

Замосковцев П.Б., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел / П.Б. Замосковцев, А.И. Коробеев. – Хабаровск, 1988.

Зингер Г. Ваши права, водитель / Г. Зингер // За рулем, 1987, № 11.

Злобин Г.А., Никифоров Б.С. Умысел и его формы / Г.А. Злобин, Б.С. Никифоров. – М.: Юрид. лит., 1972.

Иванова В.В. Уголовная ответственность лиц, управляющих транспортными средствами, за нарушение правил эксплуатации и безопасности дорожного движения / В.В. Иванова. – Якутск, 1990.

Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению / Н.Г. Иванов, С.М. Корабельников. – М.: Юрид. лит., 1990.

Кадников Н.Г. Квалификация преступлений и вопросы судебного толкования: теория и практика / Н.Г. Кадников. – М., 2003.

Калистов А. Оценка причинных связей по делам об автотранспортных преступлениях / А. Калистов // Соц. законность, 1971, № 4.

Квашин В.Е. Ответственность за неосторожность / В.Е. Квашин. – Казань: КазГУ, 2001.

Кононов А.Л. Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные преступления / А.Л. Кононов // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. – Тюмень, 1991.

Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. Ю.И. Скуратов и В.М. Лебедева. – М.: Норма-Пресс, 2000.

1. Коробеев А.И. Транспортные преступления. / А.И. Коробеев. – СПб: Норма-Пресс, 2003.
2. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробеев. – М.: Юрид. лит., 1990.
3. Котов Д.П. Цель и целеполагание в неосторожных преступлениях / Д.П. Котов // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью в условиях научно-технической революции: Сб. науч. тр. – Владивосток: ДВГУ, 1976.
4. Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления / И.Н. Кременов. – Ташкент: Юрид. лит., 1990.
5. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юрид. лит, 1960.
6. Кудрявцев В.Н. Теоретические основы квалификации преступлений / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юрид. лит., 1963.
7. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления: квалификация и ответственность / Б.А. Куринов. – М.: Юрид. лит., 1976.
8. Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений: ст.ст. 85, 87 УК РСФСР / Б.А. Куринов. – М.: Юрид. лит., 1965.

Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. /В.В. Лукьянов. – М.: Юрид. лит., 1979.

Лукьянов В.В. Мир на колесах / В.В. Лукьянов. – М.: Мир, 1991.

Манинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. / В.Б. Манинин. – СПб: Норма-Пресс, 2000.

Миньковский Г.М., Магомедов А.А., Ревин В.П. Уголовное право России. Учебник / Г.М. Миньковский, А.А. Магомедов, В.П. Ревин. – М.: Юристъ, 1998.

Назаренко Г.В. Невменяемость / Г.В. Назаренко. – СПб.: Норма-Пресс, 2002.

Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций. /А.В. Наумов. – М.: Мир, 1999.

Незнамова З.А. Коллизии в уголовном праве / З.А. Незнамова. – Екатеринбург: УрГУ, 1994.

Новоселов Г.П. Учение об объекте преступления. Методологические аспекты / Г.П. Новоселов. – М.: Юристъ, 2001.

Онучин А.П. К вопросу об уголовно-правовой и криминологической характеристике личности субъекта транспортного преступления / А.П. Онучин // Проблемы совершенствования расследования и профилактики преступлений на современном этапе: Межвуз. сб. науч. тр. – Уфа: Башкир. ун-т, 1990.

Павлов В.Г. Субъект преступления. / В.Г. Павлов. – СПб.: Норма-Пресс, 2001.

Питеркин И.В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII – первой половине XX вв.: историко-правовой аспект: Дисс. к.ю.н. / И.В. Питеркин. – СПб: СпбГУ, 1997.

Питеркин И. Из истории правил движения / И. Питеркин // За рулем, 1986, № 3.

Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам / А.И. Рарог. – СПб.: СПбГУ, 2003.

Расторопов С.В. Уголовно-правовая охрана здоровья человека от преступных посягательств / С.В. Расторопов. – М.: Юристъ, 2003.

Скляров С.В. Вина и мотивы преступного поведения / С.В. Скляров. – СПб, 2004.

Соктоев З.Б. Причинность в ДТП: Уголовно-правовая характеристика. Автореф. дисс…. канд. юрид. наук. / З.Б. Соктоев. – Красноярск, 2001.

1. Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. / А.А. Тер-Акопов. – М.: Юристъ, 2003.
2. Ткаченко В.И. Преступления с двойной формой вины / В.И. Ткаченко //Законодательство, 1998, № 5.
3. Толкаченко А.А. Теоретические основы квалификации преступлений / А.А. Толкаченко. – М.: Норма-Пресс, 2004.

Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления / А.Н. Трайнин. – М.: Юрид. лит., 1957.

Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / И.М. Тяжкова. – СПб: Норма-Пресс, 2002.

Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта / Под ред. Б.А. Куринова. – М.: Юрид. лит., 1982.

Уголовное право России. Особенная часть: Учебник / Отв. ред. Б.В. Здравомыслов. – М.: Юристъ, 1996.

Уголовное право России. Части Общая и Особенная: Учебник / М.П. Журавлев, А.В. Наумов и др. – М.: Юристъ, 2004.

Уголовное право Российской Федерации (Общая часть). Учебник / Под ред. А.И. Марцева. – Омск: ОГУ, 1998.

Уголовное право: Общая и Особенная части. Интенсивный полный курс. Учебник. Изд. 2-е, испр. и доп. / Под ред. Л.Д. Гаухмана, А.А. Энгельгарта. – М.: Норма-Пресс, 2002.

1. Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве / Т.В. Церетели. – М.: МГУ, 1993.
2. Филимонов В.Д. Охранительная функция уголовного права. / В.Д. Филимонов. – СПб.: Норма-Пресс, 2003.
3. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность. / Н.В. Якубенко. – Тюмень: ТюмГУ, 2001.

1. Послание Президента России Федеральному Собранию Российской Федерации 16 мая 2005 г. // Российская газета, 2005, 17 мая. [↑](#footnote-ref-1)
2. Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. Том XIV. Отделение 1. 1839, СПб, 1840. № 12166. – С. 305. // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-2)
3. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. СПб., 1845. – С. 75 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-3)
4. Уголовное уложение о маловажных преступлениях и проступках. Ст. 268. СПб., 1862. – С. 147 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-4)
5. Секретный и Главный Комитеты по крестьянскому делу. Государственный Совет. СПб., 1862. – С. 147 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-5)
6. Об устройстве извозчичьего промысла. СПб., 1866. С. 1 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-6)
7. Там же. С. 18 [↑](#footnote-ref-7)
8. Там же. С. 19. [↑](#footnote-ref-8)
9. Полное собрание Законов Российской империи. Собрание второе. Том XXXVII. Отделение I. 1862. СПб., 1865. № 37864. С. 35 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-9)
10. Подробное изложение круга обязанностей и предметов ведомства земских и городских полиций, по существующим законам. СПб., 1862. – С. 2 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-10)
11. Российский государственный исторический архив. СПб., Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3332. Л. 46 // www.pfarhiv.ru [↑](#footnote-ref-11)
12. Российский государственный исторический архив. СПб., Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3332. Л. 34 // www.pfarhiv.ru [↑](#footnote-ref-12)
13. Питеркин И.В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге (Ленинграде) в XVIII – первой половине XX вв.: историко-правовой аспект: Дисс. к.ю.н. / И.В. Питеркин. – СПб: СпбГУ, 1997. – С. 65. [↑](#footnote-ref-13)
14. Сборник обязательных постановлений, изданных Санкт-Петербургским Градоначальником, на основании положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия и Санкт-Петербургскою Думою, на основании 103 и последующих статей Городового Положения. СПб., 1883. – С. 125 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-14)
15. Алфавитный сборник распоряжений по Санкт-Петербургскому Градоначальству и Полиции, извлеченных из приказов 1866-1885 гг. СПб., 1886. – С. 153.// ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-15)
16. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. СПб., 1845. С. 424-435 .// ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-16)
17. Там же. – С. 435. [↑](#footnote-ref-17)
18. Питеркин И. Из истории правил движения / И. Питеркин // За рулем, 1986, № 3. – С. 19. [↑](#footnote-ref-18)
19. Российский государственный исторический архив. СПб., Ф. 1287. Оп. 44. Д. 261. Л. 4 // www.pfarhiv.ru [↑](#footnote-ref-19)
20. Российский государственный исторический архив. СПб., Ф. 1287. Оп. 44. Дд. 146, 187, 261, 290 // www.pfarhiv.ru [↑](#footnote-ref-20)
21. Известия Санкт-Петербургской городской думы. 1901. № 31. С. 1328, 1329 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-21)
22. Свод Законов Российской империи. Т. XIV СПб., 1890. - С. 53-58 // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-22)
23. Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства и столичной полиции. 1908. 8 октября // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-23)
24. Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства и столичной полиции. 1910. 2 февраля // ЭБД ФАПСИ [↑](#footnote-ref-24)
25. Лукьянов В.В. Мир на колесах / В.В. Лукьянов. – М.: Мир, 1991. – С. 3. [↑](#footnote-ref-25)
26. Зингер Г. Ваши права, водитель / Г. Зингер // За рулем, 1987, № 11. – С. 18-19. [↑](#footnote-ref-26)
27. СУ, 1920, № 57. Ст. 251-268. [↑](#footnote-ref-27)
28. Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР. – М.: Юрид. лит., 1967. [↑](#footnote-ref-28)
29. Ведомости Верховного Совета СССР. 1983. № 12. Ст. 174. [↑](#footnote-ref-29)
30. СУ. 1924. № 79. Ст. 286. [↑](#footnote-ref-30)
31. СУ. 1922. № 15. Ст. 153. – С. 197. [↑](#footnote-ref-31)
32. СУ. 1923. № 48. Ст. 466. [↑](#footnote-ref-32)
33. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления: квалификация и ответственность / Б.А. Куринов. – М.: Юрид. лит., 1976. – С. 65. [↑](#footnote-ref-33)
34. Бюллетень Верховного Суда СССР. 1950. № 11 // www.sudrf.ru [↑](#footnote-ref-34)
35. СЗ СССР. 1931. № 4. Ст. 44. С. 37 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-35)
36. Дурманов Н.Д. Уголовная ответственность за преступления против общественного порядка и здоровья населения / Н.Д. Дурманов. – М.: Юрид. лит., 1962. – С. 32. [↑](#footnote-ref-36)
37. Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений: ст.ст. 85, 87 УК РСФСР / Б.А. Куринов. – М.: Юрид. лит., 1965. – С. 22-26. [↑](#footnote-ref-37)
38. Ведомости ВС РСФСР. 1968. № 26. Ст. 1010 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-38)
39. Ведомости ВС РСФСР. 1985. № 40 Ст. 1398 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-39)
40. Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-1986. – С. 697 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-40)
41. Ведомости РФ. 1993. № 3. Ст. 97 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-41)
42. Ведомости ВС РСФСР. 1972. № 51. Ст. 1207 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-42)
43. Ведомости РФ. 1993. № 3. Ст. 97 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-43)
44. Ведомости ВС РСФСР. 1985. № 40. Ст. 1398 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-44)
45. Ведомости РФ. 1992. № 47. Ст. 2664 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-45)
46. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. Ю.И. Скуратов и В.М. Лебедева. – М.: Норма-Пресс, 2000. – С. 236. [↑](#footnote-ref-46)
47. Бюллетень ВС РСФСР. 1989. № 4. С. 4 // ЭБД Кодекс [↑](#footnote-ref-47)
48. Уголовный кодекс Республики Беларусь. - СПб, 2001; Уголовный кодекс Республики Болгария. - СПб, 2001; Уголовный кодекс Голландии. - СПб, 2001; Уголовный кодекс КНР.- СПб, 2001; Уголовный кодекс Латвийской республики. - СПб, 2001; Уголовный кодекс Республики Узбекистан. - СПб, 2001; Уголовный кодекс Украины. - СПб, 2001; Уголовный кодекс ФРГ.- СПб, 2003; Уголовный кодекс Эстонской республики. - СПб, 2001. [↑](#footnote-ref-48)
49. Жулев В.И., Гирько С.И. Уголовная ответственность за ДТП / В.И. Жулев, С.И. Гирько // Юридический Консультант, 1997, № 7. – С. 22. [↑](#footnote-ref-49)
50. Коробеев А.И. Транспортные преступления. / А.И. Коробеев. – СПб: Норма-Пресс, 2003. – С. 89. [↑](#footnote-ref-50)
51. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробеев. – М.: Юрид. лит., 1990. – С. 106. [↑](#footnote-ref-51)
52. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. 211, 211-2, 148-1 УК РСФСР). Постановление Пленума ВС РСФСР от 22 октября 1969 г. № 50 (с послед. изм. и доп) // Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (РФ) по уголовным делам. – М., 1997. – С. 364. [↑](#footnote-ref-52)
53. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. /В.В. Лукьянов. – М.: Юрид. лит., 1979. – С. 67. [↑](#footnote-ref-53)
54. Алексеев Н.С. Рецензия на работу Б.А. Куринова «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения на автотранспорте / Н.С. Алексеев // Правоведение, 1958, № 2. – С. 145. [↑](#footnote-ref-54)
55. Бюллетень Верховного Суда РФ, 1997, № 10. – С. 10. [↑](#footnote-ref-55)
56. Закон «О безопасности дорожного движения». Ст. 2 // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873 [↑](#footnote-ref-56)
57. Уголовное право Российской Федерации (Общая часть). Учебник / Под ред. А.И. Марцева. – Омск: ОГУ, 1998. – С. 68. [↑](#footnote-ref-57)
58. Жулев В.И. Уголовная ответственность за нарушения правил безопасности движения автотранспорта. Дисс. д-ра юрид. наук. / В.И. Жулев. – М., 1965. – С. 34. [↑](#footnote-ref-58)
59. Жулев В.И., Гирько С.И. Уголовная ответственность за ДТП / В.И. Жулев, С.И. Гирько // Юридический консультант, 1997, № 7. – С. 22. [↑](#footnote-ref-59)
60. Правила судебно-медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью (Приложение 2 к приказу Минздрава РФ от 10 декабря 1996 г. № 407 «О введении в практику правил производства судебно-медицинских экспертиз» (в ред. Приказа Минздрава РФ от 05.03.1997 № 61) // Медицинская газета, 1997. 21 марта. [↑](#footnote-ref-60)
61. Правила учета дорожно-транспортных происшествий (с изм. на 2 февраля 2000 года). Утверждены постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. 3 647. [↑](#footnote-ref-61)
62. Архив Красноярского краевого суда: Уголовное дело № 231-99. [↑](#footnote-ref-62)
63. О мерах по предотвращению дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах и оказанию помощи семьям погибших и пострадавшим 26 сентября 1996 года на железнодорожном переезде. Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 1996 г. № 1160. [↑](#footnote-ref-63)
64. Соктоев З.Б. Причинность в ДТП: Уголовно-правовая характеристика. Автореф. дисс…. канд. юрид. наук. / З.Б. Соктоев. – Красноярск, 2001. [↑](#footnote-ref-64)
65. Сборник постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. – М.: Спарк, 1999. – С. 69. [↑](#footnote-ref-65)
66. Манинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. / В.Б. Манинин. – СПб: Норма-Пресс, 2000. – С. 4. [↑](#footnote-ref-66)
67. Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве / Т.В. Церетели. – М.: МГУ, 1993. – С. 236-237. [↑](#footnote-ref-67)
68. Бюллетень Верховного Суда РФ, 1998, № 4. – С. 12. [↑](#footnote-ref-68)
69. Калистов А. Оценка причинных связей по делам об автотранспортных преступлениях / А. Калистов // Соц. законность, 1971, № 4. – С. 38. [↑](#footnote-ref-69)
70. Замосковцев П.Б., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел / П.Б. Замосковцев, А.И. Коробеев. – Хабаровск, 1988. – С. 30. [↑](#footnote-ref-70)
71. Бондарчик Л.С. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений / Л.С. Бондарчик. – М.: МГУ, 2006. – С. 107. [↑](#footnote-ref-71)
72. Манинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. / В.Б. Манинин. – СПб: Норма-Пресс, 2000. – С. 272. [↑](#footnote-ref-72)
73. Бондарчик Л.С. Там же. – С. 108. [↑](#footnote-ref-73)
74. Архив городского суда г. Санкт-Петербурга // www.rfarhiv.ru [↑](#footnote-ref-74)
75. Правила дорожного движения. П. 10.1 www.doroga.ru [↑](#footnote-ref-75)
76. Кудрявцев В.Н. Теоретические основы квалификации преступлений / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юрид. лит., 1963. – С. 183-184. [↑](#footnote-ref-76)
77. Иванова В.В. Уголовная ответственность лиц, управляющих транспортными средствами, за нарушение правил эксплуатации и безопасности дорожного движения / В.В. Иванова. – Якутск, 1990. – С. 34. [↑](#footnote-ref-77)
78. Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций. ./А.В. Наумов. – М.: Мир, 1999. – С. 146-148. [↑](#footnote-ref-78)
79. Расторопов С.В. Уголовно-правовая охрана здоровья человека от преступных посягательств / С.В. Расторопов. – М.: Юристъ, 2003. – С. 224. [↑](#footnote-ref-79)
80. Кадников Н.Г. Квалификация преступлений и вопросы судебного толкования: теория и практика / Н.Г. Кадников. – М., 2003. – С. 49. [↑](#footnote-ref-80)
81. Новоселов Г.П. Учение об объекте преступления. Методологические аспекты / Г.П. Новоселов. – М.: Юристъ, 2001. – С. 1-66. [↑](#footnote-ref-81)
82. Уголовное право: Общая и Особенная части. Интенсивный полный курс. Учебник. Изд. 2-е, испр. и доп. / Под ред. Л.Д. Гаухмана, А.А. Энгельгарта. – М.: Норма-Пресс, 2002. – С. 8-9. [↑](#footnote-ref-82)
83. Филимонов В.Д. Охранительная функция уголовного права. / В.Д. Филимонов. – СПб., 2003. – С. 21. [↑](#footnote-ref-83)
84. Гаухман Л.Д. Объект преступления: Лекция / Л.Д. Гаухман. – М.: Юристъ, 1992. – С. 19. [↑](#footnote-ref-84)
85. Брайнин Я.М. Уголовная ответственность ее основания в советском уголовном праве / Я.М. Брайнин. – М.: Юрид. лит., 1963. – С. 167. [↑](#footnote-ref-85)
86. Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. А.А. Тер-Акопов. – М.: Юристъ, 2003. – С. 32-38. [↑](#footnote-ref-86)
87. Миньковский Г.М., Магомедов А.А., Ревин В.П. Уголовное право России. Учебник / Г.М. Миньковский, А.А. Магомедов, В.П. Ревин. – М.: Юристъ, 1998. – С. 29. [↑](#footnote-ref-87)
88. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: Учебник / М.П. Журавлев, А.В. Наумов и др. – М.: Юристъ, 2004. – С. 116-117. [↑](#footnote-ref-88)
89. Там же. – С. 556. [↑](#footnote-ref-89)
90. Лукьянов В.В. Проблемы классификации дорожно-транспортных преступлений / В.В. Лукьянов. – М.: Юрид. лит., 1979. – С. 14. [↑](#footnote-ref-90)
91. Российская газета. 1992. 6 мая. [↑](#footnote-ref-91)
92. Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873. [↑](#footnote-ref-92)
93. Жулев В.И., Краенский Е.А., Гирько С.И. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев, Е.А. Краенский, С.И. Гирько. – М.: Юрид. лит., 1991. – С. 5-8. [↑](#footnote-ref-93)
94. Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть. Курс лекций / А.В. Наумов. – М.: Мир, 1999. – С. 153. [↑](#footnote-ref-94)
95. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта / Под ред. Б.А. Куринова. – М.: Юрид. лит., 1982. – С. 12-14. [↑](#footnote-ref-95)
96. Уголовное право России. Особенная часть: Учебник / Отв. ред. Б.В. Здравомыслов. – М.: Юристъ, 1996. – С. 335. [↑](#footnote-ref-96)
97. Толкаченко А.А. Теоретические основы квалификации преступлений / А.А. Толкаченко. – М.: Норма-Пресс, 2004. – С. 39-42. [↑](#footnote-ref-97)
98. Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел РФ, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 6 августа 1998 // Электронная справочная система «Гарант». [↑](#footnote-ref-98)
99. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. Ю.И. Скуратова и В.М. Лебедева. – М.: Юристъ, 2000. – С. 676. [↑](#footnote-ref-99)
100. Сборник действующих постановлений пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. – М.: Норма-Пресс, 2000. – С. 426. [↑](#footnote-ref-100)
101. Коробеев А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. – СПб.: Норма-Пресс, 2003. – С. 120. [↑](#footnote-ref-101)
102. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений / В.В. Лукьянов. – М.: Юристъ, 1999. – С. 17-19. [↑](#footnote-ref-102)
103. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юрид. лит, 1960. – С. 9. [↑](#footnote-ref-103)
104. Брайнин Я.М. Уголовная ответственность и ее основание в советском уголовном праве / Я.М. Брайнин. – М.: Юрид. лит, 1963. – С. 36. [↑](#footnote-ref-104)
105. Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика / Л.Д. Гаухман. – М.: Юристъ, 2003. – С. 120-170. [↑](#footnote-ref-105)
106. Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления / А.Н. Трайнин. – М.: Юрид. лит., 1957. – С. 37 [↑](#footnote-ref-106)
107. Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам / А.И. Рарог. – СПб: СПбГУ, 2003. – С. 153-162. [↑](#footnote-ref-107)
108. Скляров С.В. Вина и мотивы преступного поведения / С.В. Скляров. – СПб, 2004. – С. 7-22. [↑](#footnote-ref-108)
109. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений / В.В. Лукьянов. – М.: Юрид. лит., 1979. – С. 108-111. [↑](#footnote-ref-109)
110. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. – М.: Норма-Пресс, 2000. – С. 426. [↑](#footnote-ref-110)
111. Ткаченко В.И. Преступления с двойной формой вины / В.И. Ткаченко //Законодательство, 1998, № 5. – С. 61-62. [↑](#footnote-ref-111)
112. Коробеев А.И. Транспортные преступления: квалификация и ответственность./ А.И. Коробеев. – М.: Юрид. лит., 1990. – С. 67-69. [↑](#footnote-ref-112)
113. Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление / П.С. Дагель, Д.П. Котов. – Воронеж: Воронежский ун-т, 1974. – С. 114-115. [↑](#footnote-ref-113)
114. Котов Д.П. Цель и целеполагание в неосторожных преступлениях / Д.П. Котов // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью в условиях научно-технической революции: Сб. науч. тр. – Владивосток: ДВГУ, 1976. – С. 51. [↑](#footnote-ref-114)
115. Дагель П.С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы / П.С. Дагель. – М.: Юрид. лит., 1977. – С. 40. [↑](#footnote-ref-115)
116. Волков Б.С. Мотивы преступлений (Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование) / Б.С. Волков. – Казань: КазГУ, 1982. – С. 77. [↑](#footnote-ref-116)
117. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. / И.М. Тяжкова. – СПб: Норма-Пресс, 2002. – С. 132. [↑](#footnote-ref-117)
118. Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: понятие, значение, правила / Л.Д. Гаухман. – М.: Юристъ, 2001. – С 150-153. [↑](#footnote-ref-118)
119. Кононов А.Л. Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные преступления / А.Л. Кононов // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. – Тюмень, 1991. – С. 47-48. [↑](#footnote-ref-119)
120. Данилов Е.П. Автомобильные дела: Административные. Уголовные. Гражданские. Экспертиза / Е.П. Данилов. – М.: Альт, 2000. – С. 117-120. [↑](#footnote-ref-120)
121. Павлов В.Г. Субъект преступления. / В.Г. Павлов. – СПб.: Норма-Пресс, 2001. – С. 127. [↑](#footnote-ref-121)
122. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / И.М. Тяжкова. – СПб: Норма-Пресс, 2002. – С. 135-136. [↑](#footnote-ref-122)
123. Коробеев А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. – СПб.: Норма-Пресс, 2003. – С. 59-62. [↑](#footnote-ref-123)
124. Уголовное право России. Особенная часть: Учебник / Отв. ред. Б.В. Здравомыслов. – М.: Юристъ, 1996. – С. 337. [↑](#footnote-ref-124)
125. Жулев В.И. Транспортные преступления / В.И. Жулев. – М.: Альт, 2001. – С. 79-82. [↑](#footnote-ref-125)
126. Жулев В.И. Там же. – С. 81. [↑](#footnote-ref-126)
127. Назаренко Г.В. Невменяемость / Г.В. Назаренко. – СПб.: Норма-Пресс, 2002. – С. 83. [↑](#footnote-ref-127)
128. Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению / Н.Г. Иванов, С.М. Корабельников. – М.: Юрид. лит., 1990. – С. 69-71. [↑](#footnote-ref-128)
129. Онучин А.П. К вопросу об уголовно-правовой и криминологической характеристике личности субъекта транспортного преступления / А.П. Онучин // Проблемы совершенствования расследования и профилактики преступлений на современном этапе: Межвуз. сб. науч. тр. – Уфа: Башкир. ун-т, 1990. – С. 34. [↑](#footnote-ref-129)
130. Практика прокурорского надзора при рассмотрении судами уголовных дел. Сб. документов. – М.: Юрид. лит., 1987. – С. 446-448. [↑](#footnote-ref-130)
131. Комментарий к УК РФ/ Под общ. ред. Ю.И. Скуратова и В.М. Лебедева. – М.: Юристъ, 2000. – С. 679. [↑](#footnote-ref-131)
132. Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций / А.В. Наумов. – М.: Юристъ, 1999. – С. 140. [↑](#footnote-ref-132)
133. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. Ю.И. Скуратов и В.М. Лебедева. – М.: Норма-Пресс, 2000. – С. 680. [↑](#footnote-ref-133)
134. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. / Б.А. Куринов. – М.: Юрид. лит., 1976. – С. 67-69. [↑](#footnote-ref-134)
135. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность. / Н.В. Якубенко. – Тюмень: ТюмГУ, 2001. – С. 67. [↑](#footnote-ref-135)
136. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. – М.: Норма-Пресс, 2000. – С. 295. [↑](#footnote-ref-136)
137. Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления / И.Н. Кременов. – Ташкент: Юрид. лит., 1990. – С. 73-75. [↑](#footnote-ref-137)
138. Пункт 8 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях». [↑](#footnote-ref-138)
139. Злобин Г.А., Никифоров Б.С. Умысел и его формы / Г.А. Злобин, Б.С. Никифоров. – М.: Юрид. лит., 1972. – С. 65-67. [↑](#footnote-ref-139)
140. Незнамова З.А. Коллизии в уголовном праве / З.А. Незнамова. – Екатеринбург: УрГУ, 1994. – С. 25-27. [↑](#footnote-ref-140)
141. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями. – М.: Норма-Пресс, 2000. – С. 295. [↑](#footnote-ref-141)
142. Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления / И.Н. Кременов. – Ташкент: Юрид. лит., 1990. – С.77-81. [↑](#footnote-ref-142)
143. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. Ю.И. Скуратов и В.М. Лебедева. – М.: Норма-Пресс, 2000. – С. 845. [↑](#footnote-ref-143)
144. Квашин В.Е. Ответственность за неосторожность / В.Е. Квашин. – Казань: КазГУ, 2001. – С. 25-27. [↑](#footnote-ref-144)