**СОДЕРЖАНИЕ**

[ВВЕДЕНИЕ 3](#_Toc168988222)

[ГЛАВА I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ – НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ 6](#_Toc168988223)

[1.1 Объект и объективная сторона состава преступления – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 6](#_Toc168988224)

[1.2 Субъект и субъективная сторона состава преступления – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 14](#_Toc168988225)

[ГЛАВА II. ВИДЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ 21](#_Toc168988226)

[2.1 Гражданская ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 21](#_Toc168988227)

[2.2 Административная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 26](#_Toc168988228)

[2.3 Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 40](#_Toc168988229)

[ГЛАВА III. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ – НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ 46](#_Toc168988230)

[3.1 Квалифицирующие признаки состава преступления - нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 46](#_Toc168988231)

[3.2 Проблемы квалификации состава преступления - нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 53](#_Toc168988232)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 62](#_Toc168988233)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 65](#_Toc168988234)

[ПРИЛОЖЕНИЯ 67](#_Toc168988235)

# ВВЕДЕНИЕ

Преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. Количество автотранспортных преступлений каждый год неуклонно возрастает, что непосредственно связано с увеличением числа единиц автотранспорта на душу населения. Представляется, что динамика роста таких преступлений будет иметь тенденцию к росту и в дальнейшем. Рост количества преступлений порождает в свою очередь многообразие различных по обстоятельствам фактов дорожно-транспортных происшествий, в которых получили ранения или погибли люди.

События, происшедшие в результате нарушения тех или иных правил безопасности дорожного движения, в котором обязательно участвовал автомототранспорт, и после которого наступили вредные последствия, именуется дорожно-транспортным происшествием (ДТП).

В подавляющем большинстве случаев ДТП возникают в результате нарушения правил дорожного движения водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, а также вследствие грубых нарушений работниками транспортных хозяйств правил технической эксплуатации и плохого контроля за состоянием дорог и организации регулирования уличного движения.

Те дорожно-транспортные происшествия, в результате которых наступили серьезные вредные последствия, менее тяжкие или тяжкие телесные повреждения либо смерть потерпевшего, именуется дорожно-транспортными преступлениями, то есть деяниями, влекущими уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством.

Остальные случаи дорожно-транспортных происшествий являются, как правило, основанием дисциплинарной, административной и гражданско-правовой ответственности.

Дорожно-транспортное происшествие, как правило, результат многих обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных причин нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия преступления, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта.

Таким образом, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является одним из наиболее распространенных видов правонарушений. Борьба с ними ужесточается из года в год, ответственность за совершение таких преступлений становится все серьезней. В этих условиях можно говорить об **актуальности** темы данной дипломной работы «Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации».

Основная **цель** работы – выявление проблем квалификации состава преступления - нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для достижения данной цели в работе поставлен и решен ряд **задач**:

* дать общую характеристику состава преступления - нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
* изучить объективную и субъективную сторону данного преступления;
* определить меры ответственности за совершение указанного преступления;
* выявить квалифицирующие признаки данного состава преступления;
* проанализировать основные проблемы при квалификации такого преступления.

**Объектом** исследования является состав преступления - хулиганство, а **предметом** исследования – его уголовно-правовая характеристика.

**Методологическую** основу исследования составляют диалектический, системно-структурный, сравнительно-правовой, социологический и исторический методы.

**Эмпирическую** базу исследования составляют: Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс РФ, Уголовный кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях РФ, международные и российские нормативные правовые акты.

**Информационная** база – материалы МВД РС (Я), статьи в средствах массовой информации и сети Internet.

Работа **состоит** из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

# ГЛАВА I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ – НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

## 1.1 Объект и объективная сторона состава преступления – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Рассмотрим объект преступления с точки зрения гражданского, уголовного и административного права.

***С точки зрения гражданского права***

Объекты гражданских прав - в праве - материальные и нематериальные блага, по поводу которых возникают гражданские правоотношения. В РФ объектами гражданских прав являются[[1]](#footnote-1):

* вещи;
* имущественные права;
* работы и услуги;
* информация;
* результаты интеллектуальной деятельности;
* нематериальные блага;
* иное имущество.

Объекты гражданских прав могут свободно отчуждаться или переходить от одного лица к другому в порядке универсального правопреемства (наследование, реорганизация юридического лица) либо иным способом, если они не изъяты из оборота или не ограничены в обороте.

При нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств объектом преступления будут являться:

* транспортные средства;
* имущество, перевозимое транспортными средствами;
* имущество пешеходов, здания, помещения, другие сооружения, пострадавшие в результате ДТП;
* причиненный моральный вред, в т.ч. и вред здоровью.

***С точки зрения уголовного права***

Объект преступления - это охраняемые уголовным законом общественные отношения, блага и интересы, которым в результате преступления причиняются или может быть причинен вред[[2]](#footnote-2).

Объект преступления включает в себя также и предмет преступления.

Предмет - это признак отдельных преступлений, это то на что непосредственно воздействует преступник, осуществляя преступное посягательство на соответствующий объект[[3]](#footnote-3).

Предмет преступления - транспортное средство - им являются автомобиль, трамвай, другое транспортное средство (троллейбус, трактор, иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические средства). Иные самоходные машины- это любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, комбайн, автокран, скрепер, автопогрузчик, бульдозер и т.п.).

Объект преступления:

1. Определяет характер общественной опасности преступления;

2. Является основанием для разграничения преступлений между собой;

3. Является одним из элементов основания привлечения к уголовной ответственности;

4. Служит системообразующим критерием классификации преступлений.

Родовым объектом преступлений, содержащихся в главе 27 Особенной части Уголовного Кодекса, являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта, это относится и к преступлению, предусмотренного ст.264 УК РФ. Поэтому преступления, включенные в главу 27 УК РФ, называют еще транспортными преступлениями. «Признание родовым объектом транспортных преступлений безопасности движения или эксплуатации транспортных средств более полно раскрывает существо преступного деяния, поскольку уголовно-правовые нормы в первую очередь имеют своей целью охрану безопасности функционирования транспорта. При этом какого-либо принципиального различия в характере общественных отношений между различными видами транспортных средств нет, так как транспорт выполняет единые задачи. В результате нарушений правил движения или эксплуатации такие последствия могут наступать на каждом из них»[[4]](#footnote-4).

Отличие состава преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, от других преступлений, содержащихся в указанной главе, состоит в различии непосредственных объектов, на которые осуществляется посягательство.

Объектом преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, будет являться безопасность дорожного движения и эксплуатация автомобильного транспорта и иных видов механических транспортных средств, участвующих в дорожном движении.

Это определение требует разъяснения некоторых понятий. Например, что понимать под дорожным движением и под иными видами механических транспортных средств.

Согласно ст.2 Федерального Закона РФ «О безопасности дорожного движения» от 15.11.1995 г. «дорожное движение - это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог».

Виды транспортных средств попадают под действие рассматриваемой статьи УК РФ. В примечании ст.264 УК указано, что «под другими механическими транспортными средствами понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины мотоциклы».

Закон также не разъясняет, что понимается под иными транспортными средствами и иными самоходными машинами. Анализом действующего законодательства в частности, Правил дорожного движения, Закона РФ «О безопасности дорожного движения», Постановление Правительства «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники» можно наметить критерии, которые позволят разграничить транспортные средства, охватываемые составом ст.264 УК РФ, от других транспортных средств.

Определение – «механическое транспортное средство» содержится в п.1.1 Правил дорожного движения. Механическое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые трактора и самоходные машины. «Мопед»-двух или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим с рабочим объемом не более 50куб.см. и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и др. транспортные средства с аналогичными характеристиками. Таким образом, транспортные средства с характеристиками ниже либо равными указанным, уже не могут охватываться составом рассматриваемого преступления. Предоставляется, что в группу транспортных средств, охватываемых составом ст.264, необходимо включать также небольшие трактора, предназначенные для работ на дачных и приусадебных участках, если их двигатель имеет рабочий объем более 50 куб.см. или скорость не менее 50км/ч. Вместе с тем движение таких транспортных средств должно регулироваться Правилами дорожного движения.

Итак, все наземные транспортные средства, которые попадают под действие ст.264 УК можно разбить на 5 групп[[5]](#footnote-5):

1. Автомобили: грузовые, пассажирские (легковые и автобусы), комбинированные, специальные (пожарные, санитарные и прочие). К автомобилям также относятся другие машины, сконструированные на шасси автомобилей (автокран, автоцистерна);
2. Мотоциклы, под которыми понимаются двухколесные механические транспортные средства с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех-четырех колесные механические транспортные средства имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг. Сюда же входят мотоколяски, аэросани, мотороллеры и подобные им механические транспортные средства на колесном, гусеничном ходу или полозьях. Главное, по своей мощности они не должны уступать мощности других транспортных средств, приводимых в движение двигателем внутреннего сгорания с рабочим объемом не менее 50 куб. см;
3. Средства городского электротранспорта, пассажирские трамваи и троллейбусы и подобные им машины, двигающиеся при наличии постоянного контакта с электрической сетью-источником питания. Порядок их движения регулируется Правилами дорожного движения, что позволяет отличить их от других транспортных средств, не относящихся к составу рассматриваемого преступления ( подвижной состав железных дорог, шахт, карьеров, поездов метрополитена и т.д.);
4. Тракторы, т.е. самоходные машины на колесном или гусеничном ходу, предназначенные для буксировки прицепов, приведения в действие прицепленных к ним или установленных на них различных машин, орудий (сельскохозяйственных, строительных, дорожных и т.д.), привода в движение стационарных машин. В эту же группу входят различные строительные, сельскохозяйственные, уборочные и подобные им самоходные машины. Сюда относятся грейдер, асфальтоукладчики, дорожные катки, самодвижущиеся краны;
5. Боевая самоходная техника – боевые, специальные или транспортировочные машины Министерства обороны, Внутренних войск, ФСБ, ФАПСИ. Нарушение правил вождения или эксплуатации этих машин военнослужащими влечет ответственность по ст.350УК РФ. Если подобные правонарушения совершаются лицами, которые не могут быть субъектами воинского преступления, ответственность должна наступать по ст.264 УК РФ.

Все указанные транспортные средства, классифицированные на 5 групп, обладают рядом общих признаков, совокупность которых позволяет отличить их от других машин и механизмов, не входящих в состав рассматриваемого преступления.

И на основании изложенного, можно сделать следующий вывод: к транспортным средствам, охватывающимся составом преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, относятся самоходные машины и механизмы, приводимые в движение двигателем внутреннего сгорания с рабочим объемом не менее 50куб.см. или равным им по мощности двигателями других видов, подлежащие обязательной государственной регистрации (в ГИБДД МВД РФ, органах Гостехнадзора, автомобильных службах министерств и ведомств, имеющих воинские формирования), управлять которыми разрешается лицам, имеющим удостоверение на право управления ими, и порядок движения и эксплуатации которых регулируется Правилами дорожного движения.

Учет названных признаков, поможет избежать ошибок при расследовании и разрешении судами уголовных дел об автотранспортных преступлениях.

Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта лицом, управляющим транспортным средством, которое не удовлетворяет указанным признакам, и повлекшее причинение средней тяжести, тяжкого вреда здоровью, либо смерти одного или нескольких лиц, следует квалифицировать как неосторожное преступление против личности по соответствующим статьям УК.

Дополнительными объектами рассматриваемого преступления будут являться жизнь и здоровье человека. До вступления в действие Федерального Закона РФ «О внесении изменений в УК РФ» от 25.06.1998г дополнительным объектом являлась также и собственность. В научной литературе авторы постоянно затрагивали тему о том, что понимать под крупным ущербом, указанным в диспозиции ст.264 УК (ст.211 УК РСФСР), вместе с тем неоднократно высказывались предложения о внесении изменений в Уголовный кодекс с целью декриминализации в нарушении Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших причинение крупного материального ущерба. В настоящее время актуальность этого вопроса отпала, и собственность больше не является объектом этого преступления.

На мой взгляд, это абсолютно справедливо, поскольку восстановление нарушенного права при причинении материального ущерба можно обеспечить в гражданском порядке, что будет наиболее предпочтительным для потерпевшей стороны.

Вторым элементом состава преступления является объективная сторона. Это совокупность признаков, характеризующих внешнюю сторону преступления, т.е. общественно-опасных последствий, наступивших в результате деяния, и причинную связь между ними[[6]](#footnote-6).

Объективная сторона преступления служит для[[7]](#footnote-7):

* разграничения преступлений, в том числе и совпадающих по объекту;
* определения момента окончания преступления;
* является показателем степени общественной опасности.

Обязательным признаком объективной стороны для материальных составов являются[[8]](#footnote-8):

* общественно-опасное деяние (действие или бездействие );
* причинная связь;
* общественно-опасные последствия (вред, причиненный преступлением ).

Для формальных составов обязательным являются наличие только одного элемента общественно-опасного деяния.

Факультативными признаками объективной стороны, т.е. присущи не всем составам, являются[[9]](#footnote-9):

* место;
* время;
* обстановка;
* орудие;
* средства;
* способ.

Признаки объективной стороны преступления, служат основанием для разграничения не только преступных деяний друг от друга, но в ряде случаев основанием для разграничения административных проступков от преступлений.

***С точки зрения административного права***

Административные проступки, в отличии от уголовно-наказуемых правонарушений, носят менее опасный характер. Вместе с тем это не означает, что административные проступки не содержат такой опасности.

Объектом административного правонарушения являются общественные отношения, урегулированные нормами административного или иной отрасли права, охраняемые мерами государственного принуждения[[10]](#footnote-10). К таким общественным отношениям относятся, отношения возникающие в процессе реализации политических, экономических, трудовых и иных прав и свобод человека и гражданина; отношения охватывающие сферу государственной, частной и общественной собственности; окружающей природной среды; здравоохранения; безопасности личности, государственного общественного порядка, а также порядка управления.

Объективная сторона административного правонарушения проявляется в виде деяния, имеющего противоправный характер, или, что одно и тоже, в виде запрещенного административно-правовой нормой действия или бездействия посягающего на конкретные общественные отношения.

## 1.2 Субъект и субъективная сторона состава преступления – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Субъект преступления – это физическое вменяемое лицо, которое совершило общественно-опасное деяние, запрещенное уголовным законом, достигшее указанного в законе возраста и способное нести за это уголовную ответственность[[11]](#footnote-11).

Различают два вида субъектов преступления[[12]](#footnote-12):

* общий – это физическое вменяемое лицо, достигшее указанного в законе возраста, эти признаки обязательны для субъекта любого преступления;
* специальный субъект – кроме общих признаков, характеризуется дополнительными признаками, указанными в соответствующих статьях Уголовного кодекса.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее к моменту совершения преступления 16 – летнего возраста. Основным отличительным признаком субъекта рассматриваемого преступления является характер его деятельности - управление транспортным средствами.

В ст. 264 УК РФ субъект рассматриваемого преступления определен словами: «... лицом, управляющим...», - далее идет перечень транспортных средств. Таким образом, из смысла самой статьи вытекает, что лицо должно считаться управляющим транспортным средством независимо от того, работает ли оно в автотранспортном предприятии, управляет личным автомобилем, комбайном, трактором, на законном основании или самовольно, имеет ли право на управление конкретным видом транспортного средства, лишено его или вообще не имеет.

По этому поводу имеется разъяснения Верховного Суда РСФСР, содержащиеся в Постановлении «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» от 22.10.69г, где в частности указано, что действия лица, неправомерно завладевшего транспортным средством и допустившего нарушение правил безопасности и эксплуатации транспортных средств при управлении этим транспортным средством, если это не повлекло последствия, указанные в ст. 2111 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ ), подлежат квалификации по совокупности ст. 212 УК РСФСР (ст. 116 УК РФ) и ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ).

Правила дорожного движения и эксплуатации транспорта, в частности, п.21.2, содержит требование: «Обучаемый обязан знать и выполнять требования Правил». Таким образом, на лиц, не имеющих прав на управление конкретным видом транспортного средства, также возложена обязанность следовать Правилам дорожного движения, а, следовательно, участники дорожного движения, которые входят в эту категорию, также являются субъектами рассматриваемого преступления.

Законы и подзаконные акты, действующие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в РФ, не разъясняют термин – «лицо, управляющее транспортным средством». Б.А. Куринов дает следующее определение этому термину: «Лицо должно считаться управляющим транспортным средством, когда оно само ведет машину, или когда осуществляет управление параллельно с лицом, которого оно обучает вождению транспортным средством, или дает ученику-водителю указания по поводу управления транспортным средством, сидя рядом с учеником в машине во время ее движения»[[13]](#footnote-13).

Хотя действующее законодательство и содержит формулировку «лицо, управляющее транспортным средством», это вовсе не означает, что лицо должно непосредственно воздействовать на органы управления транспортного средства во время его движения. Например, водитель покинул транспортное средство, не обеспечив невозможности его самопроизвольно двигаться и причинило вред, но, пожалуй, это единственное имеющееся исключение.

В Уголовном кодексе РСФСР содержалась статья 211, предусматривающая ответственность водителя транспортного средства (в том числе, являвшего и его собственником), передавшего управление лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения. Таким образом, старое уголовное законодательство предусматривало ответственность лица, которое непосредственно не осуществляло управление транспортным средством, т.е. предполагалась и опосредованная причинная связь между нарушением правил безопасности дорожного движения и вредным результатом. Уголовным кодексом 1996 года аналогичная норма не предусмотрена, водитель (собственник), передавший управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения, если при этом был причинен указанный в ст. 264 УК РФ вред, не несет уголовной ответственности.

Действующее уголовное законодательство различает три категории субъектов преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспорта:

* лица, управляющие транспортом (ст. 264 УК РФ);
* лица, выпускающие в эксплуатацию транспортные средства (ст. 266 УК РФ);
* все иные участники дорожного движения (кроме лиц, предусмотренных ст. 264 УК РФ), нарушающие нормальную и безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

От субъекта, охватывающегося составом, предусмотренным ст. 266 УК РФ, субъект рассматриваемой статьи, отличается тем, что на него в соответствии с действующим законодательством была возложена обязанность обеспечить техническую исправность транспортного средства. Если транспортное средство принадлежит автотранспортному предприятию, общественной, государственной или иного вида организации, то субъект ст. 266 УК РФ является лицо, на которого в соответствии с инструкциями, распоряжениями или иными нормативными актами возложена обязанность не передавать водителю для эксплуатации технически не исправных транспортные средства, т.е. не выпускать их в эксплуатацию. Если транспортное средство принадлежит гражданину на праве личной собственности, то в случае передачи им транспортного средства с техническими неисправностями другому лицу, если это повлекло указанные в законе последствия, он несет ответственность по ст. 266 УК РФ. Таким образом, отличие субъекта ст. 266 УК РФ от субъекта ст. 264 УК РФ состоит в том, что в первом случае лицо передает транспортное средство с техническими неисправностями другому лицу, а во втором субъект сам эксплуатирует технически неисправное транспортное средство. Например, если сам собственник некачественно отремонтировал принадлежащий ему автомобиль, выехал на нем из гаража, и, нарушив правила безопасности дорожного движения, совершил дорожно-транспортное происшествие, в котором погибли или ранены люди, он будет привлечен по ст. 264 УК РФ, а не по совокупности ст. 264 и ст. 266 УК РФ.

В отличии от субъекта ст. 264 УК РФ, субъект ст. 268 УК РФ не управляет никаким видом транспортного средства, охватывающегося составом ст. 264 УК, находится вне транспортного средства ( кроме пассажира ). В тоже время субъект ст. 268 УК РФ несет ответственность только в случаях нарушения тех пунктов Правил, которые специально к нему относятся.

Субъективная сторона преступления – это внутренняя сторона состава преступления, которая определяет психическую деятельность лица в момент совершения преступления.

Основным признаком субъективной стороны преступления является вина, т.е. психическое отношение субъекта к совершаемому им деянию и его последствиям, выражающееся в форме умысла или неосторожности.

Содержание вины составляют два элемента[[14]](#footnote-14):

* интеллектуальный, он включает в себя осознание лицом характера совершенного деяния и предвидение развития причинной связи между ними.
* волевой, сознательное направление умственных и физических усилий на принятие решения, достижения поставленных целей, устранения препятствий.

Мотив, цель и эмоциональное состояние – это факультативные признаки субъективной стороны преступления.

Уголовный закон исходит из того, что лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно-опасные действия (бездействие) и наступившие общественно-опасные последствия, в отношении которых установлена его вина. Российское законодательство считает, что умысел или неосторожность являются определенными формами психического отношения лица к совершенному им преступлению. При этом для квалификации преступления имеет значение только такое психическое отношение, которое было у виновного до или во время совершения преступления.

В уголовном праве содержится несколько видов составов преступлений, некоторые из них могут быть совершены только умышленно (ст.105 УК РФ) или по неосторожности (ст.109 УУ РФ), некоторые могут быть совершены с двумя формами вины (ст.111ч.4 УК РФ). Существуют также и группы преступлений, в которых форма и характер психического отношения лица к самому общественно-опасному деянию не совпадает с формой и характером психического отношения к наступившим вредным последствиям. К таким преступлениям, в частности, относится и преступление, предусмотренное ст.264 УК РФ. При рассмотрении субъективной стороны этого преступления разграничивать психическое отношение виновного к факту самого нарушения и к наступившим последствиям.

На мой взгляд, выяснение психического отношения виновного к нарушению Правил дорожного движения имеет важное правовое и практическое значение.

Во-первых, это установление признаков, относящихся к составу преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, что необходимо для правильной квалификации преступления; во-вторых это способствует отграничению одних преступлений от других со смежными составами; в-третьих, помогает выяснить степени общественной опасности виновного и совершенного им преступления и тем самым способствует назначению справедливой меры уголовного наказания.

Как справедливо отмечают Е.В. Болдырев, К.И. Лысков, О.А. Соя-Серко «Умышленно или неосторожно водитель нарушил правила, особенно важно выяснить тогда, когда требуется установить степень вины иных лиц, причастных к автопроисшествию (других водителей, пешеходов, пассажиров и др.). Например, может оказаться, что степень вины этих лиц незначительна по сравнению с виновной водителя, умышленно нарушившего правила. Это будет иметь важное значение при решении вопроса о целесообразности осуждения лиц, степень вины которых незначительна, и при определении размера наказания тем из них, в отношении которых вынесен обвинительный приговор»[[15]](#footnote-15).

Довольно часто встречаются случаи, когда виновный сознательно, грубо нарушает правила безопасности дорожного движения. Например, водитель, находящийся в состоянии алкогольного опьянения, значительно превышает скорость движения транспортного средства, при этом выезжая на полосу встречного движения. Сам факт грубого нарушения правил безопасности дорожного движения может поставить под сомнение легкомысленное отношение виновного к наступлению вредных последствий. В большинстве же случаев рассматриваемое преступление совершается как раз в результате легкомысленного отношения виновного к возможности наступления вредных последствий. Из общего количества изученных мною дел количество автотранспортных преступлений, совершенных при легкомысленном отношении виновного к наступлению преступных последствий, составило примерно 73%. В связи с этим иногда возникают трудности при отграничении преступлений с использованием автотранспорта, совершенных легкомысленно и совершенных с умыслом по отношению к вредным последствиям.

Таким образом, в первой главе мы рассмотрели общую характеристику состава преступления – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выявили его объект и субъект, рассмотрели объективную и субъективную стороны данного преступления.

Далее рассмотрим меры ответственности за его совершение.

# ГЛАВА II. ВИДЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

## 2.1 Гражданская ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Гражданская ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств осуществляется в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации.

Так, ст. 1064 «Общие основания ответственности за причинение вреда» предусматривает, что вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Законом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда.

Кроме того, лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине. Законом может быть предусмотрено возмещение вреда и при отсутствии вины причинителя вреда.

Вред, причиненный правомерными действиями, подлежит возмещению в случаях, предусмотренных законом.

В возмещении вреда может быть отказано, если вред причинен по просьбе или с согласия потерпевшего, а действия причинителя вреда не нарушают нравственные принципы общества.

Однако, в соответствии со ст. 1066, не подлежит возмещению вред, причиненный в состоянии необходимой обороны, если при этом не были превышены ее пределы.

Вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, угрожающей самому причинителю вреда или другим лицам, если эта опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена иными средствами, должен быть возмещен лицом, причинившим вред (ст. 1067 ГК РФ).

Учитывая обстоятельства, при которых был причинен такой вред, суд может возложить обязанность его возмещения на третье лицо, в интересах которого действовал причинивший вред, либо освободить от возмещения вреда полностью или частично как это третье лицо, так и причинившего вред.

Вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях (статья 1064).

В отношении лиц, совершивших нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, также может быть применена ст. 1079 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих». Положения данной статьи постановляют, что юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств...), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения... либо на другом законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством...).

Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, в таких случаях несут лица, противоправно завладевшие источником. При наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности.

Т.е. если владелец автомобиля докажет его неисправность, произошедшую не по вине владельца транспортного средства или его водителя, то он освобождается от ответственности за совершенное правонарушение.

Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (столкновение транспортных средств и тому подобное) третьим лицам по основаниям, предусмотренным пунктом 1 статьи 1079.

Лица, совместно причинившие вред, отвечают перед потерпевшим солидарно (ст. 1080). По заявлению потерпевшего и в его интересах суд вправе возложить на лиц, совместно причинивших вред, ответственность в долях, определив их применительно к правилам, предусмотренным пунктом 2 статьи 1091.

При этом ст. 1081 устанавливает, что лицо, возместившее вред, причиненный другим лицом (работником при исполнении им служебных, должностных или иных трудовых обязанностей, лицом, управляющим транспортным средством, и т.п.), имеет право обратного требования (регресса) к этому лицу в размере выплаченного возмещения, если иной размер не установлен законом.

Причинитель вреда, возместивший совместно причиненный вред, вправе требовать с каждого из других причинителей вреда долю выплаченного потерпевшему возмещения в размере, соответствующем степени вины этого причинителя вреда. При невозможности определить степень вины доли признаются равными.

Российская Федерация, субъект Российской Федерации или муниципальное образование в случае возмещения ими вреда, причиненного должностным лицом органов дознания, предварительного следствия, прокуратуры или суда (пункт 1 статьи 1070), имеют право регресса к этому лицу, если его вина установлена приговором суда, вступившим в законную силу.

Лица, возместившие вред по основаниям, указанным в статьях 1073-1076 ГК РФ, не имеют права регресса к лицу, причинившему вред.

Удовлетворяя требование о возмещении вреда, суд в соответствии с обстоятельствами дела обязывает лицо, ответственное за причинение вреда, возместить вред в натуре (предоставить вещь того же рода и качества, исправить поврежденную вещь и т.п.) или возместить причиненные убытки (пункт 2 статьи 15).

Вред, возникший вследствие умысла потерпевшего, возмещению не подлежит.

Если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, в зависимости от степени вины потерпевшего и причинителя вреда размер возмещения должен быть уменьшен.

При грубой неосторожности потерпевшего и отсутствии вины причинителя вреда в случаях, когда его ответственность наступает независимо от вины, размер возмещения должен быть уменьшен или в возмещении вреда может быть Отказано, если законом не предусмотрено иное. При причинении вреда жизни или здоровью гражданина отказ в возмещении вреда не допускается.

Вина потерпевшего не учитывается при возмещении дополнительных расходов (пункт 1 статьи 1085), при возмещении вреда в связи со смертью кормильца (статья 1089), а также при возмещении расходов на погребение (статья 1094).

Суд может уменьшить размер возмещения вреда, причиненного гражданином, с учетом его имущественного положения, за исключением случаев, когда вред причинен действиями, совершенными умышленно.

К лицу, совершившему нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может также применяться ст. § 4 «Причинение морального вреда».

Основания и размер компенсации гражданину морального вреда определяются правилами, предусмотренными § 4 и статьей 151 ГК РФ.

Моральный вред, причиненный действиями (бездействием), нарушающими имущественные права гражданина, подлежит компенсации в случаях, предусмотренных законом.

Компенсация морального вреда осуществляется независимо от подлежащего возмещению имущественного вреда.

Компенсация морального вреда осуществляется независимо от вины причинителя вреда в случаях, когда:

* вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности;
* вред причинен гражданину в результате его незаконного осуждения, незаконного привлечения к уголовной ответственности, незаконного применения в качестве меры пресечения заключения под стражу или подписки о невыезде, незаконного наложения административного взыскания в виде ареста или исправительных работ;
* вред причинен распространению сведений, порочащих честь, достоинство и деловую репутацию;
* в иных случаях, предусмотренных законом.

Компенсация морального вреда осуществляется в денежной форме.

Размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от степени вины причинителя вреда в случаях, когда вина является основанием возмещения вреда. При определении размера компенсации вреда должны учитываться требования разумности и справедливости.

Характер физических и нравственных страданий оценивается судом с учетом фактических обстоятельств, при которых был причинен моральный вред, и индивидуальных особенностей потерпевшего.

## 2.2 Административная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Административное правонарушение признается совершенным по неосторожности, если лицо его совершившее, предвидело возможность наступления вредных последствий своего действия либо бездействия, но легкомысленно рассчитывало на их предотвращение, либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть.

При этом следует отметить, что наличие умышленной вины может служить основанием для наложения на виновного более строгого взыскания.

Административные проступки, в отличии от уголовно-наказуемых правонарушений, носят менее опасный характер. Вместе с тем это не означает, что административные проступки не содержат такой опасности.

Исходя из содержания многих административных правонарушений их общественно-опасный характер вполне очевиден (например, ч.3 ст.12.15-выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, если такой выезд запрещен правилами дорожного движения и т.п.).

Административным проступкам, как и уголовно-наказуемым деяниям присуща общественная опасность, антиобщественная направленность, угроза нормальному развитию соответствующих общественных отношений, хотя степень общественной опасности их ниже, чем у преступлений.

Материальным признаком административных проступков, как и преступлений, выступает их общественная опасность, которая и является выражением определенной степени их антиобщественной сущности.

Значение рассмотренных выше элементов административного правонарушения состоит в неразрывной связи с разрешением вопроса о возможности последующего наступления административной ответственности для лиц совершивших административные проступки. Выпадение же хотя бы одного из рассмотренных мной элементов административного правонарушения, либо одного из признаков его юридического состава, исключает и наступление административной ответственности.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что юридическим основанием административной ответственности является административное правонарушение (административный проступок).

Защищая интересы общества, права и свободы граждан, государство использует средства и методы социального контроля, за соблюдением норм поведения, применяя к нарушителям не только меры морального (общественного) воздействия, но и меры юридической ответственности.

Одним из видов юридической ответственности, устанавливаемым государством, в целях обеспечения законности, является ответственность административная.

При установлении административной ответственности за нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств законодатель установил лишь два вида административных взысканий – штраф (ст.3.5 КоАП РФ) и лишение права управления транспортным средством (ст.3.8. КоАП РФ).

Таблица административной ответственности приведена в Приложении.

О наложении штрафа выносится постановление органом (должностным лицом), уполномоченным рассматривать дело о соответствующем виде административного правонарушения. В случаях, предусмотренных ст.32.3 КоАП РФ, если штраф налагается на физическое лицо и взимается на месте совершения административного правонарушения без составления протокола, то такому лицу выдается постановление-квитанция установленного образца. В постановлении-квитанции указывается дата ее выдачи, должность, фамилия и инициалы должностного лица, назначившего административное наказание, сведения о лице, привлеченном к административной ответственности, статья КоАП, или иная правовая норма закона субъекта РФ, предусматривающая административную ответственность за данное правонарушение, время и место совершения административного правонарушения и сумма взыскиваемого административного штрафа. Такое право закон предоставляет только отдельным категориям должностных лиц (например, инспекторам ГАИ, билетным контролерам на транспорте и т.д.). Налагать штраф на месте они могут лишь за совершение административных правонарушений при условии, если нарушитель не оспаривает налагаемый на него штраф за данное правонарушение. В тех случаях, когда нарушитель оспаривает штраф, составляется протокол об административном правонарушении.

Административное взыскание в виде лишения специального права, предоставленного данному гражданину, состоит в ограничении нарушителя права заниматься определенной деятельностью.

Предоставление специального права связано с наличием ряда обязательных условий. Особенно это касается права на управление транспортным средствам. Управление источником повышенной опасности, каким является транспорт, требует определенных навыков вождения, знания правил движения, достижения определенного возраста, соответствующего состояния здоровья. Так, в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995г. « О безопасности дорожного движения » право на управление автотранспортными средствами предоставляется гражданам, сдавшим квалификационные экзамены и получившим соответствующее удостоверение. На территории Российской Федерации действуют национальные и международные водительские удостоверения (ст.27 ).

Лишение специального права применяется чаще всего в отношении водителей транспортных средств. В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995г « О безопасности дорожного движения » виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами, устанавливаются федеральным законом. Лишение специального права в отношении гражданина, предусматривает срок лишения этого права до двух лет. При этом минимальный срок этого административного взыскания не может быть меньше одного месяца, и более двух лет.

Применение меры наказания в виде лишения специального права может быть применена лишь судьями, если орган или должностное лицо, к которым поступило дело о таком административном правонарушении, передает его судье.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, состоит в нарушении Правил дорожного движения или правил эксплуатации указанных механических транспортных средств, повлекшим последствия в виде причинения средней тяжести или тяжкого вреда здоровью, либо смерть потерпевшего или нескольких лиц.

Диспозиция ст.264 УК РФ бланкетная, при рассмотрении дела необходимо установить, что такие правила дорожного движения и эксплуатации существует, имеется соответствующих нормативный акт, утвержденный или принятый соответствующими компетентными органами, и они были доведены до сведения лиц, обязанных их соблюдать. Ответственность по ст.264 УК РФ наступает только в случае, если лицо, управляющее транспортным средством, нарушило одно или несколько правил непосредственно связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Под признаки данной статьи не подпадает нарушение правил технической эксплуатации и иных правил предосторожности при производстве ремонта автомобиля, дорожной технике, тракторов, заправке их горючим, производстве погрузочно-разгрузочных работ, даже если это имело место во время движения транспортных средств. В ныне действующем Постановлении РФ от 22.10.1995г. « О судебной практике по делам о преступлениях связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном » с последующими изменениями указано: «Признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены, и в чем конкретно выразилось это нарушение». Указанное требование должно строго соблюдаться и органами, осуществляющими предварительное следствие по делам этой категории. Следователь, формулируя обвинение, должен четко установить, в чем именно выразилось нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а в постановлении указать конкретный пункт или несколько пунктов, которые были нарушены.

Нарушение именно Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а не иных правил, обеспечивающих безопасность при ведении иных видов работ, отличает состав преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, от составов, предусмотренных ст.143,216 УК РФ, кроме того, что эти составы различаются еще и по объекту. Поскольку транспортными средствами, о которых идет речь в ст.264 УК, могут являться не только автомобили, но и самоходные машины, на практике иногда возникает необходимость в ограничении указанных составов. В дорожном движении может участвовать, например, бульдозер, который вместе с тем может и больше всего предназначен для производства конкретного вида строительных работ. Поэтому лицо, управляющее бульдозером, который двигается по строительной площадке от одного места производства работ к другому, и допустившее, например, наезд на пешехода, двигавшегося по этой же строительной площадке, подлежит привлечению к ответственности по ст.264 УК РФ. Вместе с тем, если бульдозерист причинил средней тяжести или тяжкий вред здоровью, либо смерть потерпевшему при производстве тех работ, для ведения которых непосредственно предназначен бульдозер, то он несет ответственность по ст.143 или ст.216 УК РФ, либо за преступление против личности. Кроме того, к ответственности по ст.143,216 УК РФ может быть привлечено не только лицо, непосредственно производившее те или иные работы, но и руководитель, на которого возложена обязанность по обеспечению безопасности при проведении этих работ.

На практике довольно несложно отличить эти составы. Если транспортное средство, которое изначально предназначено для выполнения тех или иных видов работ, использовалось по своему прямому назначению (экскаватор на самоходном ходу рыл котлован, бульдозер сдвигал грунт, комбайн производил сельскохозяйственные работы и т.д.) и в ходе этого наступили вредные последствия, указанные в диспозиции ст.143, 216, то налицо нарушение правил охраны труда, производства тех или иных видов работ, либо преступление против личности. Если же самоходная машина участвовала в дорожном движении и в результате нарушения Правил дорожного движения или эксплуатации лицом, управляющим этой машиной, причинены вредные последствия в виде средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человеку, либо повлекшее смерть потерпевшего, то это преступление, предусмотренное ст.264 УК. Об этом дается разъяснение и в указанном Постановлении Пленума ВС РФ «лицо, управляющее транспортным средством или иной специальной машиной, несет ответственность по ст.211 УК РСФСР (ст.264 УК РФ) в том случае, если транспортное происшествие связано с нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных видов 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 УК, предусматривающих ответственность за нарушения этих правил, а в соответствующих случаях за нарушения против жизни или здоровья ».

Означает ли это, что законодатель подразумевает только один конкретно определенный нормативный акт, а именно « Правила дорожного движения», введенные в действие Постановлением Правительства РФ №1090 от 23.10.93 г. В. Печерский пишет: « Упомянутые в статье правила безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта включают в себя, кроме Правил дорожного движения, целый ряд нормативных актов, нарушение требований которых во время движения может привести к обозначенным в статье последствиям. Сюда относятся правила технической эксплуатации транспортных средств, инструкции для водителей, троллейбусов, автобусов и трамваев, правила перевозки разного рода грузов: взрывоопасных, крупногабаритных и т.д.»[[16]](#footnote-16)

Этого же мнения придерживаются и остальные авторы. Действительно, многие нормы самих «Правил дорожного движения» отсылают к различным инструкциям, правилам, техническим требованиям конкретного транспортного средства. Например, в п.23.1 сказано, что «масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства», т.е. он отсылает к технической документации на транспортное средство, разрабатываемой предприятием-изготовителем. В п.23.5 содержаться требования к перевозке тяжеловесных грузов, там указано, что « перевозка тяжеловесных и опасных грузов, не обезвреженной тары, движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза превышают по ширине 2,5м по высоте 4м от поверхности проезжей части, по длине (включая один прицеп) 20м, либо с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2м, движение автопоездов с двумя и более прицепами производится в соответствии со специальными правилами». К таким правилам, в частности, относится Инструкция по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. Таким образом, при нарушении указанных пунктов ПДД требуется обратиться и к специальным нормативным актам, чтобы установить, совершено ли водителем действие, являющееся элементом объективной стороны или нет.

Согласно ч.2 ст.264 УК РФ уголовной ответственности подлежит лицо, управляющее автомобилем и допустившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Правила дорожного движения включают в себя нормы с диспозициями двух видов: формализованные и оценочные. Формализация – это введение в норму определенного шаблона, применяемого независимо от всех иных условий.

Следственные органы и суды встречаются с различными нарушениями формализованных норм. Это превышение установленных пределов скорости, правил обгона, требований о технической неисправности транспортных средств, управление транспортным средством в состояние алкогольного опьянения, нарушение правил перевозки людей, правил маневрирования. Установление действия как признака объективной стороны преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, в тех случаях, когда оно выражено в нарушении норм ПДД с формализованной диспозицией, представляет собой несложный процесс т.к. в таких нормах нарушение описано конкретными, однозначными терминами, непосредственно используемые при квалификации.

Приведу следующий пример: Сидоров, управляя трактором в состоянии алкогольного опьянения, двигался в населенном пункте. Во встречном ему направлении двигался мотоциклист. Сидоров в нарушении п.8.1, 8.2 ПДД, не включив указатель поворота и не пропустив мотоциклиста, свернул налево. В результате указанных действий Сидорова мотоцикл врезался в трактор, мотоциклисту причинен средней тяжести вред здоровью. Из указанного примера явно видно, что тракторист нарушил требования Правил дорожного движения, а именно п.п.2.7, 8.1, 13,12, обязывающих водителя заблаговременно подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны – рукой, уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления и запрещающим управлять транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Все указанные выше пункты правил содержат в себе однозначные, определенные требования.

Сложнее обстоит дело с положениями Правил дорожного движения, отнесенных к нормам с оценочной диспозицией. В частности п.10.1-выбор скорости движения. Диспозиция этой нормы содержит наряду с конкретным описанием действий также и формулировки, представляющей собой определенные обобщения, абстракции. Например, требование «водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленные ограничения» - формализованное, а диспозиция ч.2 этого пункта оценочна, так как обязывает водителя «при возникновении опасности для движения, которую он в состоянии обнаружить принять все возможные меры». Таким образом, действия водителя описаны в весьма общих выражениях.

Нарушение Правил дорожного движения может быть совершено как действием (проезд на запрещающий сигнал светофора, превышение разрешенной скорости движения), так и бездействием (не изменение скорости движения транспортным средством в условиях, обязывающих водителя поступить таким образом). Само по себе нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств – формальный элемент, не влекущий уголовной ответственности, если эти деяния не привели к последствиям, указанным в диспозиции ст.264 УК.

Такими последствиями являются причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью или смерти одному либо несколькими лицам. В диспозиции ст.264 УК не указаны конкретные признаки видов вреда здоровью, несомненно, тяжесть причиненного вреда зависит от их вида. Определение вида вреда здоровью происходит на основе Правил судебно-медицинского определения степени тяжести телесных повреждений. В зависимости от тяжести наступивших последствий, закон дифференцирует ответственность и наказание виновных.

Поскольку законодатель включил в объективную сторону в качестве обязательного признака общественно-опасные последствия, то состав преступления предусмотренного ст.264 УК РФ – материальный.

Таким образом, исходя из общетеоретических положений, объективная сторона включает в себя 2 элемента[[17]](#footnote-17):

* нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
* наступление вредных последствий в виде тяжкого или средней тяжести вред здоровью либо смерти одного и более лиц.

Причинная связь между нарушениями и наступившими последствиями замыкает все составляющие объективной стороны состава преступления. Она не столь очевидна, как тяжкие последствия, и не так конкретна, как нарушения правил, но должна быть столь же объективной и предметной, как и они. При рассмотрении причин ДТП и сопровождающих их фактов (условий) обращалось внимание на их общее множество и одновременное влияние на неблагоприятное развитие экстремального события на дороге, на необходимость установления только тех условий (факторов), которые оказались в комплексе причинно-следственных связей, и на выделение причин, без которых ДТП вообще стало бы невозможным.

Даже такое грубейшее нарушение, как управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, не всегда может находиться в причинной связи с последствиями и быть вменен в вину участнику ДТП. Например, водитель Андреев, управлявший автопоездом и находившийся в нетрезвом состоянии, совершал поворот. Он двинулся на разрешающий сигнал светофора с небольшой скоростью по траектории, соответствующей требованиям правил. Когда тягач уже повернул, с тротуара вдруг сошел гр-н Иванов и пройдя всего два шага, наткнулся на бок прицепа и попал под его заднее колесо. Было установлено, что Иванов не заметил прицепа, решил что автомобиль его уже миновал и, не убедившись в безопасности, стал переходить через дорогу. Несмотря на тяжкие последствия уголовное дело в отношении Андреева было прекращено, а за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения он был привлечен к административной ответственности по ст.12.8 и лишен права управления сроком на один год.

Причинная связь должна означать жесткую зависимость последствий от допущенного нарушения. Ее расширительное толкование недопустимо. Здесь причинной связи дано излишне широкое толкование, и фактически она выведена за пределы причинно-следственной зависимости и толкуется уже не как причина ДТП, а как условие, исключающее управление транспортным средством. Однако за такое нарушение уголовная ответственность отсутствует.

Как бы ни было велико число факторов, относящихся к условиям движения, к действиям самих потерпевших и других лиц, а также иных обстоятельств, которые могли отразиться на механизме ДТП и повлиять на тяжесть наступивших последствий, все они должны быть установлены и исследованы в процессе предварительного следствия и судебного разбирательства.

Как уже отмечалось, даже нетрезвое состояние водителя-участника ДТП не всегда свидетельствует о том, что этот водитель повинен в случившемся.

В дорожно-транспортных происшествиях распространены случаи, когда водитель допускает нарушение в условиях крайней необходимости, пытаясь избежать наступления последствий в экстремальной ситуации, вызванной действиями другого водителя, иного участника движения либо стечением случайных обстоятельств. Бывает и так, что истинный виновник происшествия, создавший аварийную обстановку, сам остался невредимым или, если это водитель, своим транспортным средством какого-либо вреда не причиняет и ни столкновения, ни наезда не производит. Больше того, спровоцированный его действиями другой водитель (иной участник дорожного движения вынужден совершать отступления от требований правил, и именно его транспортным средством причиняются тяжкие последствия.

Распутать подобные «гордиевы узлы» причинно-следственных связей и установить реальную первопричину ДТП и истинного виновника уголовно-наказуемого события бывает весьма сложно.

Рассмотрим некоторые из таких ситуаций на типичных примерах.

Гр-н А., управляя принадлежащей ему автомашиной «Ауди», следовал по Покровскому шоссе от Покровска в сторону Якутска. На подъеме в гору он догнал грузовик и, не убедившись в безопасности и не снижая скорости, выехал на полосу встречного движения для обгона. В это время навстречу двигался грузовой автомобиль КАМАЗ, водитель которого Е., видя неизбежность лобового столкновения, повернул вправо. Правое переднее колесо КАМАЗа съехало в кювет и автомобиль опрокинулся. Пассажиру в его кабине, экспедитору О., был причин тяжкий вред здоровью, а водителю Е., - менее тяжкий. Владелец «Ауди» А., не останавливаясь на месте происшествия, пытался скрыться, но вскоре был задержан. Органы предварительного следствия и суд справедливо установили в действиях А., ряд грубых нарушений Правил дорожного движения, которые и послужили причиной происшествия с тяжкими последствиями.

По делам о дорожно-транспортных происшествиях далеко не исключением являются ситуации, когда, к ответственности привлекаются два и даже более человека. Прежде всего, это случаи, когда автомобилем управляет ученик, а рядом находится обучающий – инструктор. Это также случаи, когда хозяин автомобиля или лицо, владеющее им на законных основаниях (например, по доверенности), передает управление человеку, не имеющему права на управление транспортным средством. Наконец, это дорожно-транспортные происшествия, в которых приняли участие два и более участника движения. В основном – это два водителя механических транспортных средств. Так нередко и получается: в действиях каждого из них устанавливаются нарушения ПДД, которые находились в причинной связи с наступившими вредными последствиями. И они привлекаются к ответственности не как соучастники-соисполнители (что исключено в неосторожных преступлениях), а каждый за совершенное им лично, за свои нарушения, за свое преступное деяние.

Одной из распространенных ошибок в следственной и судебной практике является стремление определить главного виновника происшествия, лицо, создавшее аварийную обстановку, и на него возложить целиком ответственность за происшедшее.

Нельзя не обратить внимание на встречающееся в дорожно-транспортных происшествиях, когда последовательно причиняются тяжкие последствия при чередующихся фрагментах, каждый из которых выглядит как самостоятельное ДТП. Так, водитель Н., сбивает пешехода Е., затем производит столкновение с встречным автомобилем под управлением С., после чего его машина скатывается с дороги и опрокидывается. Таким образом, по принятой классификации последовательно происходят наезд на пешехода, столкновение и опрокидывание. При этом в каждом из них наступают тяжкие последствия: причинение смерти пешеходу, тяжкого вреда здоровью пассажира встречного автомобиля, а при опрокидывании погибает пассажир, следовавший в машине-первоисточнике всех этих событий.

В приведенном примере возможны варианты, связанные с установлением причинно-следственных связей и определением виновных лиц.

Один из возможных вариантов может заключаться в том, что пешеход Е., грубо нарушая правила, выбегает на дорогу в непосредственной близости перед автомобилем Н. Последний, избегая наезда, резко тормозит и сворачивает влево. Его автомобиль заносит, и в него ударяется встречный автомобиль, за рулем которого находится С. От удара машина Н., скатывается в кювет и опрокидывается. Если Н., до наезда на пешехода ехал без нарушения правил, с установленной скоростью и его последующие действия были совершены в состоянии крайней необходимости (когда он не имел технической возможности избежать наезда), то его ответственность будет исключена. Отсутствие нарушений со стороны С, также устранит ответственность. Остается пешеход Е, в действиях которого мог бы присутствовать состав преступления, предусмотренного ст.268 УК РФ, но он сам погиб.

Другой вариант. Наезд на пешехода явился следствием нарушений правил дорожного движения, допущенных водителем Н.: невнимательность и превышение скорости при приближении к пешеходному переходу. По его же вине произошло столкновение с автомобилем С., при выезде на полосу встречного движения, после чего управляемый им автомобиль съехал в кювет и перевернулся. Таким образом, все наступившие тяжкие последствия находятся в причинной связи с нарушениями, допущенными Н. Совершенное им деяние подлежит квалификации по ч.3 ст.264УК, предусмотренной как ответственность за нарушение Правил дорожного движения, повлекшей по неосторожности смерть двух лиц.

И третий вариант. Н., допустил названные выше нарушения правил, которые предшествовали наезду на пешехода Е (невнимательность, превышение скорости при подъезде к переходу). Дальнейшие его действия (торможение и отворот влево) нарушений не представляемые, т.к. маневр он совершил в пределах «своей» половины проезжей части дороги. Столкновение же со встречной автомашиной явилось следствием того, что водитель С., совершал запрещающий обгон и выехал на полосу встречного движения. Если бы он двигался по своей полосе, то столкновение и последствия падения автомашины Н., должны квалифицироваться ч.2 ст.264 УК РФ.

Аналогично должно квалифицироваться и действия С., который повинен в столкновении и наступивших за ним последствиях. Каждый из двух водителей повинен в причинении смерти одному их двух погибших.

## 2.3 Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Рассмотрим меры уголовной ответственности за совершение данного вида преступлений.

В УК РФ нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств законодателем выделены в отдельную норму УК. Основной статьей является ст. 264 «Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Диспозиция этой статьи указывает следующее.

Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Деяние, предусмотренное частью 1 статьи 264, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Согласно диспозиции данной статьи эта норма охраняет два объекта:

* безопасность движения и эксплуатации на транспорте;
* жизнь и здоровье человека.

Безопасность дорожного движения федеральным законом определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

При разрешении этой категории уголовных дел необходимо иметь в виду, что на обеспечение порядка и безопасности дорожного движения направлены: Федеральный закон от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в ред. от 10.01.2003), содержащий как основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения, к которым законодатель в первую очередь относит 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, так и права и обязанности участников дорожного движения; Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.93 № 1090 «О правилах дорожного движения» (в ред. от 25.09.2003)

Нарушение правил дорожного движения может заключаться в превышении разрешенной скорости движения, нарушении правил обгона и разъезда, нарушении правил остановки и стоянки, проезда перекрестков, железнодорожных переездов, неправильном маневрировании на дороге.  
Нарушение правил эксплуатации транспортных средств может выразиться в эксплуатации технически неисправных транспортных средств, в нарушении правил перевозки людей, грузов.

Рассматривая такие уголовные дела необходимо помнить о сложной форме вины по данным преступлениям. Диспозиция ст. 264 уголовного закона говорит о прямом умысле виновного лица на нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее указанные в статье последствия. На практике имеют место ошибки, связанные с установлением такого умысла.

Так, Ш. был осужден за нарушение правил дорожного движения, связанное с превышением скорости движения автомобиля без учета погодных условий, в результате чего он не справился с управлением, автомобиль перевернулся на обледенелой дороге и пассажиру был причинен тяжкий вред здоровью. Между тем судом было установлено, что эти действия осужденный совершил, пытаясь спасти потерпевшего от преследовавших их лиц, намеревавшихся убить потерпевшего. При таких обстоятельствах осужденный действовал в рамках крайней необходимости и его действия состава преступления не образуют.

Несмотря на прямой умысел виновного лица на нарушение правил дорожного движения, результатом которого стало причинение вреда здоровью потерпевшего либо наступила смерть человека, законодатель определяет неосторожный характер вины по отношению к наступившим последствиям. В противном случае необходимо рассматривать содеянное как умышленное убийство, совершенное с использованием соответствующего транспортного средства.

Так, Н. обвинялся в совершении умышленного убийства К., которого намеренно сбил трактором из хулиганских побуждений. Суд, переквалифицировав действия осужденного на ст. 264 УК, правильно указал в приговоре на то, что осужденный, управляя трактором, потерпевшего не преследовал, а напротив, тот двигался навстречу трактору. При этом суд отметил, что с учетом количества выпитого осужденным спиртного тот плохо ориентировался в окружающей обстановке и не смог предотвратить наезд на потерпевшего.

Далее, ст. 266 УК РФ «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» устанавливает следующее.

Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, - наказываются штрафом в размере от четырехсот до семисот минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от четырех до семи месяцев, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, - наказываются лишением свободы на срок до пяти лет.

Деяния, предусмотренные ч. 1 ст. 266, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются лишением свободы на срок от четырех до десяти лет.

Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинению крупного ущерба, - наказываются штрафом в размере от четырехсот до семисот минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от четырех до семи месяцев либо лишением свободы на срок до четырех лет.

Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, - наказываются лишением свободы на срок от трех до восьми лет.

Деяния, предусмотренные ч. 1 ст. 267, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются лишением свободы на срок от шести до десяти лет.

Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 УК РФ) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, - наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок от двух до четырех месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет.

То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, - наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на тот же срок.

Деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 268, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказывается лишением свободы на срок от четырех до восьми лет.

Кроме того, статья 23 УК РФ устанавливает уголовную ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения.

Лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности.

УК однозначно регламентирует, что лицо, совершившее преступление в состоянии алкогольного опьянения либо будучи одурманенным вследствие употребления наркотических средств или других одурманивающих (токсических) веществ, подлежит уголовной ответственности независимо от степени тяжести такого опьянения (одурманивания).

В отличие от патологического опьянения, которое рассматривается как временное психическое расстройство и влечет признание невменяемости лица, совершившего общественно опасное деяние в таком состоянии, при обычном (физиологическом) опьянении (одурманивании) отсутствует как минимум медицинский (психиатрический) критерий невменяемости. Психиатрией разработан ряд признаков, позволяющих в комплексе различать патологическое опьянение: перенесенные накануне астенические факторы (физическое или психическое переутомление лица), возникновение этого состояния, как правило, после употребления незначительного количества алкоголя, наличие психомоторного возбуждения, нецеленаправленность действий, их внешняя безмотивность, неадекватность окружающей действительности, последующий глубокий сон, запамятование и ряд других.

УК не рассматривает состояние опьянения лица в момент совершения им преступления как обстоятельство, отягчающее либо смягчающее наказание. В то же время, если преступление в состоянии опьянения совершило лицо, систематически пьянствующее, употребляющее наркотики или другие сильнодействующие вещества, данное обстоятельство, как характеризующее личность виновного, в силу ч. 3 ст. 60 УК может быть учтено судом при назначении наказания. Напротив, если состояние опьянения для виновного лица непривычно, оно оказалось в таком состоянии в силу случайного стечения обстоятельств, возможно, под влиянием обмана, принуждения и т.п., суд может учесть это обстоятельство для смягчения ответственности.

Таким образом, во второй главе были рассмотрены меры ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – гражданские, административные и уголовные.

Далее рассмотрим квалифицирующие признаки данного вида правонарушения.

# ГЛАВА III. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ – НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

## 3.1 Квалифицирующие признаки состава преступления - нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В юридической литературе встречается мнение, что в некоторых случаях виновный в совершении преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ (ст.211 УК РСФСР), может действовать с косвенным умыслом по отношению к преступным последствиям, если своими действиями он явно, грубо пренебрегает правилами безопасности дорожного движения[[18]](#footnote-18).

В.В. Лукьянов приводит следующий пример. Водитель грузового автомобиля, находясь в нетрезвом состоянии, из хулиганских побуждений стал преследовать другой легковой автомобиль. Он то заезжал вперед, то толкал легковой автомобиль кузовом. В результате этих действий легковой автомобиль перевернулся, находившимся в нем пассажирам причинены телесные повреждения различной степени тяжести. Водитель грузового автомобиля был признан виновным в совершении хулиганства и дорожно-транспортного преступления. Таким образом, он действовал по отношении к наступившим последствиям в виде причинения телесных повреждений пассажирам легкового автомобиля с косвенным умыслом[[19]](#footnote-19).

На мой взгляд, такие действия водителя должны квалифицироваться как совокупность хулиганства и преступления против личности, а не как автотранспортное преступление. В связи с этим справедливо было указание Пленума Верховного Суда СССР «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте» еще от 15.09.1950г, в котором говорилось, что сознательное, злостное нарушение правил движения из хулиганских побуждений, повлекшее несчастные случаи с людьми – смерть или увечье потерпевшим.

Психическая деятельность человека представляет собой сочетание интеллектуального и волевого моментов. Интеллектуальный момент включает в себя осознание лицом характера совершенного деяния, предвидение последствий и развития причинной связи между ними. Волевой - сознательное направление умственных и физических усилий на принятие решения, достижение поставленных целей, устранение препятствий.

Исследуя субъективную сторону преступления, прежде всего, необходимо разобраться в различных формах и видах соотношения сознания и воли виновного. Интеллектуальный момент косвенного умысла и преступного легкомыслия весьма схожи между собой, отличие состоит в том, что при косвенном умысле предвидение носит конкретный , а при легкомыслии абстрактный характер, т.е. виновному последствия представляются в абстрактной форме. При легкомысленном отношении виновный осознает возможность наступления вредных последствий в похожей ситуации вообще, но не в данном конкретном случае, так как легкомысленно надеется их избежать. Например, водитель транспортного средства, видя переходящего улицу человека или выехавшее на перекресток другое транспортное средство, не снижая скорости движения, рассчитывая, что высокая квалификация и большой опыт вождения позволяет ему объехать препятствие или на то, что пешеход и водитель другого транспортного средства своевременно остановятся, однако опыта и ловкости водителя оказывается недостаточно, чтобы предотвратить наезд или столкновение. Таким образом, в приведенном абстрактном примере наличествует и предвидение водителем возможности наступления общественно-опасных последствий, и легкомысленный расчет на их предотвращение. Рарог А.И. в этой связи отмечает: «Абстрагируясь от реальной ситуации, либо убеждению, что именно в данном случае ему удастся избежать наступления вредных последствий. Рассматриваемый вид неосторожности характеризуется легковесным несерьезным подходом виновного к оценке тех обстоятельств, которые по его мнению, должны предотвратить наступление преступных последствий, но на самом деле оказались не способными помешать этому»[[20]](#footnote-20). Осознавая общественно-опасный характер своего деяния и предвидя возможность наступления общественно-опасных последствий, лицо, действующее легкомысленно, полагает, что вредные последствия в данном конкретном случае не наступят, хотя при надлежащем напряжении психологических сил могло бы осознать действительное развитие событий. В литературе встречается мнение, что, действуя легкомысленно, лицо вместе с тем не осознает общественно-опасный характер своих действий, а при косвенном умысле лицо кроме предвидения возможности наступления общественно-опасных последствий, также осознает и общественную опасность своего деяния.

Этот вывод обосновывается тем, что законодатель, давая определение косвенному умыслу, прямо указывает на это обстоятельство, а в определении легкомыслия он ограничился лишь указанием на предвидение субъектов возможности наступления общественно-опасных последствий[[21]](#footnote-21). Возможно, что в целом такой подход к преступлениям с неосторожной формой вины оправдан, однако, на мой взгляд, он не приемлем по отношению к дорожно-транспортным преступлениям. Ведь зачастую Правила дорожного движения сознательно и грубо нарушаются участниками дорожного движения. В таких случаях лицо не может не осознавать противоправность своего поведения. Например, садясь за руль в нетрезвом состоянии, водитель явно понимает, что нарушает требования Правил, поэтому стремится не встретиться с работниками ГИБДД, поскорее доехать до пункта назначения, а совершив дорожно-транспортное происшествие стремиться скрыться и т.д.

Волевой момент легкомыслия заключается в самонадеянном расчете виновного на предотвращение вредных последствий. Оба элемента (интеллектуальный и волевой) имеют равноценное значение, поэтому признание деяния совершенном по неосторожности в виде преступного легкомыслия возможно только при наличии обоих названных элементов.

Различие преступного легкомыслия и косвенного умысла производится и по волевому моменту. Если при косвенном умысле лицо сознательно допускает наступление общественно-опасных последствий, то при преступном легкомыслии отсутствует сознательное допущение этих последствий.

Водитель, относящийся легкомысленно к возможному наступлению вредного результата, внутренне не соглашается с его наступлением, он рассчитывает его предотвратить, и эта надежда основана не на «авось», а на свои собственные знания, опыт и на умелые действия другого водителя в опасной ситуации. Сознание и воля лица не безразличны к возможности наступления общественно-опасных последствий в результате совершенного деяния, а направлены на их предотвращение, лицо стремиться, не допустить наступления вредных последствий, относится к ним отрицательно.

При косвенном умысле виновный может надеяться на то, что вредные последствия не произойдут, но не связывает свою надежду ни с субъективными, ни с объективными обстоятельствами обстановки, т.е. сознательно допускает, наступление вредных последствий. При косвенном умысле виновный сознательно допускает наступление вредных последствий в конкретной сложившейся ситуации. Сознательное допущение означает, что виновный своими действиями вызывает определенную степень событий, сознательно (осмысленно, намерено) допускает развитие причинно-следственной цепи, приводящей к наступлению общественно-опасных последствий. В отличии от нежелания – активного волевого процесса, означающего отрицательное отношение к общественно-опасным последствиям, сознательное допущение есть активное переживание, означающее положительное волевое отношение к вредным последствиям.

Вместе с тем, как справедливо замечает Б.И. Куринов в таких случаях «доказывание данного обстоятельства (сознательного допущения наступления вредных последствий) представляет собой значительные трудности».

Споры о том, с какой формой вины может быть совершено рассматриваемое преступление в целом, я считаю не имеющими никакого практического значения. По этому поводу Пленум Верховного Суда от 06.10.70г. дал четкие и однозначные разъяснения: «Преступления, предусмотренные ст.211 УК РСФСР (ст.264 УК РФ) должны рассматриваться как совершенные по неосторожности, поскольку субъективную сторону этих деяний определяет неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно-опасных последствий при нарушении им ПДД или эксплуатации транспортных средств. Если по делу будет установлено, что причинение смерти или повреждений потерпевшему охватывались умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как умышленное преступление против жизни и здоровья». Кроме того, в отличии от диспозиции ст.211 УК РСФСР, диспозиция ст.264 УК РФ прямо указывает на неосторожное отношение виновного к наступлению последствий. Наличие косвенного умысла у водителя исключает квалификацию содеянного как автотранспортного преступления, иначе будет не возможно отграничить от ст.264 УК РФ умышленное убийство с использованием автотранспортного средства в качестве орудия преступления.

Решая вопрос о форме вины при рассмотрении уголовных дел об автотранспортных преступлениях, необходимо исходить не из отношения виновного к самому факту нарушения правил безопасности дорожного движения, а из его отношения к последствиям нарушения. Надо учитывать все обстоятельства дела. В литературе, встречается еще один подход при рассмотрении вопроса о разграничении умысла и неосторожности в дорожно-транспортных преступлениях. При выяснении вопроса, умышленно или неосторожно действовал виновный, необходимо определить психическое отношение лица, управляющего транспортным средством с нарушением Правил дорожного движения, к созданной им аварийной обстановке. При этом автор основывается на том, что ПДД составлены таким образом, что только их нарушение может привести к созданию аварийной обстановки; иначе говоря, действия по созданию аварийной обстановки заключаются в нарушении Правил. Таким образом, нарушение Правил, создавшее аварийную обстановку, сопровождающуюся травмами, единственное деяние в составе дорожно-транспортных преступлений, а создавшаяся аварийная обстановка, сопровождающаяся ударом с причинением травм, единственным последствием таких действий.

Думаю, с такой позицией можно согласиться. Рассмотрю следующий абстрактный пример. Первый водитель преследует второго и двигается в попутном с ним направлении. На требования первого второй водитель не останавливается, продолжает двигаться. Желая остановить автомобиль под управлением второго водителя, первый водитель совершает обгон и преграждает путь для движения. В результате таких действий происходит столкновение с причинением травм или гибели людей. В такой ситуации могут пострадать и оба водителя.

В этом примере первый водитель не желал наступления вредных последствий в виде гибели и травм. Конечная цель действий виновного не совпадает с фактически наступившем вредом. Вместе с тем, его действия надо квалифицировать как умышленное преступление против личности. Во-первых, целью его действий являлась остановка автомобиля под управлением второго водителя, с помощью дорожно-транспортного происшествия. Таким образом, он умышленно создал аварийную обстановку, т.е. лишил второго водителя возможности управлять транспортным средством безопасно. Во-вторых, желая возникновения дорожно-транспортного происшествия, первый водитель не рассчитывал на избежание последствий в виде смерти или травмирования людей. Если он и не одобрял наступления последствий в виде гибели или причинения травм, то, во всяком случае, относился к таким последствиям безразлично, т.е. не испытывал никаких эмоциональных переживаний по этому поводу, не задерживал своего внимания на мысли о возможности возникновения вредных последствий. При этом пределы предвидения вредных последствий в таких случаях достаточно широки, от материального вреда до гибели людей. В таких случаях действия первого водителя однозначно надо квалифицировать как умышленное преступление против личности. При легкомысленном отношении к наступившим вредным последствиям виновный не может желать возникновения аварийной обстановки. Ее возникновение не нужно виновному ни в качестве конечной, ни в качестве промежуточной цели. Представляется, что по отношению к аварийной обстановке как к вредному результату водитель, действия которого квалифицируются как умышленное преступление против личности, может действовать только умышленно.

Здесь возникает вопрос, как квалифицировать действия второго водителя, если он тоже нарушил Правила дорожного движения. Считаю, что в подобных случаях второй водитель также должен быть привлечен к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ. Хотя это звучит несколько абсурдно. Как может кто-то нести ответственность за то, что кому-то пришло в голову специально совершить дорожно-транспортное происшествие? Тем не менее, нельзя снимать с таких водителей обязанности действовать осторожно и безопасно, в соответствии с требованиями Правил, даже если кто-то стремится причинить вред. В любом случае каждый водитель транспортного средства должно четко понимать, что в его руках находится источник повышенной опасности и от его действий зависит жизнь и здоровье многих. В связи с изложенным считаю необоснованным утверждение некоторых экспертов о бесполезности п.1.5 ПДД (соответствует п.3), в котором на их взгляд содержится декларативное требование: «Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда»[[22]](#footnote-22).

И следователи, и суды, привлекая к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ, в некоторых случаях вполне могут ссылаться в своем решении на несоблюдение виновным требований п.1.5., но в то же время, желая конкретизировать свой вывод, необходимо в таких случаях ссылаться на другие пункты Правил, нарушение которых непосредственно привело к общественно-опасным последствиям.

Согласно ч.1 ст. 26 УК преступлением, совершенным по неосторожности, признается деяние, совершенное по легкомыслию или небрежности.

Преступление совершено по легкомыслию, если лицо предвидело возможность наступления общественно-опасных последствий в результате своих действий (бездействия), но не без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение.

Преступление совершено по небрежности, если лицо не предвидело возможности наступления общественно-опасных последствий в результате своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

## 3.2 Проблемы квалификации состава преступления - нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Различие между преступлениями, совершенными по легкомыслию и совершенными по небрежности, состоит, прежде всего, в интеллектуальном моменте, в первом случае виновный предвидел наступление общественно-опасных последствий, во втором виновный не предвидел наступление общественно-опасного результата от своих действий (бездействия).

Решающую же роль для установления вины в форме преступной небрежности имеет волевой критерий, т.е. возможность и способность для данного лица предвидеть те последствия, которые он не предвидел, но должен был и мог предвидеть. Данное обстоятельство отличает преступление, совершенное по небрежности, от казуса (случая) или невиновного причинения вреда.

Нерюнгринским городским судом Республики Саха (Якутия) был осужден гр.Э., который, управляя грузовой автомашиной КамАЗ, ехал по улице Молодежная г.Нерюнгри в сторону моста через р. Иенгра со скоростью 50км/ч. Подъезжая к железнодорожному переезду, гр.Э., в 150 м впереди себя увидел на переезде гр-ку Я., работавшую в это время на железнодорожном полотне и находившуюся на проезжей части дороги. Увидев на дороге опасность для движения, гр.Э., не снижая скорости, не тормозя, продолжал движение, надеясь объехать гр-ку Я., справа. Когда гр-ка Я., в непосредственной близости от машины выпрямилась, гр.Э, резко затормозил машину, но машина продвинулась «юзом» и сбила передней частью гр-ку Я., которая от полученных повреждений скончалась. Гр.Э. сознательно нарушил правила безопасности движения, но по отношению к наступившим вредным последствиям у него имелась преступное легкомыслие, т.к. он хотя и предвидел возможность наступления вредных последствий, но надеялся их предотвратить. Гр.Э., рассчитывал на свое умение, ловкость и т.д. Надежда его была неосновательной, легкомысленной.

Для установления того, должно ли было лицо предвидеть общественно-опасные последствия своего деяния, теория уголовного права и практические работники пользуются объективным критерием преступной небрежности, так называемым критерием долженствования. Суть его заключается в том, что лицо обязано предвидеть возможность наступления общественно-опасных последствий при несоблюдении обязательных для этого лица мер предосторожности. Правилами дорожного движения на всех лиц, участников дорожного движения возложена обязанность знать и соблюдать требования Правил в п.1.3 указано: « Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналы светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами». Поскольку на каждом, кто управляет транспортным средством, лежит обязанность знать и соблюдать Правила дорожного движения, то фактически последствия, наступившие вследствие несоблюдения указанных правил, могут быть поставлены в вину этому лицу.

Конечно, только по объективному критерию нельзя судить была ли у лица возможность предвидеть наступление вредных последствий. Этот вопрос необходимо рассматривать во взаимосвязи с субъективным критерием небрежности. Субъективный критерий небрежности выражен в законе словами «могло предвидеть», он означает персональную способность лица в конкретной ситуации по своим индивидуальным качествам (жизненный опыт, образование, профессионализм, особенности психики и т.д.) предвидеть возможность наступления общественно-опасных последствий. Однако я считаю, что применительно к дорожно-транспортным преступлениям сложности по установлению субъективного критерия небрежности лежат скорее в плоскости уголовно-процессуального права, а именно в плоскости проблем доказывания, оценки доказательств. Это связано, прежде всего, с устаревшей методикой проведения автотехнических экспертиз, при проведении которых в качестве основного принимается коэффициент реакции водителя равный 0,8с.. При этом не учитывается ни возраст водителя, ни его водительский стаж, ни время нахождения за рулем, ни иные обстоятельства, воздействующие на реакцию человека.

Здесь уместно остановиться на связи элементов субъективной и объективной сторон рассматриваемого преступления, в частности, между интеллектуальным критерием небрежности и нарушением правил безопасности дорожного движения. Так, в ч.2 п.10.1 Правил дорожного движения указано, что: При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». С одной стороны, невозможность предвидения исключает возможность предвидения. Вопрос о возможности предвидения наступления вредных последствий в результате своих действий характерен не только для автотранспортных преступлений, но и для неосторожных преступлений вообще.

Особенностью же автотранспортных преступлений является то, что для виновного причинения вреда в виде преступной небрежности при совершении автотранспортного преступления необходимо наличие самого факта нарушения виновным Правил дорожного движения. Очевидно, что если нет нарушения, значит, и нет преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. В связи с этим, я не согласна с мнением Б.А. Куринова, о том, что состав преступления, предусмотренного ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ), имеет место и в том случае, когда водитель транспортного средства, участвующий в дорожном движении, не соблюдал и общепринятые правила предосторожности, а не только правила».

Нельзя представить, что следователь в постановлении о привлечении или суд в приговоре, вменяя лицу совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, сошлются на какую-то норму предосторожности во время движения транспортных средств или на несуществующий нормативный акт. Если водитель транспортного средства, участвуя в дорожном движении, не нарушал требование Правил, но стал при этом участником дорожно-транспортного происшествия, в котором погибли или ранены люди, налицо невиновное причинение вреда, поскольку, действуя в соответствии с установленными требованиями Правил, водитель не мог предвидеть наступления вредного результата. Правила Дорожного движения как раз и имеют своей целью установить правила поведения для участников дорожного движения во избежание наступления вредных последствий. В случае нарушения водителем общепринятых правил предосторожности, повлекшем наступление вредных последствий, ответственность должна наступать за совершение преступления против личности, даже если эти правила были нарушены во время движения автомобиля. По этому критерию и следует разграничивать автотранспортные преступления с преступлениями против жизни или здоровья.

Характерен в этой связи и пример из практики Верховного Суда. Петров по приговору суда первой инстанции был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч.1 ст. 211 УК РСФСР, при следующих обстоятельствах. Петров двигался на принадлежащем ему автомобиле по одной из улиц населенного пункта. В это время ученица 1 класса Корякина переходила проезжую часть и остановилась на ее осевой линии. Испугавшись сигнала встречного автобуса, девочка резко повернулась, и бросилась назад, в результате чего была сбита автомобилем под управлением Петрова. По мнению суда Петров нарушил Правила дорожного движения п.9.4 (п.10.2), согласно которому водители безрельсовых транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части, и п.10.1 (п.9.6), согласно которому водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленных ограничений с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, а также особенностей и состояния транспортных средств и груза. при возникновении опасности водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. Петров вел автомобиль ближе к середине проезжей части. Увидев на проезжей части девочку, не принял мер к снижению скорости, не остановился.

Удовлетворяя протест Генерального прокурора, Судебная коллегия по уголовным делам верховного суда, в своем решении указала следующее. Согласно п.9.6 (соответствует п.10.1) Правил дорожного движения, водитель обязан принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства при наличии препятствий или опасности для движения. В данном случае потерпевшая перешла половину проезжей части дороги, не создав никаких помех, требующих принятия указанных мер. Затем она остановилась на осевой линии, собираясь продолжить переход проезжей части. Положение девочки на осевой линии также не создало опасной ситуации.

Следуя Правилам дорожного движения, водитель транспортного средства не должен и не может учитывать возможность нарушения этих правил другими участниками движения. В данном случае, принимая во внимание конкретные условия дорожной ситуации, нельзя возлагать на Петрова обязанность предвидеть, что потерпевшая, уже перейдя половину проезжей части, внезапно побежит в обратную сторону. Подобные примеры неадекватного поведения потерпевших на дороге встречаются нередко.

Так, Лукьянов двигался на принадлежащем ему мотоцикле по дороге населенного пункта в темное время суток. При этом водитель, управляя мотоциклом, двигался с разрешенной скоростью, нарушения правил дорожного движения не допускал. В попутном ему направлении по краю проезжей части двигалась группа молодежи. Находившийся в этой группе несовершеннолетний Иванов, не обращая внимание на двигавшийся в попутном направлении транспорт, внезапно вышел на проезжую часть, чтобы перейти дорогу. Водитель мотоцикла применил торможение, но наезд предотвратить не смог, так как расстояние до потерпевшего оказалось намного меньше тормозного пути мотоциклиста. принимая решение об отказе в возбуждении уголовного дела, следователь в соответствующем постановлении указал, что Лукьянов не мог и не должен был предвидеть, того, что Иванов внезапно выбежит на дорогу перед близко идущим транспортом, а предотвратить наезд не смог по техническим причинам.

Установление невозможности предотвратить наезд или столкновение признается судами равнозначным невозможности его предвидеть, и воспринимается как отсутствие субъективного критерия вины. В транспортном потоке действия участников дорожного движения тесно связаны поведение участников дорожного движения, управляющего транспортным средством или пересекающим улицу, в связи с чем, координирует свои действия. Если участники движения «вне Правил» совершенно неожиданно и резко меняет характер поведения на дороге, водитель, совершивший наезд столкновение с другим транспортом, нередко не в состоянии предвидеть такого развития событий. Будет невиновное причинение вреда.

В работе Е.В. Болдырева, К.И. Лысова и О.А. Соя-Серко « Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях » приводится пример исключения из правил когда водитель транспортного средства не может предвидеть наступления вредного результата даже в случае нарушения им требований Правил дорожного движения. Эта ситуация возникает в том случае, когда сам водитель не может предвидеть, что он нарушает Правила дорожного движения. Характерно в данном отношении дело гр. Б., который работал водителем грузовой автомашины. Приехав в город гр.Б., остановил автомашину у тротуара, с тем чтобы высадить из нее людей. Пассажир гр.Р., вышел из кабины машины и, захлопнув дверцу кабины, сказал водителю «Езжай», гр.Б., проехав метров десять, услышал крик: «Стой!». Оказалось, что гр.Р., был задавлен правым задним колесом машины. В ходе расследования: было установлено, что когда гр.Р., вышел из машины и захлопнув дверцу кабины, у него из сумки рассыпались фрукты, гр.Р., полез под машину чтобы собирать их. В этот момент машина тронулась, и он попал под колесо. Коллегия признала, что из материалов дела усматривается, гр.Б., не нарушал правила движения; он не предвидел и не мог предвидеть, что гр.Р., полезет под машину и попадет под колесо.

Приведенный пример исключение из правила только подтверждает само правило о том, что «Водитель транспортного средства не может и не должен предвидеть наступления вредного результата в случае соблюдения им правил безопасности дорожного движения». Здесь я полностью солидарна с мнением Б.А. Куринова, который пишет следующее: « В случаях установления объективных оснований ответственности по ст.264 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, соответствующих вредных последствий и причинной связи) суды и следственные органы исходят из того, что лицо, осознавая факт нарушения или, будучи обязано и способно осознавать его, одновременно предвидело либо могло предвидеть и все возникшие в результате дорожно-транспортного происшествия последствия».

Существует также и еще одно исключение из указанного выше правила, когда водитель осознает факт нарушения им правил безопасности дорожного движения и в результате допущенных нарушений наступают соответствующие вредные последствия, но водитель не может нести за такие действия уголовной ответственности, например, общеизвестно, что наличие у человека некоторых хронических заболеваний (сахарный диабет, лейкемия и т.д.) может привести к наступлению смерти или развитию угрожающего для жизни состояния (что также является тяжким вредом здоровью) при причинении ему незначительных или менее серьезных телесных повреждений в результате автопроисшествия. В судебной практике встречались случаи необоснованного осуждения лиц за причинение тех последствий, которые лицо не могло и не должно было предвидеть даже при нарушении Правил дорожного движения. Так, судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда переквалифицировала с ч.2 ст. 211 УК РСФСР (ч.2 ст. 264 УК РФ) на ч.1 ст. 211 УК РСФСР (ч.1 ст. 264 УК РФ) действия С., осужденного приговором суда первой инстанции за нарушения правил безопасности движения транспорта. С., управляя мотоциклом, выехал на обочину дороги и сбил Х. Будучи доставленной в больницу, потерпевшая через два дня скончалась. Суд первой инстанции в приговоре исходил из того, что между действиями С, и смертью потерпевшей имеется причинная связь. В обосновании указанного вывода суд сослался в приговоре на заключение судебно-медицинского эксперта. Между тем, как следовало из этого же заключения, потерпевшая страдала тяжелой формой сахарного диабета, универсальным атеросклерозом, пневмосклерозом и бронхиальной астмой, а смерть ее наступила от осложнения сахарного диабета. Травма туловища и ног пострадавшей, которые ей причинены в результате дорожно-транспортного происшествия, согласно тому же заключению эксперта, являются менее тяжкими, способствовали обострению сахарного диабета. Однако в связи с тяжелой формой заболевания, кома могла развиться и без травмы. В действиях этого мотоциклиста не только отсутствует причинная связь с наступившими последствиями, но и вина в наступлении последствий. Он не мог знать о наличии у потерпевшей тяжелого заболевания, а если бы и знал, то не мог предвидеть развития причинной связи между действием и последствием в виде смерти потерпевшей. Хотелось бы отметить, что по всем исследованным мной уголовным делам рассматриваемой категории следователи на разрешение судебно-медицинской экспертизы не ставили вопрос о наличии (отсутствии) у потерпевших хронических заболеваний и их связи с наступившим вредом здоровью. Конечно, процент таких ошибок в практике весьма невелик, но учитывая, что принятое по любому уголовному делу решение существенно затрагивает права сторон и прежде всего тех, кто обвиняется в совершении преступления, необходимо полностью исключить даже возможность таких ошибок уже на стадии предварительного следствия, тем более, что разрешить эту задачу довольно просто.

Таким образом, действующее уголовное законодательство предусматривает различную квалификацию преступных нарушений правил движения и эксплуатации транспорта в зависимости от тяжести причиненных телесных повреждений. Так, если причинены тяжкие или средней тяжести телесные повреждения, действия виновного квалифицируются по ч. 1 ст. 264 УК.

Квалификация не меняется от того, какому количеству лиц были причинены телесные повреждения, однако это обстоятельство наряду с другими должно быть учтено при определении виновному меры наказания.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рассмотрев в своей работе спорные вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и проанализировав высказанные в научной литературе мнения по этим вопросам, а также судебно-следственную практику, я сделала несколько выводов, учет которых, на мой взгляд, позволит избежать ошибок при квалификации рассматриваемого преступления или облегчит процесс рассматривания и расследования уголовных дел данной категории.

Непосредственным объектом преступления в ст. 264 УК РФ выступают безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Поскольку уголовная ответственность по данному составу зависит от причинения физического или имущественного вреда, то факультативным признаком этого преступления выступают жизнь или здоровье человека, а равно отношение собственности.

Специфика предмета этого преступления заключается в том, что в его роли выступает транспортное средство: его виды автомобилей, трамваев и других механических транспортных средств, приводимые в движение двигателем внутреннего сгорания с рабочим объемом не менее 50куб.см. или равным им по мощности двигателями других видов, подлежащих обязательной государственной регистрации ( в ГАИ - ГИБДД МВД РФ, органах Гостехнадзора, автомобильных службах министерств и ведомств, имеющих воинские формирования), управлять которыми разрешается лицам, имеющим удостоверение на право управления ими.

Для привлечения к уголовной ответственности водителей за совершение ДТП, необходимо установить, какие именно пункты Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были им нарушены. Однако при существующем многообразии нормативных актов, регламентирующих безопасность дорожного движения, существует большая вероятность того, что водители могут не только не знать этих правил, но не могут найти такие правила для ознакомления с ними. В связи с этим существует необходимость в переработке действующих и подготовке новых нормативных актов, на которые опирается диспозиция статьи 264 УК РФ.

Учитывая то, что правила дорожного движения представляют собой единый нормативный акт, действующий на всей территории РФ, то и применительно к правилам эксплуатации транспортных средств наиболее правильными представляются выработка и принятие единого акта, действующего на территории всей страны, взамен многочисленных и не всегда четко сформулированных ведомственных нормативов. Требования всех правил необходимо максимально формализовать и в тоже время нужно, чтобы они в достаточной мере регламентировали действия их исполнителей.

Для правильной квалификации дорожно-транспортных преступлений совершенных по вине водителей, необходимо четкое установление причинной связи между нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступивших в результате этих нарушений вредных последствий, которые указаны в диспозиции статьи 264 УК РФ и перечень которых является исчерпывающим.

Причинную связь в дорожно-транспортных преступлениях следует считать установленной во всех случаях, когда нарушение соответствующих правил предшествовало нарушению вредного результата, было необходимым условием его наступления и либо создавало реальную возможность его наступления, либо превратило такую возможность в действительность. Отсутствие такой причинной связи делает невозможным привлечение к уголовной ответственности водителя за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В диспозиции статьи 264 УК РФ конкретно и однозначно указывается, что рассматриваемое преступление может быть совершено водителем механического транспортного средства только в форме неосторожности.

По отношению к вредным последствиям неосторожная форма вины водителя, совершившего дорожно-транспортное преступление, сомнения не вызывает, так как умышленное причинение смерти, вреда здоровью , влечет за собой уголовную ответственность за преступления против жизни, здоровья и собственности. Однако сами правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут нарушаться как неосторожно, так и умышленно, и ярким примером может быть управление водителем транспортного средства в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Разграничение форм виновности по отношению к нарушению правил позволило бы дифференцировать меры уголовного наказания и вынесения судами более строгих приговоров по дорожно-транспортным преступлениям, а также имело бы большое воспитательное значение.

В существующей практике принятия судами решений при рассмотрении дел о дорожно-транспортных преступлениях совершенных по вине водителей, нередко встречаются случаи назначения наказания, в основном от тяжести наступивших последствий. В определенной степени это невольно создает положение, при котором граждане, в подавляющем большинстве сознательные члены нашего общества, как только они становятся водителями по роду производственной деятельности или в связи с приобретением собственных автомобилей и мотоциклов объективно рискуют попасть в такую же ситуацию, что и лица проявляющие явно антиобщественные наклонности. И те и другие могут быть в одинаковой мере лишены свободы, если в результате их неправильных действий наступают вредные последствия, тяжесть которых иногда во многом зависит от случайного стечения обстоятельств.

Для правильного решения по данной категории уголовных дел, судами необходимо учитывать не только тяжесть наступивших последствий но и психологические характеристики участников дорожного движения, поведение водителей при управлении транспортными средствами, обстановку и механизм дорожно-транспортного происшествия, обстоятельства отягчающие и смягчающие наказание, поведение водителя после совершения ДТП и другие факторы влияющие на меру наказания.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция РФ: принята на народном референдуме 12 декабря 1993 г. – Российская газета. – 1993. - № 362. – с. 1 – 12.
2. Гражданский кодекс РФ: часть I, принят в 1994 г.
3. Кодекс РФ об административных правонарушениях: принят в 2001 г. - М.: «Омега-Л» , 2007.
4. Уголовный Кодекс РФ: принят Федеральным законом № 63-ФЗ от 13.06.1996 (в ред. от 04 декабря 2006 г.)
5. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон РФ № 50 1995
6. Об оружии: Федеральный закон № 150-ФЗ от 13.12.96.
7. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации Федеральный закон Российской Федерации от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ
8. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15 июня 1998г. №711
9. О судебной практике по делам о преступлениях связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном // Российская .газета. 30.01.1997.№ 20
10. Извлечение из постановления Президиума Верховного суда РС (Я) от 12.05.2006 г.
11. Алексеев И.Р. Уголовное право. – М.: ЮНИТИ, 2006. – 622 с.
12. Алексеев И.Р. Преступления против общественного порядка и личности. – М.: ЮНИТИ, 2004. – 333 с.
13. Глущенко П.П., Санников В.П. и др. Административное право (Общая часть). - СПб.. – Изд-во УП, 2005. – 421 с.
14. Даньшин И.Н. Уголовно-правовая охрана общественного порядка. М., 2003.
15. Жулев В.И., Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения. – М.: Юридическая литература, 2004. – 299 с.
16. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – 333 с.
17. Иванов Н.Г., Корабельников С.М. Ответственность за дорожно-транспортные преступления и деятельность органов внутренних дел по их предупреждению. М.: ВЮЗШ, 2001. – 197 с.
18. Комментарий к Правилам дорожного движения РФ и допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения// М.Б. Афанасьев, Ю.Н. Ольховников, Ю.Д. Шелков; Под общей ред. В.А. Федорова- М.: Изд-во « За рулем », 1996.
19. Комментарий к уголовному кодексу Российской Федерации / Отв. ред. А.А. Чекалин; Под ред. В.Т. Томина, В.В. Сверчкова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт-Издат, 2007. – 1228 с.
20. Куринов Б.А. Ответственность за преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта// СЮ. - 2003. - №2. – с. 17 - 21
21. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: Юридическая литература, 1999. – 234 с.
22. Обзор надзорной практики Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации за 2006 год // БВС РФ. - № 4. – 2007. – 308 с.
23. Печерский В. Уголовная ответственность за автотранспортные правонарушения // Закон. - 2001. - №5. – с. 11 - 15
24. Советское уголовное право. Особенная часть. - М.: Юридическая литература, 1988. – 488 с.
25. Уголовное право. Особенная часть. Т. 2 / Под ред. Л.Д. Гаухмана и С.В. Максимова. М.: МИ МВД России, 2005. – 423 с.
26. Яценко С.С. Ответственность за преступления против общественного порядка. – М.: ЮНИТИ, 2005. – 318 с.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 26 [↑](#footnote-ref-1)
2. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 28 [↑](#footnote-ref-2)
3. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 29 [↑](#footnote-ref-3)
4. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 30 [↑](#footnote-ref-4)
5. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 32 [↑](#footnote-ref-5)
6. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 41 [↑](#footnote-ref-6)
7. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 43 [↑](#footnote-ref-7)
8. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 43 [↑](#footnote-ref-8)
9. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 45 [↑](#footnote-ref-9)
10. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 49 [↑](#footnote-ref-10)
11. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 52 [↑](#footnote-ref-11)
12. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 53 [↑](#footnote-ref-12)
13. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 55 [↑](#footnote-ref-13)
14. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 62 [↑](#footnote-ref-14)
15. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: ЮЛ, 1999. – с. 63 [↑](#footnote-ref-15)
16. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – с. 122 [↑](#footnote-ref-16)
17. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – с. 131 [↑](#footnote-ref-17)
18. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – с. 141 [↑](#footnote-ref-18)
19. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – с. 142 [↑](#footnote-ref-19)
20. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – с. 145 [↑](#footnote-ref-20)
21. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – с. 150 [↑](#footnote-ref-21)
22. Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: СПАРК, 2001. – с. 160 [↑](#footnote-ref-22)