Московский Государственный Индустриальный Университет



Курсовая работа

по предмету:

УГОЛОВНОЕ ПРАВО

на тему:

«Транспортные преступления»

Студента группы 4431

Воробьева Сергея

Преподаватель: Ераксин

Москва 2000 г.⎯⎯⎯⎯⎯⎯ ПЛАН ⎯⎯⎯⎯⎯⎯

# Введение …………………………………………………………………………………………..3

1. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений ……………….…4-5
2. Общая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 УК РФ) ………………………..…5
   1. Объект преступления ……………………………………………………………….…5-6
   2. Объективная сторона преступления …………………………………………………6-7
      1. Общественно опасное действие …………………………………………….…7-9
      2. Вредные последствия ………………………………………………………….…9
      3. Причинная связь ……..…………………………………………………….…9-11
   3. Субъективная сторона преступления ……………………………………………..11-15
   4. Субъект преступления ………………………………………………………………15-16
   5. Квалифицированные виды нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств ………………………………………….…16-17

Заключение ………………………………………………………………………………………18

Список литературы …………………..…………….……………………………………………19

# ВВЕДЕНИЕ

С непрерывным нарастанием темпов развития автомобильного транспорта в России растет и интенсивность движения, усложняется обеспечение порядка и безопасности движения на автомобильных дорогах и улицах городов и других населенных пунктов.

Вопросы обеспечения безопасности движения автомобильного транспорта постоянно состоят в компетенции не только отдельных ведомств и организаций, но и всей общественности нашей страны.

Значительное внимание, уделяемое проблемам дорожной безопасности, крайне необходимо. Дело в том, что механический транспорт, в том числе и автомобильный, – при неправильной эксплуатации или несоблюдении правил дорожного движения, является источником тяжелых, а подчас и трагических последствий. Российское законодательство признает транспорт источником повышенной опасности.

Безопасность дорожного движения обеспечивается нормальным функционированием всех составляющих комплекса: 1.Человек; 2.Автомобиль; 3.Дорога; 4.окружающая среда. Между тем недостаточная надежность элементов этой системы (низкая дисциплина участников движения, неудовлетворительное техническое состояние автомобилей и дорог) является причиной дорожно-транспортных происшествий (ДТП), общее количество которых в Российской Федерации за 1997 г. составило 174,91 тыс. (при этом погибло 35599 и ранено 189877 человека). Среди пострадавших в результате ДТП большую часть составляют водители и пассажиры, т.е. лица, находящиеся в транспортных средствах (**61%** от общего числа погибших и **62%** – от общего числа раненых). На долю пешеходов приходится соответственно **39%** погибших и **38%** раненых. Наибольшее число пострадавших – люди сравнительно молодого возраста – 30 – 35 лет.

Основные причины возникновения ДТП:

* нарушения Правил дорожного движения (ПДД) со стороны водителей
* нарушение ПДД со стороны пешеходов
* неудовлетворительное состояние улиц и дорог
* технические неисправности транспортных средств.

Таким образом, от дисциплинированности участников дорожного движения, как водителей так и пешеходов, профессиональной подготовки водителей, решающим образом зависит уровень безопасности дорожного движения.

Основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения, являются Правила дорожного движения. Они определяют действия его участников в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки, сигналов светофоров, регулировщика. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации в стране и по мере ее развития изменяются и уточняются.

Определенную роль среди мероприятий Российского государства по предотвращению несчастных случаев на транспорте играют и меры уголовно-правового характера. Они применяются в отношении тех неправомерных деяний на транспорте, которые отнесены российским законодательством к преступным. Реализация указанных уголовно-правовых норм способствует укреплению общественной дисциплины, без чего невозможно обеспечить прочный общественный порядок в стране[[1]](#footnote-1).

Анализ судебной практики свидетельствует о необходимости тщательного изучения действующего уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях и научного обобщения опыта, его применения следственными и судебными органами, о необходимости разработки предложений по совершенствованию этого законодательства и практики его применения.

**1. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений**

Преступления, посягающие на безопасное функционирование транспортных средств, впервые выделены в российском законодательстве в самостоятельную главу в новом Уголовном кодексе, вступившем в силу с 1 января 1997г. Это объясняется тем, что на современном этапе развития общества, то есть с ростом количества транспортных средств, значительно увеличивается распространенность и опасность преступлений, посягающих на безопасное для людей и общества функционирование транспорта.

Глава, объединяющая данные преступления расположена в IX разделе УК: «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка», помещенного на третье место после раздела о преступлениях против личности и в сфере экономики. Таким образом, отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта являются неотъемлемой составной частью всего комплекса отношений, реализующих и охраняющих безопасность в обществе. В самом разделе глава занимает четвертое место после глав о преступлениях против общественной безопасности, против здоровья населения и общественной нравственности, а также экологических преступлений.

В 27 главе УК предусмотрены такие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как:

* нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст.263);
* нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст.264);
* оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст.265);
* недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст.266);
* приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст.267);
* нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст.268);
* нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст.269);
* неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст.270);
* нарушение правил международных полетов (ст.271).

Объединение этих преступлений в самостоятельную главу обусловлено их посягательством на единый родовой объект, каковым являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного, трубопроводного транспорта.

По объективной стороне преступления, против безопасности движения и эксплуатации транспорта, представляют собой действия, например, приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст.267 УК) или бездействия, например, неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст.270 УК), содержанием которых является заведомое нарушение установленных на транспорте правил безопасности. Эти правила носят многоуровневый характер: законы («О Федеральном железнодорожном транспорте» от 20 июля 1995г., «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995г.), правительственные постановления («Правила дорожного движения РФ»), ведомственные приказы и инструкции. Сложность и многообразие правил безопасности вынудили законодателя сделать нормы об ответственности за транспортные преступления бланкетными. Таким образом, особенностью преступлений, посягающих на безопасность использования транспортных средств, является то, что диспозиции норм уголовного закона, определяющие их признаки, являются бланкетными. Поэтому для установления наличия состава конкретного преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта всякий раз необходимо обращаться к законам и другим нормативным актам, регламентирующим правила безопасности движения и эксплуатации морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта.

Для характеристики объективной стороны транспортных преступлений важно также, что, как правило, (кроме ст.270 и 271 УК) имеет место материальное описание составов. Условием уголовной ответственности в этих случаях является наступление указанных в законе общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (ст.263 - 269 УК) или крупного ущерба (ст.263, 266, 267, 269 УК). Причинение при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта легкого вреда здоровью человека, а также ущерба (уголовная ответственность за причинение крупного ущерба отменена Федеральным законом «Изменения и дополнения в УК РФ» от 25 июня 1998г. №92-ФЗ)[[2]](#footnote-2) влечет не уголовную, а административную ответственность.

Составы двух преступлений – неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст.270 УК) и нарушение правил международных полетов (ст.271 УК) сконструированы как формальные. Так, например, в диспозиции ст.271 нет указания на возможный вред при нарушении правил международных полетов и такой вред может не наступить.

При совершении некоторых преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта предусмотрена повышенная ответственность за причинение таких последствий, как смерть человека или гибель двух и более лиц (ст.263, 264 УК и др.). Усиление ответственности, за подобного рода деяния, обусловлено тяжестью последствий и их распространенностью.

Субъективная сторона транспортных преступлений – всегда преступная неосторожность (кроме двух - ст.270 и 271) в форме самонадеянности или небрежности по отношению к последствиям, о чем свидетельствует содержащееся указание в самом законе. Констатация же умышленного причинения вреда жизни, здоровью, имуществу с использованием транспортного средства (для наезда, тарана и т.д.) должна влечь квалификацию деяния по соответствующим статьям об ответственности за преступления против личности или собственности.

Субъект рассматриваемых деяний в большинстве случаев специальный, а именно лица, управляющие транспортным средством или иным лицом, профессионально обязанным соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, в том числе, обеспечивать его безопасную эксплуатацию (ст.263-266, 269-271 УК). Возраст уголовной ответственности за транспортные преступления – 16 лет. Хотя несовершеннолетние в возрасте 16-17 лет могут быть учеником машинистов, водителей автотранспорта, слесарей-ремонтников либо обучаться профессии соответствующего профиля в учебных заведениях, либо управлять мотоциклом, но в подавляющем большинстве случаев лица, виновные в транспортных преступлениях, по крайней мере, из числа лиц, управляющих транспортом или его обслуживающих,уже достигли совершеннолетия.

Субъектами преступления, предусмотренного ст.267 УК могут быть лица, достигшие к моменту совершения 14-летнего возраста[[3]](#footnote-3).

Таким образом, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта представляют собой «предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на общественные отношения по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе движения и эксплуатации морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта»[[4]](#footnote-4).

В учебной литературе предложена классификация преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, включающая две их группы: 1) преступления, связанные с использованием транспортных средств; 2)иные преступления в сфере функционирования транспорта. К первой группе относятся преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст.263, 264, 265, 266, 271 УК), ко второй – преступления, непосредственно не связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст.267, 268, 269, 270 УК).

# 2. Общая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Ныне действующая ст.264 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека. В ч.2, рассматриваемой статьи, установлена ответственность за более тяжкий вид данного преступления – «то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека». И наконец, ч.3 ст. 264 УК РФ устанавливает еще более строгое наказание, если действия, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекли по неосторожности смерть двух и более лиц.

## **2.1*.* Объект преступления**

Характер преступных действий, предусмотренных в ст. 264 УК РФ свидетельствуют о том, что рассматриваемая норма направлена на охрану безопасности движения или эксплуатации автомобилей, трамваев и других механических транспортных средств.

Именно в этом состоит специфика автотранспортных преступлений. Нарушение же правил безопасности технического обслуживания транспорта, нарушение правил безопасности труда во время ремонта, заправки горючим указанных видов транспорта или производства погрузо-разгрузочных работ не может быть квалифицировано по ст. 264 УК РФ, так как в упомянутых случаях отсутствует посягательство на безопасность движения. Так, если лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации по ст.143 УК РФ, а в соответствующих случаях – по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества.

Отсюда следует, что непосредственным объектом преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Согласно Закону РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995г.: «безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий». Вместе с тем при совершении рассматриваемых преступлений вред причиняется и другим правоохраняемым объектам: личности граждан, личному имуществу. Однако эти интересы выступают лишь в качестве дополнительного непосредственного объекта, который не определяет и не может определять правовую природу данного преступления.

Говоря об объекте рассматриваемого преступления, необходимо обсудить также вопрос, о каких видах транспорта идет речь в ст. 264 УК РФ и как решается эта проблема в судебной практике и теории уголовного права России.

Предметом преступления, согласно ст. 264, является автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. Понятие «другое механическое транспортное средство» частично раскрывается в примечании к данной статье, где говорится о троллейбусах, тракторах, и иных самоходных машинах, мотоциклах и иных механических транспортных средствах. Содержание термина «механическое транспортное средство» шире содержания термина «самоходная машина»; последний полностью входит в содержание первого. Под **механическим транспортным средством** понимается любое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины (Правила дорожного движения РФ).

Пленум Верховного Суда СССР в постановлении от 6 октября 1970 г.[[5]](#footnote-5) «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях » разъяснил судам, что «под иной самоходной машиной, указанной в примечании к ст. 264 УК РФ, следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т. п.)»[[6]](#footnote-6). Правила дорожного движения к механическому транспортному средству относят и мотоциклы, т. е. двухколесные механические транспортные средства с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

Из ст. 264 УК РФ прямо вытекает, что ею охватываются преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации тракторов и иных самоходных машин (тракторы всех категорий и любого назначения, грейдеры, бульдозеры, скреперы, комбайны, сельскохозяйственные уборочные механизмы и другие самодвижущиеся машины). Закон исходит, во-первых, из того, что водители всех средств механического транспорта обязаны соблюдать установленные правила технической эксплуатации и безопасности движения и, во-вторых, из того, что нарушение этих правил во время движения по дорогам страны водителем любого вида механического транспорта создает такого же рода опасную дорожную обстановку, как и при совершении указанных действий водителем автомашины. Приняв подобное решение, законодатель тем самым дал исчерпывающий и ясный ответ на этот спорный вопрос.

**2.2. Объективная сторона преступления**

При привлечении лица к уголовной ответственности по cт. 264 УК РФ необходимо установить следующие признаки состава, характеризующие объективную сторону этих преступных деяний: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; наступление тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека; причинную связь между деянием и наступившими вредными последствиями.

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Основными принципами обеспечения его безопасности являются:

* приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
* приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
* соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
* программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (Закон о безопасности дорожного движения).

**2.2.1. Общественно опасное действие.**

Для состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, необходимо, чтобы общественно опасные действия (или бездействие) лица выражались в нарушении правил дорожного движения или правил эксплуатации.

При привлечении виновных к уголовной ответственности по ст. 264 УК в первую очередь должен быть установлен сам факт нарушения указанных правил.

Правила дорожного движения, утвержденные Правительством РФ от 23 октября 1993 г. и введенные в действие с 1 июля 1994 г., являются единым документом, устанавливающим порядок дорожного движения на всей территории России. Правила дорожного движения учитывают, что регулирование эксплуатации транспорта, отдельные особенности движения и перевозок грузов могут быть установлены и другими нормативными актами. Однако по отношению к ним Правила дорожного движения являются исходным и определяющим документом.

В п. 1.1 Правил прямо указано, что другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им. Указанные нормативные акты имеют важное значение при установлении признаков состава автотранспортного преступления, и, разумеется, в первую очередь признаков его объективной стороны. В этих нормативных актах определяется характер должного поведения лиц, эксплуатирующих тот или иной вид транспорта. Делается это путем прямого указания, - каким должно быть поведение граждан, либо каким оно не должно быть. Иными словами, правила либо предписывают, либо запрещают определенного рода поведение. Каждый участник движения транспорта обязан строго соблюдать требования указанных нормативных актов, координировать свое поведение в соответствии с теми правилами, которые установлены для конкретной ситуации.

Таким образом, Правила устанавливают определенный порядок дорожного движения, то есть определяют сферу правового регулирования. Эта сфера охватывает общественные отношения, связанные только с дорожным движением, и не распространяется на другие виды движения. Под дорожным движением понимается сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, водителей, пассажиров и различные транспортные средства, движение которых подчиняется определенным правилам.

При определении объективной стороны автотранспортного преступления необходимо сопоставить, в какой степени противоречило поведение участников дорожного происшествия нормам должного поведения для данной категории лиц в рассматриваемой ситуации. Для решения этого вопроса необходимо обратиться, прежде всего, к соответствующим нормативным актам. Вместе с тем возникает вопрос, в каком соотношении находится диспозиция ст. 264 УК РФ с Правилами дорожного движения. Иными словами, имеет ли в виду ст.264 УК нарушение только тех конкретных норм поведения, которые прямо закреплены в Правилах дорожного движения и других, изданных на их основе инструкциях, или же возможно привлечение к уголовной ответственности и в случаях нарушения других общепринятых норм предосторожности, хотя бы прямо и не записанных в каком-либо нормативном акте?

Ответ на данный вопрос дает постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г.: ответственность по рассматриваемому преступлению наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств – на дороге, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых дорогах, при движении на территории предприятия[[7]](#footnote-7).

При характеристике нарушений правил дорожного движения следует иметь в виду, что далеко не всякое нарушение указанных правил, повлекшее определенные законом последствия, может быть квалифицировано по ст. 264 УК РФ. Должны быть нарушены именно такие правила эксплуатации, которые повлияли на безопасность движения.

В связи с этим возникает вопрос об отграничении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от других смежных преступлений: нарушения правил охраны труда (ст. 143 УК), нарушения правил безопасности при ведении горных, строительных работ (ст. 216 УК), нарушения правил безопасности на взрывоопасных объектах (ст. 217 УК), преступлений против личности и т. п.

По ст. 264 УК РФ не могут караться нарушения правил технической эксплуатации и иных правил предосторожности при производстве ремонта автомобилей, тракторов, городских электротранспортных средств, при заправке горючим, производстве погрузочно-разгрузочных, уборочных работ и т. п. В названных случаях посягательство направлено не на безопасность движения транспорта, а на иной объект: жизнь, здоровье человека, нормальные безопасные условия труда и т. д. Следовательно, здесь отсутствует один из важнейших элементов состава транспортного преступления - его непосредственный объект.

Материалы судебной практики свидетельствуют о том, что ошибочное определение характера нарушения, допущенного виновным, неизбежно влечет неправильную правовую квалификацию содеянного. Иногда суды применяют ст. 264 УК РФ к тем случаям, когда надо было применить другие статьи УК: о преступлениях против личности, о нарушении правил охраны труда, о должностных преступлениях.

Аналогичного рода ошибки имели место и по целому ряду других дел. В связи с этим Пленум Верховного Суда РСФСР в постановлении от 22 октября 1969 г. указал, что не следует считать транспортным преступлением действия водителей автомототранспортных средств, если они причинили вредные последствия не в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации, а при погрузке или выгрузке грузов, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других нетранспортных работ[[8]](#footnote-8).

Однако и после этого достаточно четкого указания Пленума Верховного Суда РСФСР в судебной практике все еще возникают вопросы, связанные с оценкой характера производственной деятельности, выполняемой водителем механического транспортного средства. Причем имеют место ошибки, ведущие либо к сужению понятия автотранспортного преступления, либо к необоснованно широкому его пониманию.

Пример: на грузовой автомашине перевозил бетон на плотину водохранилища. Остановив машину, с тем чтобы отметить товарно-транспортную накладную у приемщицы бетона, не включил ручной тормоз, т. е. не принял мер, исключающих возможность движения машины в его отсутствие. В результате этого машина начала самопроизвольно двигаться с насыпи плотины, развила скорость и сбила рабочего С., от чего последний скончался. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР рассмотрела дело по протесту заместителя Прокурора РСФСР, в котором ставился вопрос об отмене приговора и о необходимости переквалификации действий со ст. 264 на ст. 109 УК РФ (неосторожное убийство). Прокурор обосновывал свою точку зрения тем, что водитель выполнял на автомашине производственные функции по разгрузке доставленного им бетона и в связи с этим не мог нарушить правила дорожного движения. Коллегия, не согласившись с приведенным доводом, оставила приговор без изменения и признала, что водитель нарушил пункт Правил движения, в котором было сказано: "Оставлять транспортное средство можно, только приняв меры, исключающие возможность его движения в отсутствие водителя". Для такого решения вопроса у Коллегии были все основания. Действительно, водитель допустил упущения в процессе управления транспортным средством, а не во время выполнения каких-либо иных производственных процессов. В протесте утверждалось, что водитель допустил нарушение правил предосторожности "во время разгрузки бетона", что не соответствовало материалам дела. Фактически к выгрузке бетона водитель еще не приступал, и допущенное им нарушение следовало рассматривать как нарушение правил дорожного движения. Это дело свидетельствует о попытке необоснованно ограничить пределы применения ст. 264 УК РФ, что объясняется неправильным пониманием сущности нарушения правил дорожного движения.

Оценивая нарушения правил эксплуатации автомототранспорта, необходимо иметь в виду, что далеко не все виды нарушений этих правил, повлекшие тяжкие последствия, охватываются ст. 264 УК РФ. Диспозиция данной статьи предусматривает ответственность только за такие нарушения правил эксплуатации транспорта, которые непосредственно связаны с безопасностью его движения. Игнорирование названного положения влечет ошибки в судебной практике при квалификации действий виновных, приводит к необоснованно расширительному или ограничительному толкованию ст. 264 УК РФ.

Определенные колебания в судебной практике по рассматриваемому вопросу объясняются тем, что диспозиция ст. 264 УК РФ охватывает случаи нарушения не только правил дорожного движения, но и правил эксплуатации транспорта. Возникает вопрос: о нарушении, каких именно правил эксплуатации транспорта идет речь в ст. 264 УК РФ?

Правила эксплуатации механических транспортных средств весьма разнообразны. В самой общей форме их можно было бы подразделить на две группы. Первую группу составляют правила эксплуатации, непосредственно связанные с безопасностью движения транспорта (требование эксплуатации только машин, имеющих исправные тормозную систему и рулевое управление, шины, отвечающие определенным стандартам; перевозка пассажиров в кузовах только таких грузовых машин, которые оборудованы специальными приспособлениями, и т. д.). Ко второй группе относятся правила эксплуатации, непосредственно не влияющие на безопасность движения. Например, в Правилах дорожного движения указано, что груз должен быть размещен и при необходимости закреплен на транспортном средстве так, чтобы он не закрывал номерные знаки, не создавал шума и т. д.

**2.2.2. Вредные последствия.**

Состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, налицо только в том случае, если нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта повлекло определенные вредные последствия.

Нарушение правил дорожного движения, не повлекшее тяжелых последствий, влечет административную ответственность, так как степень общественной опасности таких нарушений сравнительно невелика[[9]](#footnote-9).

Исходя из этих соображений, следует признать неприемлемыми предложения Л.Г. Крахмальника и И.Г. Маландина[[10]](#footnote-10) о необходимости установления уголовной ответственности за заведомое создание угрозы наступления вредных последствий при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспорта. На мой взгляд, привлечение к уголовной ответственности за подобные деяния нецелесообразно и лишь вызвало бы без достаточных оснований значительное увеличение уголовных дел данной категории, что совершенно необоснованно теоретически и не вызывается интересами безопасности движения на автотранспорте. Государственные органы достаточно успешно борются с такими нарушениями мерами административного воздействия.

Вместе с тем нельзя не учитывать и того, что практически очень трудно, а подчас и невозможно установить, могли ли реально наступить вредные последствия, и какие именно, в результате нарушения правил дорожного движения. Нарушение правил движения и эксплуатации транспорта, в принципе, всегда таит в себе угрозу возникновения вредных последствий. Так, если водитель автомашины выехал на перекресток при красном сигнале светофора, то это нарушение правил движения, вообще, может повлечь самые разнообразные вредные последствия - от самых тяжких до незначительных. Однако в данной конкретной обстановке (на перекрестке не было пешеходов, не было машин) указанное нарушение не повлекло и не могло повлечь за собой наступление вредных последствий. К тому же в результате такого нарушения вредные последствия могли не наступить и в силу того, что водитель сам смог предотвратить их наступление. Водитель автомашины в данном случае должен отвечать в административном порядке.

Обобщая сказанное, можно сделать вывод, что наиболее правильным является установление уголовной ответственности только за те нарушения правил движения и эксплуатации транспорта, которые повлекли наступление определенных вредных последствий. Уголовный кодекс РФ в ст. 264 конкретизирует те вредные последствия, которые дают основание привлекать виновного по этой статье к уголовной ответственности. Закон дифференцирует ответственность и наказание в зависимости от тяжести наступивших вредных последствий. Ст. 264 УК РФ содержит три части с различными санкциями. По ч. 1 ст. 264 УК ответственность наступает, если потерпевшему был причинен тяжкий или средней тяжести вред здоровью. По ч. 2 ст. 264 УК виновный привлекается в том случае, если деяние повлекло смерть потерпевшего. Часть 3 ст. 264 УК устанавливает ответственность за действия, предусмотренные ч. 1 ст. 264, если они повлекли смерть двух или более лиц.

**2.2.3. Причинная связь.**

Для привлечения к уголовной ответственности по ст**.** 264УК РФ необходимо также установить, что вредные последствия находятся в причинной связи с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации указанных в этой статье видов транспорта.

Установление причинной связи в каждом уголовном деле имеет двоякое правовое значение. В преступлениях, с так называемыми материальными составами, причинная связь устанавливается между конкретным общественно опасным действием (бездействием) лица и наступившими вредными последствиями, указанными в диспозициях соответствующих статей уголовного закона. Именно применительно к этим случаям в науке уголовного права часто говорят о причинной связи как элементе состава преступления. В материальных составах преступлений отсутствие причинной связи исключает возможность говорить об оконченном преступлении, а во многих случаях свидетельствует вообще об отсутствии состава преступления.

В тех преступлениях, которые в законе сформулированы как формальные составы, вопрос о причинной связи не возникает при установлении состава оконченного преступления. Для привлечения к уголовной ответственности лица в таких случаях достаточно с объективной стороны установить факт совершения определенного общественно опасного действия (бездействия). Однако сказанное отнюдь не означает, что по данной категории уголовных дел вопрос о причинной связи вообще не имеет никакого правового значения. Необходимость установления причинной связи в этих случаях возникает тогда, когда в результате действия (бездействия) лица наступили реальные вредные последствия, которые, не будучи указаны в законе в качестве признака состава преступлений, тем не менее, могут существенно влиять на определение виновному меры наказания.

В уголовном деле доказательство причинной связи необходимо или для установления состава преступления и индивидуализации наказания, или только для индивидуализации наказания. Установление причинной связи - это правовой вопрос, входящий в исключительную компетенцию судебно-следственных органов. Неправильно то, что автотехнические эксперты в своих заключениях давали ответы на вопрос о "наличии или отсутствии причинной связи между установленными нарушениями и происшествием"[[11]](#footnote-11). Это возражение основано на постановлении Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г., в котором сказано: "...в компетенцию судебной дорожно-транспортной экспертизы входит решение только специальных технических вопросов. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда. Оценке, основанной на всестороннем, полном и объективном рассмотрении всех обстоятельств дела в их совокупности, должны подлежать все доказательства, в том числе и заключение дорожно-транспортной экспертизы».

Проблема причинной связи имеет особо важное значение и одновременно представляет собой определенную трудность при расследовании именно транспортных преступлений. При решении данного вопроса суды нередко допускают серьезные ошибки. Объясняется это, в частности, тем, что вредные последствия в транспортных преступлениях подчас являются результатом сложного взаимодействия целого ряда причин и условий. Такими причинами и условиями могут быть неправомерные действия (бездействие) водителей транспорта; неосторожное поведение иных участников движения, в частности потерпевших, а также других граждан; особенности дороги и погоды; техническое состояние транспортных средств, средств сигнализации и т. д.

Между общественно опасным поведением лица и наступившими вредными последствиями могут существовать различного рода связи и зависимости, однако уголовно-правовое значение имеет только определенный вид связи - причинная связь. В частности, в рассматриваемой категории дел причинная связь будет иметь место в том случае, если общественно опасное, противоправное поведение лица, управляющего транспортом, в данной конкретной обстановке, при данных конкретных обстоятельствах обусловило наступление вредных последствий, указанных в законе.

Причинная связь, которую судебно-следственные органы устанавливают при разрешении уголовных дел, существует реально и независимо от сознания людей. При этом причинная связь, как и любой иной признак состава автотранспортного преступления, не может предполагаться, а должна быть доказана в процессе расследования и в судебном заседании.

Первый вопрос, который возникает у органов, производящих расследование, или у суда после установления характера наступивших вредных последствий на автотранспорте, имело ли место нарушение правил дорожного движения, правил эксплуатации транспорта. Если поведение лица не противоречило установленным правилам движения и эксплуатации транспорта, а также общепринятым нормам поведения, то, с точки зрения уголовного права, вопрос о причинной связи не возникает.

По делам об автотранспортных преступлениях вопрос, о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта и выяснения объема и характера наступивших вредных последствий. До этого момента вопрос о причинной связи не может быть рассмотрен.

Установление причинной связи при совершении автотранспортных преступлений необходимо в случае причинения вреда, как путем активных действий, так и при преступном бездействии.

Нарушение, неправомерное поведение лица должно предшествовать наступлению вредных последствий. При этом они могут быть значительно отдалены во времени от факта нарушения, но могут и непосредственно сопутствовать нарушению, т. е. наступить сразу же после неправомерных действий (бездействия) субъекта. Естественно, отсутствует причинная связь, если неправомерные действия лица были совершены после наступления вредных последствий. При всей очевидности и бесспорности данного положения в судебной практике иногда встречаются дела, по которым не был достаточно выяснен именно этот вопрос.

Однако одной лишь внешней последовательности во времени еще недостаточно для того, чтобы признать наличие причинной связи между фактом неправомерных действий и наступившими вредными последствиями. В практике расследования и судебного рассмотрения дел об автотранспортных преступлениях все еще встречаются отдельные ошибки, выражающиеся в том, что суд и следственные органы фактически устанавливают не причинную связь, а лишь чисто внешнюю последовательность между нарушением правилдвижения и эксплуатации транспорта и наступившими вслед за этим вредными последствиями.

Во всех случаях следствие и суд, установив факт нарушения, вредные последствия и внешнюю (во времени) последовательность событий, не должны считать, что вопрос о наличии причинной связи уже решен. Необходимо точно определить роль и значение факта нарушения соответствующих правил в общей цепи развития событий. В большинстве случаев эта задача не представляет собой особой сложности и решается сравнительно просто. Иное дело, если к развитию событий были причастны другие лица или на их развитие оказали влияние силы природы, технические особенности транспорта и т.д.

Правильно поступают те суды, которые признают, что в отдельных случаях нарушение правил движения со стороны потерпевшего может быть либо единственной и главной причиной, либо одной из причин несчастного случая на транспорте. В.Арендаренко пишет, что в настоящее время "все чаще виновником несчастья оказывается пешеход"[[12]](#footnote-12). В этой связи учет поведения потерпевшего, и в частности пешехода, имеет важное значение при установлении причины дорожно-транспортного происшествия. Как правило, суды, установив причастность пешехода к автопроисшествию, внимательно изучают "удельный вес" нарушения, допущенного пешеходом, в общем механизме возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Анализ практики работы судов свидетельствует о том, что наряду с тщательной оценкой нарушений правил движения и правил эксплуатации, совершенных водителями транспорта, суды большое внимание уделяют также оценке характера нарушений, допущенных со стороны пешеходов и пассажиров. Изучение судебной практики показывает также то, что, к сожалению, далеко не всегда и не все суды внимательно выясняют характер поведения потерпевшего в момент возникновения автодорожного происшествия[[13]](#footnote-13).

Невозможно заранее установить какой-то шаблон, с помощью которого оценивались бы те или иные факторы, и определялась их роль в возникновении автодорожного происшествия. Так, было бы совершенно неправильно считать, что при грубой неосторожности пешехода или неправильных действиях других водителей транспортных средств лицо, допустившее наезд на гражданина и причинившее ему смерть, во всех случаях не должно привлекаться к уголовной ответственности. Ошибочным такой вывод был бы потому, что водитель во время управления транспортным средством всегда должен проявлять максимум внимания и предусмотрительности. В частности, он должен не только учитывать нормальную, ординарную обстановку и условия движения, но и быть подготовлен к различного рода случайностям, обязан своевременно реагировать на быстрые и неожиданные изменения дорожной обстановки: вовремя тормозить, умело объезжать возникшие препятствия и т.д.

Следует также иметь в виду, что значение вины потерпевшего не исчерпывается влиянием ее на решение вопроса об уголовной ответственности водителя транспортного средства. В соответствии с нормами гражданского законодательства об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, владелец несет гражданско-правовую ответственность за вред независимо от наличия в его действиях состава преступления. Однако ГК РФ обязывает суд учитывать поведение потерпевшего в момент причинения ему вреда источником повышенной опасности. Следовательно, при рассмотрении делоб автотранспортных преступлениях суд должен в зависимости от степени вины потерпевшего уменьшить размер возмещения либо отказать в возмещении вреда, если грубая неосторожность потерпевшего способствовала причинению его источником повышенной опасности[[14]](#footnote-14).

Судебной практике приходится встречаться и с такими ситуациями в автотранспортных преступлениях, когда наступление вредных последствий вызвано уголовно-противоправным поведением водителя в сочетании с определенными «техническими» причинами: дефектами транспортных средств или дороги, дорожных сооружений, особыми условиями погоды и другими причинами, не зависящими от воли людей и не связанными с их поведением. В подобных случаях также возникает необходимость определить роль и значение каждого из этих условий в причинении вредного результата, установить «степень» участия водителя в возникновении дорожно-транспортного происшествия.

**2.3. Субъективная сторона преступления**

Российский уголовный закон устанавливает, что уголовной ответственности и наказанию подлежит только лицо, виновное в совершении преступления, т. е. умышленно или по неосторожности совершившее предусмотренное уголовным законом общественно опасное деяние (ст. 5 УК РФ). Российское законодательство считает, что умысел и 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. При привлечении лица к уголовной ответственности необходимо установить не вообще его психическое отношение к содеянному, а психическое отношение строго определенного вида. Закон считает, что уголовно-правовое значение имеет только такое психическое отношение лица, которое выразилось в форме умысла или неосторожности.

Указанное положение российского уголовного права нашло отражение и в учении о составе преступления. Понятие состава преступления включает в себя элементы, характеризующие как объективную, так и субъективную стороны преступного деяния.

Признаки состава преступления, характеризующие субъективную сторону преступления, теснейшим образом связаны со всеми другими элементами состава. Анализ субъективной стороны позволяет правильно определить объект преступления. В судебной практике встречаются ошибки при квалификации преступлений, совершенных с использованием автотранспортных средств, когда неточно определяется объект, на который был направлен умысел виновного. Имеют место случаи не привлечения за умышленное убийство путем использования транспортных средств даже при наличии у виновного умысла на лишение потерпевшего жизни.

С другой стороны, водители транспорта иногда привлекаются к ответственности по статьям, карающим за умышленное убийство, при отсутствии у виновного умысла на лишение человека жизни.

Верховный Суд неоднократно указывал, что в случаях умышленного использования автотранспортных средств для совершения убийства, причинения телесных повреждений, уничтожения или повреждения государственного, общественного или личного имущества граждан действия виновных должны быть квалифицированы по статьям о преступлениях против личности или по статьям о преступлениях против собственности.

Правильное установление субъективной стороны имеет важное значение и для определения объективной стороны преступления. Это обусловлено в первую очередь тем, что преступным действием (или бездействием) признается лишь такое поведение лица, которое находится под контролем его воли и сознания. В объективную сторону включаются только те вредные последствия, которые виновный предвидел или в отдельных случаях должен и мог предвидеть, иными словами, те последствия, которые охватывались умыслом или неосторожностью виновного.

При анализе субъективной стороны преступления необходимо иметь в виду, что в советском уголовном законодательстве существуют такие составы преступлений, которые могут быть совершены только умышленно (особо опасные государственные преступления, бандитизм, умышленное разрушение или повреждение путей сообщения и транспортных средств, кража, грабеж, разбой, изнасилование, хулиганство и др.). В других случаях общественно опасное деяние признается преступлением при наличии как умышленной, так и неосторожной вины. К числу таких преступлений относятся, в частности, убийства, телесные повреждения, уничтожение и повреждение государственного, общественного и личного имущества граждан и др.

В законодательстве предусмотрена и третья группа преступлений, в которых субъективная сторона преступления является весьма сложной и неоднородной. Я имею в виду случаи, когда форма и характер психического отношения лица к самому общественно опасному действию (бездействию) не совпадает с формой и характером психического отношения лица к наступившим вредным последствиям.

Важное значение при рассмотрении субъективной стороны автотранспортных преступлений имеет вопрос, относительно каких обстоятельств совершенного деяния необходимо выяснять психическое отношение виновного. Психическая деятельность человека представляет собой сочетание интеллектуального и волевого моментов. Говоря о субъективной стороне преступления, я имею в виду различные формы и виды соотношения сознания и воли у виновного. Несмотря на то, что в каждом конкретном преступном деянии содержание субъективной стороны сугубо индивидуально, можно установить и некоторые общие положения. Это обусловлено тем, что содержание субъективной стороны любого преступления составляют все те объективные обстоятельства, которые вменяются в вину субъекту преступления: общественно опасное действие (бездействие), вредные последствия, причинная связь, обстановка, время, место, способ совершения преступления. Поскольку объективные признаки каждого преступления имеют как свои специфические, индивидуальные особенности, так и общие черты, постольку и субъективная сторона каждого преступления отражает указанное положение.

Российское уголовное законодательство в нормах Общей части определяет, какие общие моменты должны составлять содержание субъективной стороны любого преступления. В ст. 25 УК РФ указано, что преступление признается умышленным, если лицо, его совершившее, сознавало общественно опасный характер своего действия или бездействия, предвидело его общественно опасные последствия и желало их или сознательно допускало наступление этих последствий. В ст. 26 УК РФ раскрыто содержание неосторожной вины

Естественно, когда речь идет о преступлении в целом, то о нем можно говорить только как об умышленном либо как о неосторожном деянии. Другой вопрос: отношение к каким элементам объективной стороны (действию или вредному последствию) превращает деяние в умышленное или неосторожное?

По-видимому, вполне правомерно говорить об умысле и неосторожности как относительно общественно опасного действия (или бездействия), так и относительно вредных последствий, потому что эти понятия отражают своеобразные формы психического отношения[[15]](#footnote-15). Поскольку же, умысел и неосторожность в уголовном праве являются единственно возможными формами субъективного отношения виновного к содеянному, то именно этими понятиями следует пользоваться, определяя психическое отношение лица к действию (или бездействию) и к результату.

Объективная сторона автотранспортных преступлений слагается из нарушения правил дорожного движения, правил эксплуатации и факта наступления определенных вредных последствий. Следует также иметь в виду, что в каждом отдельном случае преступное поведение виновного может слагаться не из одного, а из целого ряда нарушений. Вредные последствия также могут наступить многочисленные, и притом весьма разнообразные. Субъективное (психическое) отношение виновного к каждому из допущенных им нарушений и наступившим вредным последствиям также может быть различным. В психике виновного должны найти отражение все эти обстоятельства. Если же не будет установлено определенного психического отношения лица к действию (бездействию) и к вредным последствиям, то лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности, так как в этом случае фактически не будет установлена субъективная сторона преступления.

Из признания необходимости установления именно умысла (неосторожности) как относительно действия (бездействия), так и относительно вредных последствий вытекает важный вывод: в отношении всех этих обстоятельств должен выясняться как интеллектуальный, так и волевой момент.

Выяснение психического отношения виновного к действию (бездействию) и к наступившим вредным последствиям имеет важное правовое значение. Это, во-первых, означает установление признаков, относящихся к составу автотранспортного преступления, что необходимо для правильной квалификации преступления; во-вторых, способствует отграничению одних преступлений от других, смежных преступлений; в-третьих, помогает выяснению степени общественной опасности виновного и совершенного им преступления и тем самым способствует назначению справедливой меры уголовного наказания. Установление характера психического отношения лица к обстоятельствам, входящим в объективную сторону преступления, - а такими обстоятельствами являются не только вредные последствия, но и само общественно опасное действие (бездействие) - всегда имеет важное значение для правильной квалификации преступления.

В соответствии с частью 2 статьи 24 УК РФ деяние, совершенное по неосторожности, признается только в том случае, когда это специально предусмотрено соответствующей статьей Особенной части. Иными словами, если в статье Особенной части указано «по неосторожности», то данное преступление может быть совершено только по неосторожности. Стало быть, преступное нарушение правил дорожного движения, и эксплуатации транспортных средств может быть совершено только по неосторожности.

Пример: Некто С., управляя автомашиной «Запорожец», ехал с женой и двумя детьми по дороге со скоростью 70 км в час. Проезжая по дороге, он увидел впереди себя на большом расстоянии П., который стоял на правой обочине. П., пропустив грузовую автомашину, начал переходить дорогу. В данной обстановке С. обязан был выбрать такую скорость движения и с таким расчетом, чтобы мог своевременно замедлить движение или остановиться. Он обязан был обратить внимание и на то, что П. переходил дорогу, согнувшись вперед и смотря вниз. С., должен был при неосмотрительных действиях со стороны П. принять необходимые меры для предотвращения опасных последствий. Однако С. указанные меры безопасности сознательно не предпринял. Вся его предосторожность заключалась в том, что он подал сигнал и несколько снизил скорость (до 60 - 65 км в час), а среагировал на опасную обстановку путем торможения лишь в тот момент, когда П. уже подходил к пути следования автомашины. Вследствие того, что С. заблаговременно не принял необходимых мер безопасности, а затормозил автомашину с явным опозданием и в непосредственной близости от Р., он передней частью автомашины сбил Р., который от полученных повреждений вскоре скончался. Анализ дела показывает, что нарушение было совершено сознательно: С. предвидел и фактическую сторону деяния, и его общественную опасность. По отношению к вредным последствиям у виновного имела место преступное легкомыслие.

Преступное легкомыслие по отношению к вредным последствиям не может иметь места в случае, если по отношению к факту совершенного нарушения у виновного имелась преступная небрежность, так как здесь он не предвидит самого факта нарушения, а, следовательно, не осознает и возможность наступления вредных последствий[[16]](#footnote-16).

Так, если водитель по рассеянности просмотрел дорожный знак, на котором были указаны особенности дороги (извилистая, кривая, закрытый поворот, железнодорожный переезд и т. д.), и поэтому не принял необходимых мер предосторожности, в результате чего наступили тяжкие последствия, то в данном случае и по отношению к факту нарушения правил движения, и по отношению к наступившим вредным последствиям имеет место преступная небрежность: виновный не предвидел факта нарушения, не предвидел возникновения вредных последствий, но должен был и мог предвидеть как самый факт нарушения, так и наступление вредных последствий.

При преступном легкомыслии по отношению к наступившим вредным последствиям при совершении автотранспортных преступлений лицо осознает возможность их наступления вообще, но надеется, что в данных конкретных условиях вредные последствия не наступят. Виновный надеется предотвратить наступление вредных последствий своими собственными силами. Он может также рассчитывать на то, что пешеход успеет перейти дорогу и несчастный случай не произойдет, может надеяться на действия водителей других автомашин и т. д. Однако такая надежда на предотвращение результата является легкомысленной, недостаточно обоснованной и нереальной. Поэтому и рассматривается уголовным законом как преступное легкомыслие.

Легкомысленный расчет — это расчет, сделанный без учета особенностей дорожной обстановки, технической возможности управляемой машины, состояния водителя, действия окружающих лиц. Легкомысленным он признается потому, что в данной ситуации при правильном расчете наступления вредных последствий можно было бы избежать. Если окажется, что вредные последствия наступили бы и при правильном расчете, то в действиях водителя нет вины.

Пример: Энгельсским городским народным судом Саратовской области был осужден Н., который, управляя грузовой автомашиной, ехал по улице г. Энгельса в сторону моста через Волгу со скоростью 50 км в час. Подъезжая к железнодорожному переезду, Н. в 150 м впереди себя увидел на переезде К., подметавшую в это время железнодорожное полотно и находившуюся на проезжей части дороги. Увидев на дороге опасность для движения, Н., не снижая скорости, не тормозя, продолжал движение, надеясь объехать К. справа. Когда К. в непосредственной близостями от машины выпрямилась, Н., резко затормозил машину, но машина продвинулась «юзом» и сбила передней частью К., которая от полученных повреждений скончалась. Н., Сознательно нарушил правила безопасности движения, но по отношению к наступившим вредным последствиям у него имелась преступное легкомыслие, так как он хотя и предвидел возможность наступления вредных последствий, но надеялся их предотвратить. Н., Рассчитывал на свое умение, ловкость и т. д. Надежда его была неосновательной, легкомысленной. Именно это и явилось субъективным основанием для привлечения Н. к уголовной ответственности.

Говоря о том, что виновный предвидит возможность наступления вредных последствий, необходимо отметить, что предвидение наступления вредных последствий должно относиться к тому периоду поведения лица, когда он может еще принять меры для предотвращения этих последствий. Указанное обстоятельство особенно важно отметить потому, что в момент наезда шофер, как правило, осознает неизбежность наступления тяжелых последствий, однако предотвратить их он уже не в состоянии.

Преступная небрежность в отношении вредных последствий может сочетаться и с преступно-небрежным нарушением правил движения и эксплуатации транспорта, установленных на механическом транспорте. Данная ситуация усматривается в тех случаях, когда виновный не сознавал, но должен был и мог сознавать, что он нарушает какие-либо конкретные правила движения или эксплуатации транспорта. При этом следует подчеркнуть: небрежность предполагает, что субъект мог и должен был предвидеть в общих чертах все возможные вредные последствия своего нарушения, несмотря на то, что в конкретной ситуации они могли развиваться несколько необычно.

При привлечении к уголовной ответственности за преступление, совершенное по преступной небрежности, необходимо иметь в виду, что закон требует в каждом конкретном случае устанавливать не только обязанность, но и реальную возможность лица предвидеть наступившие вредные последствия. Такая возможность, как известно, может быть ограничена и объективными условиями, и субъективными особенностями человека. Иногда суды не учитывают указанные обстоятельства и вменяют в вину лицу такие вредные последствия, которые субъект не только не предвидел, но и не мог предвидеть. Чаще всего это происходит в тех случаях, когда виновный не сознавал сам факт нарушения им правил движения и эксплуатации.

Характерно в данном отношении дело Б, который работал шофером грузовой автомашины. Приехав в город, Б. остановил автомашину у тротуара, с тем, чтобы высадить из нее людей. Пассажир Р. вышел из кабины машины и, захлопнув дверцу кабины, сказал шоферу: «Езжай». Б., проехав метров десять, услышал крик: «Стой!». Оказалось, что Р. был задавлен правым задним колесом машины. В ходе расследования: было установлено, что, когда Р. вышел из машины и захлопнул дверцу кабины, у него из сумки рассыпалась картошка. Р. полез под машину, чтобы собрать ее. В этот момент машина тронулась, и он попал под колесо. Коллегия признала, что из материалов дела усматривается, что Б. не нарушил правил движения; он не предвидел и не мог предвидеть, что Р. полезет под машину и попадет под колесо[[17]](#footnote-17). В приведенном примере действия потерпевшего, были столь неожиданными, что Б. действительно не предвидел и не мог предвидеть казанного развития событий. Коллегия вполне обоснованно пришла к выводу о том, что со стороны Б. не было вины, налицо несчастный случай.

В современном транспортном потоке действия водителей, пешеходов, пассажиров и других участников движения теснейшим образом взаимосвязаны. Каждый участник движения рассчитывает на строго определенное поведениё другого лица, управляющего ли транспортным средством или пересекающего улицу, соответственно координируя свое поведение. Поэтому, если тот или иной участник движения «вне правил» совершенно неожиданно и резко меняет характер своего поведения на дороге, водитель, совершивший в связи с этим наезд на пешехода или допустивший столкновение с другим транспортным средством, возможно, и не мог предвидеть такого рода развитие событий. Налицо невиновное причинение вредного результата. Невозможность предвидения в данном случае вытекала из того, что сам водитель никаких нарушений правил движения не допускал, а если они и были им допущены, то не эти нарушения обусловили наступление вредных последствий.

**2.4. Субъект преступления**

Динамика статистики дорожно-транспортных происшествий, в конечном счете, зависит от участников движения, и в первую очередь от водителей транспортных средств. Поэтому вопросы отбора, профессиональной подготовки и воспитания водительских кадров являются главным звеном в профилактике и предупреждении дорожно-транспортных происшествий[[18]](#footnote-18). Международная статистика показывает, что 70 - 80% дорожно-транспортных происшествий происходит по вине водителей. Они происходят либо из-за физической, психической и психологической неспособности водителей к управлению транспортными средствами, либо из-за пониженной способности к такого рода деятельности, либо из-за слабой профессиональной подготовленности к вождению машин, либо, наконец, из-за простой недисциплинированности и невнимательности.

Пригодность к вождению механическим транспортным средством определяется медицинской комиссией. Однако, как отмечается в целом ряде специальных исследований, такая комиссия не может полностью выявить способности проверяемого: качество его внимания и оперативного мышления, эмоциональную устойчивость, время психомоторной реакции. Ведь почти половина всех наездов на препятствия и пешеходов происходит из-за упущенной десятой доли секунды (так называемая «трагедия нескольких метров»). В связи с этим чрезвычайно важны специальные медицинские исследования, которые определяли бы уровень психомоторной реакции водителя транспортного средства. Знание водителем его потенциальных возможностей к управлению транспортом и обеспечению безопасности движения во многих случаях поможет ему избрать наиболее оптимальный образ действий за рулем, заставит его быть более внимательным, повысит его бдительность, а иногда даже может заставить человека отказаться от самостоятельного управления транспортным средством. Зарубежный опыт проведения специальных обследований на предмет определения психофизиологической пригодности человека к управлению транспортным средством показывает, что отбор лиц на работу в качестве водителей с применением указанных методов дает весьма положительные результаты. Так, в Парижской транспортной компании за 10 лет после введения психологического отбора при увеличении машинного парка на 30% и увеличении средней скорости движения с 25 до 45 км в час количество несчастных случаев, происшедших по вине водителя, сократилось на 30%.

В условиях непрерывно повышающейся интенсивности дорожного движения к управлению транспортом должны допускаться лишь те лица, которые по возрасту и по медицинским показателям способны обеспечить безопасность движения. Правила дорожного движения в достаточно категорической форме закрепили это положение. Согласно действующим Правилам к управлению автомототранспортом и городским электротранспортом допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста.

Требования, предъявляемые к водителям с точки зрения возраста и здоровья, общеизвестны. Следовательно, несоблюдение их является нарушением Правил дорожного движения и при соответствующих обстоятельствах влечет различные виды ответственности, в том числе уголовную. В судебной практике неоднократно возникали вопросы, связанные с определением состояния здоровья водителя в момент возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Индивидуализация ответственности предполагает, также учет состояния здоровья и других личных качеств лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие. Это вытекает из общих принципов уголовного права. Некоторые особенности личности водителя могут иметь решающее значение не только при назначении наказания, но и при установлении оснований уголовной ответственности, т. е. при выяснении признаков состава преступления. Управление автомашинами, мотоциклами и другими механическими транспортными средствами имеет свою специфику. Человек, обладающий определенными дефектами здоровья, не в состоянии обеспечить необходимую безопасность при вождении транспортного средства. Именно из этого исходят Правила дорожного движения, запрещая водителю «управлять транспортным средством в болезненном или утомленном состоянии, если это может поставить под угрозу безопасность движения». На данное положение Правил дорожного движения нередко ссылаются представители, как государственного обвинения, так и защиты при рассмотрении судами дел об автотранспортных преступлениях. И это не случайно. Действительно, наличие у водителя в момент возникновения дорожного происшествия болезненного или утомленного состояния может существенно повлиять на пределы его ответственности.

Согласно статье 20 УК РФ уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения преступления шестнадцатилетнего возраста. В части второй этой статьи указаны преступления, за которые уголовная ответственность наступает с четырнадцатилетнего возраста. 264 статьи в этой части нет, следовательно, субъект по данному преступлению общий – лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста.

Статья 264 УК основным отличительным признаком субъекта данного преступления считает управление перечисленными в ст. 264 УК видами транспортных средств. Лицо должно считаться управляющим транспортом независимо от того, работает ли оно в государственной или общественной организации или управляет собственной автомашиной, в рабочее или нерабочее время, на законном основании или самовольно.

Главное внимание закон обращает на характер фактической деятельности лица в момент совершения им преступления. 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 этим учеником в машине во время ее движения.

Верховный Суд СССР по одному из конкретных дел указал что «за нарушение правил безопасности движения во время практической езды на учебной автомашине с двойным управлением ответственность несет инструктор, а не учащийся, если инструктор не принял своевременных мер к предотвращению аварии»[[19]](#footnote-19).

Также по действующему законодательству для квалификации преступления не имеет значение, были ли у виновного водительское удостоверение в момент управления транспортом или он был лишен их, либо вовсе не имел.

**2.5. Квалифицированные виды нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

УК РФ предусмотрел в ст. 264 следующие виды вредных последствий при совершении нарушений правил движения и эксплуатации транспорта: причинение смерти одному или нескольким лицам, причинение различных по тяжести телесных повреждений.

Рассмотрим каждое из указанных вредных последствий.

Причинение смерти потерпевшему закон рассматривает как одно из самых тяжких вредных последствий. Данное вредное последствие вменяется в вину лицу, допустившему транспортное происшествие, только в том случае, если оно находилось в причинной связи с нарушением и если имелись при этом определенные субъективные основания - соответствующая форма вины.

В ч. 2 ст. 264 УК говорится о причинении смерти потерпевшему, а в ч. 3 - о нарушении, которое повлекло гибель нескольких лиц. Закон при этом имеет в виду, - что потерпевшими могут быть любые лица, которые пострадали от транспортной аварии. Высказывалось мнение, что гибель при транспортной аварии родственников виновного или иных близких ему лиц не относится к разряду тех вредных последствий, о которых говорится в ст. 264 УК. Однако для такого вывода закон не дает никаких оснований. Наличие подобных обстоятельств не должно влиять на квалификацию преступления, но может быть учтено при определении меры наказания. Как правило, именно так и решаются судами те уголовные дела, в которых потерпевшими оказываются близкие родственники виновного.

Иное решение должно иметь место, если последствием допущенных лицом нарушений правил безопасности движения или эксплуатации транспорта было причинение телесных повреждений самому виновному. Пример: Водитель легковой автомашины Б., грубо нарушил правила проезда перекрестков, выехал на красный свет и столкнулся с грузовым автомобилем, разбив принадлежавшую ему автомашину и сам получил телесные повреждения. Водитель грузового автомобиля не пострадал, и никаких иных вредных последствий для него не наступило. Такие последствия наступили только в отношении самого нарушителя. В данном случае, хотя наступившие вредные последствия по внешним признакам и соответствуют последствиям, указанным в ст. 264 УК, они, по существу, совершенно иного рода. Для наличия состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК, необходимо, чтобы телесные повреждения или материальный ущерб были причинены другим лицам, а не самому виновному.

Действующее уголовное законодательство рассматривает в качестве самостоятельного, особо опасного вида автотранспортного преступления такое нарушение правил движения и эксплуатации транспорта, которое повлекло гибель нескольких лиц (ч. 3 ст. 264 УК РФ). Под гибелью нескольких лиц понимается причинение смерти двум или более гражданам.

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.

Оценка степени тяжести того или иного телесного повреждения, причиненного в результате нарушения правил движения или эксплуатации транспорта, производится исходя из тех же критериев и в том же порядке, что и при квалификации телесных повреждений по статьям о преступлениях против личности. В частности, необходимо руководствоваться положениями статей 111, 112, 115 УК и Правилами определения степени тяжести телесных повреждений.

Для определения степени тяжести телесных повреждений обязательно назначение судебно-медицинской экспертизы. Отсутствие в акте судебно-медицинской экспертизы четкого указания о тяжести телесных повреждений является основанием для направления дела на новое судебное рассмотрение или для производства дополнительного расследования.

Значительно усложняется вопрос, если виновный привлекается за совершение в разное время нескольких преступных нарушений правил движения, повлекших различные по тяжести вредные последствия. Имеет ли здесь место реальная совокупность преступлений? Ведь ст. 17 УК РФ совокупностью преступлений признает те случаи, когда лицо признано виновным в совершении двух или более преступлений, предусмотренных различными статьями Особенной части УК РФ. В рассматриваемой ситуации речь идет о деяниях, предусмотренных разными частями одной и той же статьи УК.

Пленум Верховного Суда СССР в постановлении от 6 октября 1970 г.[[20]](#footnote-20) решил этот вопрос следующим образом: указанные деяния должны квалифицироваться по совокупности преступлений "в тех случаях, когда они были совершены в разное время и наступившие последствия являлись результатом нескольких взаимно не связанных нарушений правил движения и эксплуатации транспортных средств". Таким образом, Пленум Верховного Суда СССР дал распространительное толкование ст. 17 УК РФ, исходя, видимо, из того, что, говоря "о разных статьях" при определении понятия совокупности преступлений, законодатель имел в виду различные составы преступлений. Действительно, в трех, частях ст. 264 УК РФ содержатся три различных состава преступления: простой, квалифицированный и особо опасный вид преступного нарушения правил движения и эксплуатации транспорта. В принципе, я по существу согласен с трактовкой понятия совокупности преступлений, данной в упомянутом постановлении Пленума Верховного Суда СССР.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Введенный в действие с 1 января 1997 года Уголовный Кодекс признает нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее определенные последствия, общественно опасным деянием. В статье 264 УК РФ четко определяется форма вины, при которой может совершаться данное преступление. А именно - неосторожная форма вины. Также ясно определены и виды последствий дорожного преступления. Из статьи вытекает, что если водитель причинил легкий вред здоровью потерпевшему, то он не будет отвечать перед законом.

Если говорить о значении данной статьи в широком смысле слова, то она, прежде всего, направлена на охрану безопасности дорожного движения, и я бы сказал, в первую очередь на охрану жизни человека.

Пешеход, - вот кто обычно становится «жертвой» водителей. Именно водители чаще нарушают правила дорожного движения - 75 %, впрочем как можно судить из личного опыта пешеходы сознательно нарушают ПДД, к примеру в час-пик, пытаясь сократить расстояние или время, что приводит если не к трагическим последствиям для пешехода, то к травмам водителя или повреждениям автомобиля.

Введя тем самым ответственность за такое нарушение правил движения, законодатель старается уменьшить в какой-то степени вероятность возникновения тяжелых и трагический последствий с людьми, и увеличить безопасность на дорогах нашей страны.

Некоторое отступление.

На момент написания этой курсовой ведется активное обсуждение в Думе, нового административного кодекса, который хотя еще не принят, но уже назван «Настоящим подарком ГИБДД». Вот, что пишут некоторые газеты (Независимая газета, МК):

«Сегодня Госдума начала рассматривать во втором чтении Кодекс об административных нарушениях, вызывающий обоснованные опасения как у населения (особенно у владельцев автотранспорта), так и у большинства юристов. Виктор Похмелкин, ЗамПред по законодательству Госдумы (СПС), считает рассматриваемый административный кодекс просто неприемлемым. По его мнению, 12-ю и 15-ю главы нужно "привести в приличный вид", а именно:

* из главы 12 исключить наиболее одиозные положения о возможности административного ареста водителя автотранспорта и самого транспортного средства за ничтожное по сравнению с наказанием правонарушение, например, неправильную парковку;
* возврат к принудительной эвакуации автомобилей, отмененную Госдумой еще в 97-м году, и к балльной системе регистрации правонарушений.

По мнению Похмелкина, эти драконовские меры пролоббировала ГИБДД, в частности, сам генерал-лейтенант Владимир Федоров, начальник Главного управления ГИБДД. Этот высокий милицейский чин регулярно принимал участие в заседаниях рабочей группы по подготовке законопроекта.

Статья 15 АК, касающаяся налогов и финансов, по мнению Похмелкина, гораздо суровее и так не мягкого Налогового кодекса. Александр Котенков, представитель президента, считает, что АК будет рассматриваться в Госдуме не менее месяца. По его словам, если сегодня острые споры вызвал порядок рассмотрения поправок в Административный кодекс, то, когда дело дойдет до вопросов по существу, предугадать, как будут голосовать депутаты, - дело бесперспективное. Он отметил, что в АК имеет место увеличение размеров штрафов. Он предложил наиболее спорные моменты, например главу 12, вынести на отдельное обсуждение. Котенков считает, что надо разорвать связь между размерами штрафов и минимальным размером оплаты труда.

В беседе с нашим корреспондентом Сергей Кириенко сказал, что "Административный кодекс, конечно, гадость, но такие вещи по определению хорошими не бывают. Наши юристы считают, что в АК есть прогресс по сравнению с ныне действующим, но некоторые его положения совершенно ужасны".

Да, они действительно ужасны, и не в последнюю очередь тем, что дают возможность работникам ГИБДД право, например, самовольно решать, наложить на вас штраф в размере 5 МРОТ или лишить права управления автомобилем на полгода».

Сами водители уже давно придумали как расшифровать ГИБДД – «Гони Инспектору Бабки и Дуй Дальше». Это конечно шутка, но… прогнозы на будущее не берется делать никто.

⎯⎯⎯⎯⎯⎯ СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ ⎯⎯⎯⎯⎯⎯

1. Уголовный Кодекс Российской Федерации. – М., 1997.
2. Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в УК РФ» от 25 июня 1998г. № 92-ФЗ. Информационно-правовая база: Законодательство России.
3. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. – 1967. - № 5.
4. Бюллетень Верховного Суда СССР . – 1970. - № 6.
5. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. - 1971. - № 2
6. Бюллетень Верховного Суда СССР. – 1971. - № 12.
7. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями/Отв.ред. В.И. Радченко. - М.: Издательство БЕК, 1999. – 696 с.
8. Комментарий к правилам дорожного движения Российской Федерации и допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Под общей ред. В.А. Федорова. – М.: За рулем, 1996.
9. Комментарий к УК РФ. Под ред. Н.Ф.Кузнецовой.- М.: Зерцало, 1998.- 878с.
10. Комментарий к УК РФ. Под общей ред. Ю.И.Скуратова и В.М.Лебедева.- М.: Инфра, 1996.- 832с.
11. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. М.: Юридическая литература. – 1972.
12. Миньковский Г.М., Магомедов А.А., Ревин В.П. Уголовное право России: Учебник.- М: Брандес, 1998.- 528с.
13. Уголовное право. Особенная часть: Учебник под ред. А.И.Рарога.- М.: Институт международного права и экономики,1996.- 480с.
14. Ермаков Ф. Профилактика дорожных происшествий // Сов. Юстиция. – 1967. - № 23.
15. Домахин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. // М. - Госюриздат – 1956.
16. Крахмальник Л.Г., Маландин И.Г. Об уголовной ответственности за автотранспортные преступления. // Правоведение. – 1964. - № 3.
17. Кириченко В.Ф. Смешанные формы вины // Советская юстиция. – 1966. - № 19.

1. Миньковский Г.М., Магомедов А.А., Ревин В.П. Уголовное право России: Учебник.- М: Брандес, 1998.- 528с. [↑](#footnote-ref-1)
2. Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в УК РФ» от 25 июня 1998г. № 92-ФЗ. Информационно-правовая база: Законодательство России. [↑](#footnote-ref-2)
3. Уголовный Кодекс Российской Федерации. – М., 1997. [↑](#footnote-ref-3)
4. Уголовное право. Особенная часть: Учебник под ред. А.И.Рарога.- М.: Институт международного права и экономики,1996.- 480с. страница 311 [↑](#footnote-ref-4)
5. Бюллетень Верховного Суда СССР . – 1970. - № 6. [↑](#footnote-ref-5)
6. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями/Отв.ред. В.И. Радченко. - М.: Издательство БЕК, 1999. – 696 с., страница 426 [↑](#footnote-ref-6)
7. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями/Отв.ред. В.И. Радченко. - М.: Издательство БЕК, 1999. – 696 с., страница 426 [↑](#footnote-ref-7)
8. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями/Отв.ред. В.И. Радченко. - М.: Издательство БЕК, 1999. – 696 с., страница 6 [↑](#footnote-ref-8)
9. Домахин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. // М. - Госюриздат – 1956., страница 29 [↑](#footnote-ref-9)
10. Крахмальник Л.Г., Маландин И.Г. Об уголовной ответственности за автотранспортные преступления. // Правоведение. – 1964. - № 3., страница 115 [↑](#footnote-ref-10)
11. Комментарий к правилам дорожного движения Российской Федерации и допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Под общей ред. В.А. Федорова. – М.: За рулем, 1996., страница 19 [↑](#footnote-ref-11)
12. Комментарий к УК РФ. Под ред. Н.Ф.Кузнецовой.- М.: Зерцало, 1998.- 878с. [↑](#footnote-ref-12)
13. Комментарий к УК РФ. Под общей ред. Ю.И.Скуратова и В.М.Лебедева.- М.: Инфра, 1996.- 832с. [↑](#footnote-ref-13)
14. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. - 1971. - № 2, страница 4 [↑](#footnote-ref-14)
15. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий.- М.: Юридическая литература. – 1972., страница 179 [↑](#footnote-ref-15)
16. Кириченко В.Ф. Смешанные формы вины // Советская юстиция. – 1966. - № 19., страница 14 [↑](#footnote-ref-16)
17. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. – 1967. - № 5., страница 8-9 [↑](#footnote-ref-17)
18. Ермаков Ф. Профилактика дорожных происшествий // Сов. Юстиция. – 1967. - № 23. [↑](#footnote-ref-18)
19. Бюллетень Верховного Суда СССР. – 1971. - № 12., страница 5-6 [↑](#footnote-ref-19)
20. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных Судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями/Отв.ред. В.И. Радченко. - М.: Издательство БЕК, 1999. – 696 с. [↑](#footnote-ref-20)