Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |
| --- | --- |
| Введение | 3 |
| Глава 1. Общая характеристика преступления - нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 6 |
| * 1. Объект и объективная сторона преступления | 6 |
| * 1. Субъект и субъективная сторона преступления | 13 |
| * 1. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта | 16 |
| Глава 2. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 19 |
| 2.1. Анализ динамики случаев нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 19 |
| 2.2. Историко-правовой аспект уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 28 |
| 2.3. Виды уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 33 |
| Глава 3. Проблемы совершенствования уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 42 |
| 3.1. Проблемы уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 42 |
| 3.2. Направления совершенствования уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 44 |
| Заключение | 55 |
| Список использованной литературы | 58 |

**Введение**

На современном этапе развития автомобильный транспорт выступает важнейшим элементом транспортной системы страны. В связи с этим система обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств приобретает все больше серьезных проблем, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Нарушения приводят к ряду проблем в социально-экономической, административно-правовой и уголовно-правовой сферах, что приводит к необходимости разработки государственных мер в целях уменьшения степени воздействия последствий автомобилизации. Таким образом, автомобилизация страны, направленная на разрешение задач по перевозке пассажиров и грузов, привела к проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, что обуславливает актуальность выбранной темы.

В условиях высокого уровня интенсивности движения автомобильного транспорта, куда вовлечены несколько десятков миллионов людей и увеличивающееся с каждым годом число транспортных средств, предупреждение аварийности выступает в качестве одной из серьезнейших социально-экономических проблем. В зависимости от уровня эффективности решения данных проблем находится не только жизнь и здоровье людей, но и развитие экономики в целом.

В соответствии со статистическими данными, потери, связанные с аварийностью в несколько раз превышают размер ущерба от железнодорожных катастроф, пожаров и других возможных несчастных случаев.

Из всей совокупности ДТП, каждое третье является преступлением, что так же подтверждено статистическими данными.

Целью данной работы выступает исследование основных аспектов уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Исходя из поставленной цели в рамках данной работы предполагается решить следующие задачи:

- изучение объекта и объективной стороны преступления;

- определение субъекта и субъективной стороны преступления;

- исследование нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как элемента системы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

- анализ динамики случаев нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- исследование историко-правового аспекта уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- выявление видов уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- анализ проблем совершенствования уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Объектом исследования выступает преступление – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования в работе является уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В данной работе были использованы следующие работы в области изучения привлечения к уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Домахина С. А., Баранчиковой М. В., Михайловой И. А., Крыловой Е. С., Осадчий Н. П., Пикурова Н. И., Прохорова Л. А., Прохоровой М. Л., Проценко С. В. и др.

Теоретической и методологической основой дипломной работы стали труды ведущих отечественных и зарубежных специалистов, раскрывающие общую характеристику преступления - нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, историко-правовой аспект уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В работе использовались федеральные законы, нормативно-правовые акты Российской Федерации, устанавливающие правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а так же виды ответственности за их нарушение, а так же материалы научных конференций и семинаров по изучаемой тематике, материалы периодических изданий, информация официальных сайтов органов государственной власти.

Научная новизна полученных результатов заключается в комплексном исследовании основ наступления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а так же проблем совершенствования уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

**Глава 1. Общая характеристика преступления - нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

* 1. **Объект и объективная сторона преступления**

В соответствии с УК РФ основными признаками, характеризующими преступление являются общественная опасность, способность деяния причинить вред охраняемым уголовным законом интересам.

Рассмотрим существующие категории преступлений (см. рисунок 1.1.).

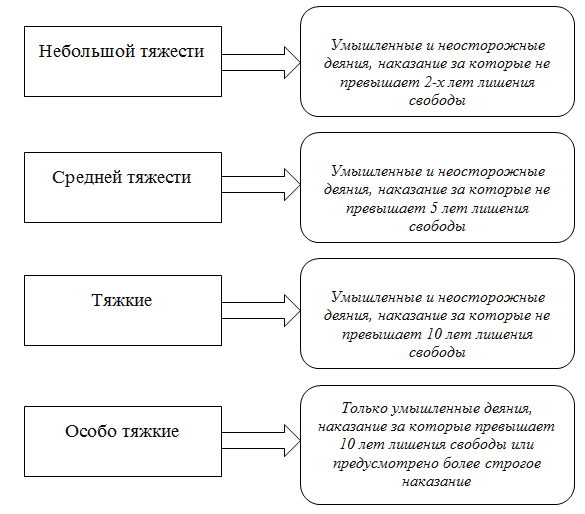


Рисунок 1.1. – Категории преступлений

Точной уголовно-правовой оценкой отдельного общественно опасного деяния выступает квалификация преступлений согласно уголовному праву.

Сущность квалификации преступлений определяется процессом установления точного соответствия признаков совершенного общественно опасного деяния с признаками, которые предусматриваются нормами уголовного закона (см. рисунок 1.2.).

Полномочия квалификации преступлений возложена на отдельные органы и должностные лица: следователей, дознавателей, прокуроров и судей. Так же стоит выделить неофициальную квалификацию, установление которой может осуществляться любым человеком.

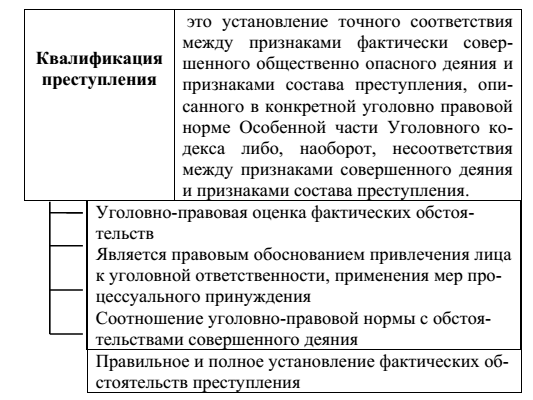


Рисунок 1.2. – Квалификация преступлений

В соответствии со статьей УК РФ юридический состав преступления составляет объект, субъект, объективная сторона и субъективная сторона.

Основной объект преступления – нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств – состоит в трактовке самого преступления – это обеспечение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В качестве дополнительного объекта данного преступления выступает здоровье и жизнь человека.

Рассмотрим существующие признаки объективной стороны преступления (см. рисунок 1.1.)

ПРИЗНАКИ ОБЪЕКТИВНОЙ СТОРОНЫ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Обязательные для материальных составов преступлений

Обязательные для формальных составов преступлений

Факультативные, присущие всем составам преступлений

*Общественно опасное деяние*

*Место и время*

*Общественно опасное деяние*

*Обстановка и способ*

*Причинная связь*

*Орудия и средства*

*Общественно опасные последствия*

Рисунок 1.3. – Признаки объективной стороны преступления

Исходя из данных рисунка 1.3.. можно сделать вывод, что нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств следует отнести к первой группе признаков объективной стороны преступления:

- совершение данного преступления определяется фактом нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, что приводит к наступлению тех или иных общественно опасных последствий – как указывают части 1,3 и 5 статьи 264 УК РФ;

- наличие причинной связи между деянием и последствиями;

- материальный состав нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств.

Необходимо отметить, что статья 264 УК РФ имеет бланкетную диспозицию, которая предполагает в целях установления деликта ссылается на иные нормативно-правовые акты, не обладающие уголовно-правовым характером.

Другими словами, для уточнения признаков состава предусмотренного данной статьей преступления необходимо обращение к нормам, которые устанавливают правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

К таким нормам прежде всего следует отнести:

- Правила дорожного движения РФ[[1]](#footnote-1);

- Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по безопасности дорожного движения, утвержденные Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090 «О правилах дорожного движения».

Так же необходимо отметить, что состав данного преступления включает нарушение правил движения и эксплуатации конкретных видов механических транспортных средств. Рассмотрим, что относится и не относится статьей 264 УК РФ к механическим транспортным средствам (см. таблицу 1.1.[[2]](#footnote-2)

Таблица 1.1. – Виды механических транспортных средств, входящих ы состав преступления – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

|  |  |
| --- | --- |
| Относятся к механическим транспортным средствам | Не относятся к механическим транспортным средствам |
| 1 - автомобили;  2 - трамваи;  3 – другие механические средства:  - троллейбусы;  - тракторы;  -самоходные машины;  -мотоциклы;  -иные механические транспортные средства. | - мопеды;  - другие транспортные средства, приводимые в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 кубических сантиметров и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 километров в час, а также велосипеды с подвесным двигателем;  - мокики другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.[[3]](#footnote-3) |

Стоит отметить, что в качестве механических ТС могут выступать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т.п.).

Таким образом, в качестве предмета преступления выступают автомобиль, трамваи либо другое механическое транспортное средство. В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года N 1090 «О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») механическое транспортное средство определяется как любое транспортное средство, приводимое в движение двигателем.

В отечественной литературе предпринимаются попытки дать определение рассматриваемого понятия. Так, Н.П. Осадчий дает следующее определение механическому транспортному средству: «ТС, которое приводится в движения двигателем и порядок движения которого строго регламентируется ПДД, а так же другими правилами эксплуатации механических ТС».[[4]](#footnote-4)

Данная формулировка не делает закон качественнее, более того, наличие такого определения вопреки мнению автора не облегчит правоприменительную деятельность, а, наоборот, усложнит ее. Пожалуй, лучшим выходом был бы отказ вообще от уголовно-правового определения механического транспортного средства, так как его понятие дано в законодательстве иной отраслевой принадлежности, что вполне согласуется с бланкетной диспозицией нормы.

По мнению Н.И. Пикурова, предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, «является любое самоходное механическое устройство, имеющее автономную систему управления, выполняющее основную или вспомогательную функцию перемещения грузов, людей, установленного на нем оборудования или выполнения иных работ, связанных с дорожным движением. Оно должно обладать конструктивными признаками, перечисленными в Правилах дорожного движения, соответствовать требованиям, предъявляемым для государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации, а также иным нормативным актам, принятым в соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правилами дорожного движения». [[5]](#footnote-5) В целом данный подход не вызывает возражений. Однако следует заметить, что «работы, связанные с дорожным движением», могут и не включать в себя дорожное движения как таковое (поэтому они и «связаны», а не заключаются в движении). Следовательно, в этом случае самоходное транспортное средство не будет признаваться предметом рассматриваемого преступления.

Данная категория преступления включает 2 составляющих:

- нарушение ПДД.

- нарушение правил эксплуатации ТС.

В качестве примера данных нарушений можно назвать превышение установленной правилами скорости, неправильно совершенный обгон, выезд на встречную полосу движения, а так же осуществление управления автомобилем в состоянии опьянения.

- нарушение правил эксплуатации, которые состоят, к примеру, в выезде на технически неисправном транспортном средстве на проезжую часть, организации перевозке людей на необорудованном для этих целей транспорте, а так же при условии превышения тоннажа и габаритов перевозимых грузов и т.п.

Согласно статьей 264 УК РФ ответственность за нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств обусловлена условием наступления тяжкого вреда здоровью потерпевшего. В качестве потерпевшего может выступать любой участник дорожного движения движения, за исключением лица, управляющего транспортным средством. В случае если указанные последствия не наступили можно считать, что у преступления отсутствует состав. При этом нельзя не учесть возможность привлечения лица, причинившего вред к административной, дисциплинарной и гражданско-правовой ответственности.[[6]](#footnote-6)

При условии наступления перечисленных событий по результатам нарушения других правил, к примеру в процессе погрузки или разгрузки товаров, выполнении дорожных работ и т.д., содеянное не может квалифицироваться в соответствии с положениями статьи 264 УК РФ.

Такие деяния в соответствии с формой вины необходимо рассматривать как преступления против личности или же как нарушение правил при осуществлении различного вида работ (ст. 216 УК РФ).

Положения Особенной части УК РФ применяются относительно преступлений, когда лицом, управляющим транспортным средством умышленно, оно было использовано умышленно в целях причинения вреда здоровью потерпевшего. [[7]](#footnote-7)

Так же, исходя их схемы особое внимание при анализе состава преступления отводится определению причинной связи между нарушением установленных норм и наступлением вредных последствий, угрожающих жизни и здоровью потерпевшего. Стоит отметить, что неисследованность данного обстоятельства может привести к ошибкам в квалификации.

**1.2. Субъект и субъективная сторона преступления**

В качестве субъекта преступления выступает любое лицо, возраст которого составляет от 16 лет и старше, управляющее транспортным средством.

Рассмотрим возможные категории лиц, относимых к субъекту преступления – нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств[[8]](#footnote-8):

1- водитель, сдавший экзамен на право управления определенным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение;

2 - другое лицо, управляющее транспортным средством:

- лицо, у которого было ранее изъято водительское удостоверение за нарушение положений ПДД;

- лицо, которое не имеет права на управление ТС или его определенным видом;

- лицо, ранее лишенное права управления определенным видом ТС;

- лицо, осуществляющее обучение вождению на учебном ТС с применением принципа двойного управления.

Так же стоит отметить, что при квалификации деяния в соответствии со статьей 264 УК РФ не принимается во внимание вопрос собственности транспортного средства. [[9]](#footnote-9)

Субъективная сторона преступления представляет собой внутреннюю сторону преступления, которая определяет психическое отношение лица к совершенному преступлению.

Рассмотрим составляющие данной категории (см. рисунок 1.3.).

Субъективная сторона

ВИНА

ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ ПРИЗНАКИ

Умысел

Мотив

*прямой*

*косвенный*

Цель

Неосторожность

*преступное легкомыслие*

*преступная небрежность*

Рисунок 1.4. – Составляющие субъективной стороны преступления

Как показывает рисунок 1.4., главным моментом при установлении субъективной стороны состава преступления, в том числе и нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств выступает психическое отношение лица, управляющего транспортным средством, что привело к наступлению вредных последствий.

Как показывает рисунок 1.3., преступление может быть совершено как результат преступного легкомыслия, так и преступной небрежности (ст. 26 УК РФ).

В отношении нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств ч. 3 ст. 264 УК РФ предусматривает ответственность за преступление, повлекшее за собой смерть потерпевшего, ч. 5 этой же статьи – за преступление, повлекшее за собой смерть двух и более лиц.

Если нарушение ПДД повлекло причинение последствий, предусмотренных разными частями ст. 264 УК РФ (тяжкого вреда здоровью и смерти), сразу нескольким потерпевшим, совершенное необходимо квалифицировать только по той части ст. 264 УК РФ, которая предполагает ответственность за наиболее тяжкое из них.[[10]](#footnote-10)

Относительно ответственности за совершение данного преступления в состоянии алкогольного или наркотического опьянения и повлекшим по неосторожности причинение соответственно тяжкого вреда здоровью, смерти, смерти двух и более лиц действуют положения ч. 2,4,6 ст. 264 УК РФ.

Установление факта употребления лицом, управляющим транспортным средством алкоголя происходит путем освидетельствования на состояние алкогольного опьянения или же медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Установления факта употребления лицом, управляющим транспортным средством наркотических средств или психотропных веществ происходит путем химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения.[[11]](#footnote-11)

В отношении лиц, осуществляющих управление транспортным средством, не относящимся к механическим транспортным средствам, результатом чего явилось нарушение правил безопасности движения или эксплуатации ТС, которое по неосторожности привело к причинению тяжкого вреда здоровью человека или же смерти, применяются положения статьи 268 УК РФ (ч. 1,2, 3).[[12]](#footnote-12)

В случае умышленного использования транспортного средства лицом в целях причинения вреда здоровью потерпевшего или же его смерти по отношению к нему применяются положения Особенной части УК РФ о преступлениях против жизни и здоровья.

**1.3.Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта**

Эффективность уголовно-правовой нормы в первую очередь определяется правильность законодательного описания признаков состава преступления, перечисленных выше. Применяемая норма должна быть самодостаточной, направленной на исключение проблем толкования и применения.

Сущность преступного поведения необходимо прозрачно отражать в уголовном законе.

К признакам преступного деяния должно применяться требование отражения общественной опасности преступления.

Система преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, которая регулируется главой 24 УК РФ состоит из двух составляющих (см. таблицу 1.2.).

Таблица 1.2. - Система преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| Группа преступлений | Статья |
| преступления, совершаемые лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности, безопасность движения вверенных им транспортных средств и их эксплуатацию | ст. 263-266, 269-2711 УК |
| преступления, совершаемые лицами, не ответственными за обеспечение транспортной безопасности, которым не вверены транспортные средства | ст. 267, 268 УК |

Нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в настоящее время приобретает все большее значение. Наиболее частные причины дорожно-транспортных происшествий, результатом чего является причинение вреда здоровью или смерть потерпевшего, как показывает практика, приведены на рисунке 1.5.

ТИПИЧНЫЕ ВЕРСИИ О ПРИЧИНЕ НАРУШЕНИЯ ПДД И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

*Наличие технических причин*

*Нарушение водителем ПДД и эксплуатации ТС*

*Нарушение ПДД пешеходом или правил поведения пассажиром*

Неудовлетворительное состояние дороги

Технические неисправности систем управления автомобилем

Неудовлетворительное состояние средств регулирования движения

Рисунок 1.5. - Типичные версии о причине нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств

Место нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств в совокупности преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта определяется отнесением данных нарушений к транспортным преступлениям.

В соответствии с уголовным правом в качестве объекта таких преступлений указывается обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта как система общественных отношений, направленных на комплексное обеспечение полной безопасности и бесперебойности процесса функционирования транспортных средств, предотвращение моментов возникновения аварийных ситуаций при организации перевозочного процесса, а так же уменьшение влияния последствий возможных аварий на дальнейшее обеспечение безопасности.

Как видовой объект преступления, содержащегося в ст. 264 УК РФ, исходя из названия главы 27 УК РФ можно назвать безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.

**Глава 2. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

**2.1. Анализ динамики случаев нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Проанализируем статистические данные по состоянию безопасности дорожного движения Госавтоинспекции РФ.

Как указывает ФЗ № 196-ФЗ от 10.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения трактуется как состояние данного процесса, отражающее уровень защищенности его участников от ДТП, а так же их последствий.[[13]](#footnote-13)

В таблице 2.1. приведено количество нарушителей ПДД и эксплуатации транспортных средств по результатам 2016 года.

Таблица 2.1. - Количество нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств за 2016 год[[14]](#footnote-14)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | Всего нарушителей ПДД | в том числе | | |
| управлявшие ТС, принадлежащими физическим лицам | не имевшие права управления | |
| всего | из них управлявшие ТС, принадлежащими физическим лицам |
| 1 | | | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Водители | | | 23782884 | 22104598 | 437002 | 417023 |
| в том числе управляв-шие | легковыми а/м | | 22890050 | 21840083 | 329834 | 317448 |
| грузовыми а/м | | 2903701 | 2308269 | 20386 | 17705 |
| автобусами | | 848975 | 665869 | 4438 | 3837 |
| мототранспортом | | 315723 | 309403 | 85943 | 84034 |
| самоходными машинами и механизмами | | 56237 | 41466 | 7622 | 6443 |
| трамваями, троллейбусами | | 4203 | 325 | 15 | 8 |
| иным транспортом | | 196569 | 172363 | 18147 | 17497 |
| Должностные лица транспортных, дорожных, железнодорожных и иных организаций | | | 168883 |  |  |  |
| Юридические лица | | | 86542 |  |  |  |
| Пешеходы | | | 2754831 |  |  |  |
| в том числе | | в возрасте до 16 лет | 51475 |  |  |  |
| Пассажиры | | | 198819 |  |  |  |

Исходя из данных таблицы 2.1., можно сделать вывод, что наибольшая доля нарушителей правил дорожного движения представлена водителями легковых автомобилей – 22890050 из общей структуры. Так же стоит отметить, что 417023 человек из общего числа нарушителей составляют физические лица, которые не имели права управления транспортными средствами.

Рисунок 2.1. – Динамика количества нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Как показывают данные рисунка 2.1., в количестве нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств определена тенденция к росту: количество нарушителей в 2016 году превышает данные значение по результатам 2015 года 3,51%, и в отношении 2014 года превышение составило 4,38%.

Далее проанализируем количество преступлений – нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в структуре преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспортных средств за 2016 год (см. таблицу 2.2.).

Таблица 2.2. - Преступления против безопасности движения и эксплуатации автомототранспортных средств за 2016 год[[15]](#footnote-15)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Количество преступле-ний | В том числе | | Выявлено лиц, совершивших преступления, человек |
| количество преступлений, зарегистрированных в отчетном периоде | количество преступлений, уголовные дела и материалы о которых окончены расследованием либо разрешены в отчетном периоде |
| Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК) | 33043 | 26347 | 24659 | 26101 |
| Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК) | 9 | 8 | 4 | 4 |
| Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК) | 1 | 1 |  | 1 |
| Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК) | 144 | 103 | 107 | 117 |

Данные таблицы 2.2. свидетельствуют о том, что в составе преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспортных средств за 2016 год по большинству преступлений в течение года были выявлены лица, совершившие преступления.

Рисунок 2.2. – Структура преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспортных средств за 2016 год

Рисунок 2.2. показывает, что наибольшая доля преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспортных средств по результатам 2016 года представлена нарушениями правил дорожного движения эксплуатации автомототранспортных средств, а именно 98%. 1% преступлений представлен нарушениями правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, которые установлены статьей 268 УК РФ.

Так же 1% преступлений, как показывают статические данные произошел по причине недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Для более полного исследования сферы преступлений – нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, проанализируем количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автомототранспортными средствами за 2016 год (см. таблицу 2.3.).

Таблица 2.3. - Количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автомототранспортными средствами за 2016 год[[16]](#footnote-16)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | | | Количество |
| Количество лиц, получивших право на управление транспортными средствами | | | 1871928 |
| в том числе | впервые после обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по подготовке водителей | | 1585214 |
| из них | Минобрнауки России | 177527 |
| Минобороны России | 7504 |
| Росавтодор | 30610 |
| ДОСААФ России | 263193 |
| ВОА | 49744 |
| иные | 1056636 |
| после обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по подготовке водителей, при наличии права на управление транспортными средствами иных категорий | | 286714 |
| принадлежности | Минобрнауки России | 31938 |
| Минобороны России | 2812 |
| Росавтодор | 11570 |
| ДОСААФ России | 77161 |
| ВОА | 6140 |
| иные | 157093 |

Рисунок 2.3. – Количество граждан, получивших водительские удостоверения в разрезе образовательных организациях

Исходя из данных таблицы 2.3. и рисунка 2.3., видно, что в 2016 году 1871928 человек получили право на управление транспортными средствами, причем стоит отметить увеличивающиеся с каждым годом число новоиспеченных водителей.

Среди получивших права на управление транспортными средствами наибольшее число физических лиц обучались в ДОСААФ России – 263193 человек (16,60% из общего числа).

Далее рассмотрим динамику числа дорожно-транспортных происшествий как результата нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (см. таблицу 2.4.).

Таблица 2.4. - ДТП и пострадавшие по дням недели, времени суток и категориям пострадавших[[17]](#footnote-17)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Российская Федерация | | | | | |
| ДТП | ± % АППГ | погибло | ± % АППГ | ранено | ± % АППГ |
| А | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ДТП - всего | 11095 | -7,6 | 1300 | -3,8 | 14861 | -8,1 |
| -из них с пострадавшими: |  |  |  |  |  |  |
| - водителями (лицами управляющими механическими транспортными средствами) | 4776 | -9,1 | 485 | -7,3 | 5067 | -9,7 |
| - велосипедистами | 29 | -17,1 | 3 | -62,5 | 28 | 3,7 |
| - пассажирами | 4274 | -10,4 | 440 | 4,8 | 6023 | -9,0 |
| - пешеходами | 3836 | -4,2 | 362 | -7,2 | 3648 | -4,5 |
| - иными участниками движения | 38 | -13,6 | 10 | 11,1 | 36 | 0,0 |
| - с особо тяжкими последствиями | 14 | 0,0 | 48 | 118,2 | 124 | -19,5 |

Данные таблицы 2.4. показывают, что в 43,04% ДТП являются пострадавшими сами водители транспортных средств. Так же стоит отметить, что 1300 ДТП из 11095 в течение 2016 года привели к гибели, в том числе 485 водителей. 38,52% из общего числа ДТП за 2016 год произошли с участием пешеходов, в результате которых погибло 362 человека. Число ДТП с особо тяжкими последствиями по результатам 2016 года составило 14.

Рисунок 2.4. – Дорожно-транспортные происшествия

Рисунок 2.4. показывает, что из общего числа произошедших в 2016 году 11095 ДТП погибли 1300 человек и 14861 были ранены. То есть все ДТП привели к причинению вреда здоровью пассажиров и водителей.

В таблице 2.5. представлены причины произошедших в 2016 году ДТП.

Таблица 2.5. - Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Российская Федерация | | | | | |
| ДТП | ± % АППГ | погибло | ± % АППГ | ранено | ± % АППГ |
| А | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств (всего) | 9663 | -7,8 | 1101 | -2,2 | 13574 | -8,4 |
| из них: |  |  |  |  |  |  |
| *водителями легковых автомобилей* | 7647 | -13,1 | 888 | -8,9 | 11007 | -12,8 |
| -в том числе: |  |  |  |  |  |  |
| в состоянии опьянения | 395 | -36,7 | 61 | -65,7 | 578 | -34,9 |
| имеющих лицензию на перевозочную деятельность | 121 | 0,0 | 4 | -33,3 | 169 | 12,7 |
| *водителями грузовых автомобилей* | 720 | 7,6 | 112 | 25,8 | 889 | 3,4 |
| -в том числе: |  |  |  |  |  |  |
| в состоянии опьянения | 11 | -26,7 | 2 | -50,0 | 17 | -22,7 |
| водителями тракторов и других самоходных механизмов | 48 | -15,8 | 8 | -42,9 | 59 | -25,3 |
| водителями мужчинами | 7652 | -5,5 | 939 | 0,0 | 10877 | -5,6 |
| водителями женщинами | 1490 | -5,9 | 134 | 5,5 | 2157 | -5,1 |

Рисунок 2.5. – Соотношение числа ДТП с участием нарушителей: водителей - женщин и водителей-мужчин

Исходя из данных таблицы 2.5. из 11095 общего числа ДТП за 2016 год 9663 ДТП зафиксировано по причине нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. Количество погибшей в результате данных ДТП людей составило 1101 человек. В целом количество ДТП, произошедших по причине нарушения правил дорожного движения водителями в 2016 году на 7,8% меньше, чем в прошлом 2015 году. Положительным фактором является снижение числа ДТП по причине нарушения правил дорожного движения водителем в состоянии алкогольного опьянения по результатам 2016 года: на 36,7 с участием легковых автомобилей, и на 26,7% - с участием грузовых автомобилей.

Рисунок 2.5. показывает, что среди ДТП, произошедших по причине нарушения правил дорожного движения водителями – женщинами составляет 16%, и 84% - водителями-мужчинами.

В целом достаточно высокое количество ДТП свидетельствует о возрастании числа нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, что говорит о необходимости изменения определенной трактовки норм и правил в данной сфере.

**2.2. Историко-правовой аспект уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

К моменту принятия Уголовного кодекса РФ 1996 г. в стране наблюдался транспортный бум, резко возросло число транспортных средств, приходящихся на 100 тысяч населения. Криминальная ситуация также осложнилась, статистические показатели свидетельствовали об увеличении числа преступлений анализируемого вида и соответственно уровня этой структурной части преступности.[[18]](#footnote-18) Но тем не менее законодатель принимает решение о существенном смягчении уровня ответственности за нарушение ПДД и эксплуатации в новом Уголовном кодексе РФ.

Во-первых, преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, были отнесены к категории неосторожных. Этот подход законодателя, естественно, повлек для виновных ряд послаблений в части регламентации порядка назначения им наказания и вида исправительного учреждения, режима отбывания наказания и освобождения от наказания и т.д.

Во-вторых, был значительно снижен предел максимально возможного наказания за нарушение ПДД и эксплуатации ТС, которые привели к смерти двух или более лиц. Санкция, указанная в ч. 3 ст. 264 УК РФ, предусматривала лишение свободы уже на срок от 4 до 10 лет.

В дальнейшем процесс либерализации уголовной ответственности был продолжен. Известными Федеральными законами от 25 июня 1998 г. N 92-ФЗ и от 21 ноября 2003 г. был внесен ряд коррективов в диспозицию и санкции ст. 264 УК РФ.

Прежде всего законодатель декриминализировал соответствующее деяние, повлекшее причинение вреда здоровью потерпевшего средней тяжести, а также причинение крупного ущерба потерпевшему. Кроме того, были значительно снижены пределы санкции ч. 3 ст. 264 УК РФ, она устанавливала лишение свободы на срок до семи лет. Эти решения законодателя принимались в условиях катастрофического осложнения количественно-качественных показателей названного вида преступлений. Например, в 1971 г. в СССР с населением более 300 миллионов человек в результате ДТП погибло 20068 человек (коэффициент равен примерно 6,7 жертв преступлений на 100 тысяч населения). На территории РФ с населением более чем в два раза меньшим в 2003 г. погибло 35602 человека (коэффициент равен примерно 25,4 жертв преступлений на 100 тысяч населения). Как видим, имело место резкое увеличение коэффициента - примерно в 3,8 раза.

Сложившаяся в указанный период ситуация в сфере противодействия рассматриваемому виду транспортных преступлений вызвала необходимость принятия дополнительных мер. Указом Президента РФ от 22 сентября 2006 г. N 1042 "О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" была утверждена целевая программа действий Правительства РФ, органов исполнительной власти субъектов РФ по предупреждению этого вида преступлений на период 2006 - 2012 гг.[[19]](#footnote-19)

Но даже принятые меры не смогли оказать влияние на изменение криминальной ситуации, не сдержали числа преступлений, и в период с 2010 по 2013 гг. также отмечается увеличение числа ДТП.

Как отмечали Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова, «на дорогах России погибают в результате действий разнузданных, пьяных водителей дети и взрослые, учителя, врачи и другие ни в чем не повинные законопослушные граждане».[[20]](#footnote-20)

Поэтому законодатель принимает еще ряд мер. Так, Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. N 420-ФЗ ст. 264 УК РФ была дополнена ч. ч. 2, 4, 6, в которых сконструированы составы, содержащие признак совершения дорожно-транспортного происшествия лицом, находящимся в состоянии опьянения. Ответственность за эти преступления была незначительно повышена, наиболее строгая санкция предусмотрена за деяние, указанное в ч. 6 ст. 264 УК РФ, повлекшее причинение смерти двум и более лицам, - лишение свободы до девяти лет (т.е. от 2 месяцев до 9 лет лишения свободы). Для сравнения: санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ (в первоначальной редакции) предусматривала лишение свободы на срок от четырех до десяти лет.

Показательно, что отмеченные решения по регламентации ответственности принимались в условиях осложнения криминальной ситуации. Они, по нашему мнению, объективно не могли повлиять на ее стабилизацию, на сокращение количества ДТП. В данном случае решающую роль сыграла позиция законодателя, осуществляющего дифференциацию уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Бесспорно, что именно позиция законодательного органа предопределяет правоприменительную деятельность судов. Однако она, как видим, не подверглась существенной корректировке, не изменилась и судебная практика. Для подтверждения этого тезиса анализ законодательного процесса криминализации нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве России и дифференциации уголовной ответственности за их совершение в рассматриваемый период мы дополним анализом подходов судов к назначению наказания за ДТП со смертельным исходом.

Нами выборочно изучены уголовные дела, рассмотренные судами, на соответствующих этапах организации противодействия названным преступлениям, прежде всего правотворческого и правоприменительного характера (2009, 2012 и 2014 - 2016 гг.).

В первую очередь мы проанализировали 35 уголовных дел о нарушениях Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших смерть потерпевших, рассмотренных судами в 2009 г. после двухлетнего действия Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах». В результате этих преступлений:

- погибли 65 человек:

- 20 потерпевшим причинен тяжкий вред здоровью.

Виновным было назначено 107,5 лет лишения свободы, из них 15 лет - условно. За лишение жизни одного человека в среднем назначен 1 год и 7 месяцев. Суды назначали наказание, как правило, ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ. Например, С. управляла автомобилем, не имея водительского удостоверения, нарушила Правила дорожного движения и на большой скорости допустила наезд на дерево. В результате ДТП пассажиры Г., Б. и А. погибли. Выселковский районный суд Краснодарского края за совершение преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК (в прежней редакции), назначил С. четыре года лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении.

Следующую выборку составили 35 уголовных дел, рассмотренных судами в 2012 г. после усиления ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения. В результате этих преступлений погибли 55 человек, 10 причинен тяжкий вред здоровью. Виновным назначено 97,5 лет лишения свободы, из них 7,5 - условно. За лишение жизни одного человека в среднем назначен 1 год и 9 месяцев лишения свободы. Суды, как и прежде, назначали наказание, как правило, также ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ. Так, Приморский районный суд Краснодарского края признал В. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. Виновный нарушил Правила дорожного движения, в результате пассажиры автомобиля Ж., Т., С., М. погибли, а Р. причинен тяжкий вред здоровью. Суд назначил В. пять лет и шесть месяцев лишения свободы.[[21]](#footnote-21)

Третью выборку составили 35 уголовных дел о нарушениях Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших смерть потерпевших, которые были рассмотрены судами в 2014 - 2016 гг. В результате этих преступлений погибли 65 человек, 20 потерпевшим причинен тяжкий вред здоровью. Виновным назначено 107,5 лет лишения свободы, из них 15 лет - условно. За лишение жизни одного человека в среднем назначен 1 год и 7 мес. лишения свободы. Суды вновь назначали наказание ближе к минимальному пределу санкции соответствующей части ст. 264 УК РФ.

Таким образом, выявленные тенденции судебной практики по оценке преступных нарушений Правил дорожного движения, влекущих гибель людей, также свидетельствуют о недостаточной ее «привязанности» к сложившимся реалиям. Совет Безопасности РФ, оценив криминальную ситуацию в России, отметил среди наиболее опасных угроз для страны обострение проблем в области нарушения Правил дорожного движения. Для обеспечения эффективности противодействия этим общественно опасным вызовам криминала, кроме политических решений, необходимы меры правового, в том числе уголовно-правового воздействия.[[22]](#footnote-22)

Преломляя этот вывод к группе рассматриваемых преступлений, полагаем, что подход законодателя к дифференциации уголовной ответственности за данный вид преступлений является не вполне обоснованным. Таких низких максимальных пределов соответствующих санкций, как в ст. 264 УК РФ, нет в уголовных кодексах зарубежных стран. Существенное ослабление санкции за совершение данного вида преступлений способствовало наступлению крайне негативных последствий. В соответствии с этим существует ряд оснований, которые дают право полагать, что сложившаяся ситуация относительно обеспечения определенного уровня безопасности дорожного движения, а так же жизни и здоровья граждан требуют внесения определенных корректив в подходах к дифференциации видов уголовной ответственности за нарушение ПДД.

**2.3. Виды уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств приведена в статьей 264 УК РФ.

По конструкции объективной стороны, как было указано в п. 1.1. данной работы, состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, является материальным: для наступления уголовной ответственности требуется устанавливать наличие общественно-опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 17 августа 2007 года N 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека», тяжкий вред здоровью человека предполагает вред, опасный для жизни человека:

- потерю зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или утрату органом его функции;

- факт прерывания беременности;

-психическое расстройство;

-заболевание наркоманией или токсикоманией;

- неизгладимое обезображивание лица;

- значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на одну треть;

- полную утрату профессиональной трудоспособности.[[23]](#footnote-23)

Для установления тяжкого вреда здоровью человека достаточно наличия хотя бы одного из данных признаков. Степень тяжести вреда определяется экспертом по результатам судебно-медицинской экспертизы.

Степень тяжести вреда, причиненного здоровью человека, выразившегося в неизгладимом обезображивании его лица, определяется судом. Производство судебно-медицинской экспертизы в данном случае ограничивается только установлением неизгладимости указанного повреждения.

Рассмотрим более подробно состав преступлений и установленное наказание за него.

Таблица 2.6. - Уголовная ответственность в соответствии с ч.1, ст. 264 УК РФ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Состав преступления | Статья УК РФ | Наказание |
| 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 | ч. 1 ст. 264 | - ограничение свободы на срок до трех лет; |
| - принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового; |
| - арест на срок до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности; |
| - заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового. |

Как показывает таблица 2.8., часть 1 статьи 264 УК РФ устанавливает различные варианты наказаний за нарушение лицом правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Сходства и различия косвенного умысла, легкомыслия и небрежности приведены на рисунке 2.6.

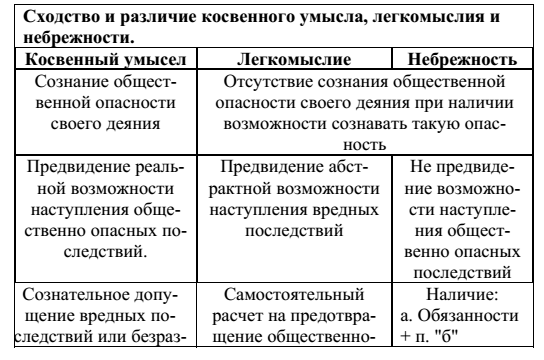


Рисунок 2.6. - Сходства и различия косвенного умысла, легкомыслия и небрежности[[24]](#footnote-24)

Необходимо отметить, что в сравнении с умыслом неосторожность представляет собой менее распространенную форму вины. Так, статья 26 УК РФ под преступлением, совершаемым по неосторожности понимается деяние, совершенной по легкомыслию или небрежности.[[25]](#footnote-25)

Представление неосторожной вины в соответствии с уголовным правом РФ связано со спецификой отношения лица к уже наступившим общественно опасным последствиям действия или бездействия этого лица.

Часть 1 ст. 26 УК РФ выделяет две формы неосторожности – это легкомыслие и небрежность, которые объединены определенным социально-психологическим содержанием – проявлении лицом при организации какой-либо деятельности невнимательности, несоблюдении возложенных на него обязанностей, нарушении им правил предосторожности. [[26]](#footnote-26)

Такие случаи обусловлены как объективными, так и субъективными предпосылками к тому, чтобы при должной осмотрительности и внимательности при исполнении своих обязанностей оно могло осознавать факт общественной опасности своих действий (бездействий) и возможности предотвращения наступления определенных последствий.

Так же в данном случае стоит рассмотреть позицию Н. Мирошниченко относительно понятия «запрета права» и «запрета деятельности». Так, она утверждает о том, что если речь идет о запрете деятельности, то деятельность эта, безусловно, должна осуществляться на основании специального разрешения, и запрет на осуществление данного вида деятельности, которая разрешена специальным документом, не лишает виновного субъекта удостоверенного этим документом права.

Такой вывод делается на основании того, что по окончании срока лишения права управления транспортным средством водительские права возвращаются владельцу без сдачи повторного экзамена, то есть право на управление остается в период наказания, только пользоваться им запрещено.[[27]](#footnote-27)

Таблица 2.7. - Уголовная ответственность в соответствии с ч.2, ст. 264 УК РФ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Состав преступления | Статья УК РФ | Наказание |
| Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, в состоянии опьянения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека | ч. 2 ст. 264 | - принудительные работы на срок до 3 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет; |
| - лишение свободы на срок до 4 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет. |

Уголовный кодекс РФ, а именно статья 23 устанавливает общее положение относительно лица, совершившего преступление в состоянии опьянения, что является результатом употребления алкоголя, наркотических средств других одурманивающих веществ к привлечению к уголовной ответственности. Другими словами, законодательство устанавливает равную степень обязанности лиц, совершивших преступление нести уголовную ответственность независимо от характера и степени опьянения (легкая, средняя, тяжелая).

Таблица 2.8. - Уголовная ответственность в соответствии с ч.3 и ч.4, ст. 264 УК РФ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Состав преступления | Статья УК РФ | Наказание |
| Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека | ч. 3 ст. 264 | - принудительные работы на срок до 4 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет; |
| - лишение свободы на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет. |
| Нарушение лицом, находящимся в состоянии опьянения, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека | ч. 4 ст. 264 | -лишение свободы на срок от 2 до 7 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет. |

Федеральным законом от 07.12.2011 № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный Кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» в Российскую систему наказаний введен новый вид наказания принудительные работы, введение которого нацелено на гуманизацию уголовного законодательства, а также в целях расширения возможности для суда назначать наказания, не связанные с лишением свободы.

Таблица 2.9. - Уголовная ответственность в соответствии с ч.5 и ч.6, ст. 264 УК РФ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Состав преступления | Статья УК РФ | Наказание |
| Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц | ч. 5 ст. 264 | - принудительные работы на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет; |
| - лишение свободы на срок до 7 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет. |
| Нарушение лицом, находящимся в состоянии опьянения, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц | ч. 6 ст. 264 | - лишение свободы на срок от 4 до 9 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет. |

Статьей 264.1 УК РФ выделен еще один вид состава преступления – нарушение ПДД и эксплуатации ТС в состоянии опьянения, подвергнутым ранее административному наказанию за управление ТС в состоянии опьянения или как результат невыполнения законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ. Определены следующие возможные варианты наказаний за совершение данного преступления:

- штраф в размере от 200 000 до 300 000 рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от 1 года до 2х лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет;

- обязательные работы на срок до 480 часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет;

- принудительные работы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет;

- лишение свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.

Важным моментом являет то, то такой вид наказания как лишение права управлять транспортным средством содержалось в шести санкциях ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» вплоть до 1 июля 2015 года, несмотря на то что в исчерпывающем перечне видов наказаний (ст. 44 УК РФ) такой вид наказания отсутствовал.

Федеральным законом от 31.12.2014 N 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» данный недостаток был устранен и слова «управлять транспортным средством" заменены словами "занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью».[[28]](#footnote-28)

В то же время суды, как представляется, раскрывая содержание наказания в виде лишения права заниматься определенной деятельностью, будут продолжать лишать субъектов преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, именно права управления транспортным средством.

В соответствии с п. 14 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29.10.2009 N 20 «О некоторых вопросах судебной практики назначения и исполнения уголовного наказания» (ред. от 23.12.2010) лишение права заниматься определенной деятельностью состоит в запрете на занятие профессиональной или иной деятельностью в отношении лица, совершившего преступление, характер которого связан с этой деятельностью (например, управление транспортом, охота).[[29]](#footnote-29)

Изучение судебно-следственной практики по данной категории уголовных дел показывает, что лица, управляющие транспортным средством, чаще являлись водителями-любителями, реже управление транспортным средством являлось их профессией, а нередко они и вовсе не имели прав на управление транспортным средством либо были лишены такого права, в том числе за совершение аналогичного преступления. В последнем случае встает резонный вопрос о возможности назначения анализируемого наказания по совокупности приговоров путем их сложения, хотя сроки дополнительных уголовных наказаний не складываются и в любом случае не могут превышать трехлетнего периода, указанного в ст. 47 УК РФ. Суды в таких случаях также лишают субъектов преступления прав управления транспортным средством, хотя такого права у них и не было.

**Глава 3. Проблемы совершенствования уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

**3.1. Проблемы уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Исходя из всего выше изложенного мы пришли к выводу, что для квалификации нарушения в соответствии со статьей 264 УК РФ, необходимо полное и комплексное изучение содержания норм в различных нормативно-правовых актах:

- Постановление Правительства РФ от 12 августа 1994 г. N 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации»;

- Положение о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств, утвержденное Приказом МВД России, Министерства промышленности и энергетики РФ и Минэкономразвития России от 23 июня 2005 г. N 496/192/134,

- Приказ Минтранса России от 30 июня 2000 г. N 68 «О введении формы путевой документации для индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте»;

- Постановление Правительства РФ от 1 декабря 2006 г. N 737 об утверждении Перечня государственных органов, на транспортные средства которых устанавливаются устройства для подачи специальных световых и звуковых сигналов при отсутствии специальных цветографических схем на наружной поверхности этих транспортных средств;

- Правила учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. N 647 <1>, в соответствии с которыми проводится государственный учет по дорожно-транспортным происшествиям, в которых погибли или были ранены люди;

- Приказ Минздрава России от 14 июля 2003 г. N 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» и др.

Перечисленные нормативно-правовые акты содержат не только определение характера нарушения, но требование медицинских документов, которые подтверждают нанесение вреда здоровью, его степень, что позволяет выделить данное нарушение из состава административных правонарушений и отнести к уголовным преступлениям. Для этого необходимым элементом выступает заключение судебно-медицинской экспертизы.

Рассматриваемый перечень документов относительно нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в данной работе не охватывает весь круг вопросов, которые решаются в процессе расследования уголовного дела.

Такое значительное количество нормативно-правовой базы приводит к усложнению бланкетной диспозиции, придают ей характер расширительного толкования, делают процесс поиска соответствующих правовых актов затруднительным.

Разграничение вида и формы ответственности на законодательном уровне происходит посредством категоризации преступлений по степени их тяжести, а так же с применением квалифицирующих признаков.

Как указано в п. 2.3. данной работы, деяние, за совершение которого предусмотрена ответственность частью 1 ст. 264 УК РФ - это преступление небольшой тяжести. По нашему мнению, указание данной степени тяжести не в полной мере отражает всю опасность данного деяния. Наиболее целесообразным является перевод данного деяния категория преступлений средней тяжести с сохранением альтернативы, но в условиях установления наказания до 3 лет лишения свободы. Необходимость такого изменения подтверждает и анализ судебных решений по данной категории дел за 2016 год, где более чем в 76% рассмотренных дел реальное наказание в виде лишения свободы назначено не было.[[30]](#footnote-30)

Суды, как показывает статистика, не смотря на причинение тяжкого вреда здоровью или даже смерти потерпевшего, назначают наказание условно, опуская тем самым опасность данного деяния и уже наступивших последствий. Таким образом, возникает проблема, вытекающая в необходимость изменения в этом вопросе судебной практики, особенно стоит остановиться на нарушениях, результатом которых стала смерть человека.

Так же на наш взгляд требует изменений субъективный признак данного преступления, а именно состояние опьянения. За деяние, совершенное в состоянии опьянения, и повлекшее смерть человека или гибель двух и более лиц, целесообразно установление повышенного наказания, но с увеличением его в разумных пределах, что будет направлено на ликвидацию идеи разграничения неосторожных преступлений средней тяжести и тяжких преступлений, которые могут являться только умышленными.

Жесткость в наказании можно достичь и путем полного изменения дополнительного наказания, указанного в п. 2.3. данной работы – лишения права управлять транспортным средством.

**3.2. Направления совершенствования уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Территориальными органами Госавтоинспекции был проведен онлайн-опрос на официальном сайте, по результатам которого 68% участвующих в опросе выступают сторонниками увеличения срока лишения виновных такого права. Так же среди опрошенных 15% указали, что при совершении преступления с особо тяжкими последствиями, наиболее рациональным наказанием будет лишение такого права на пожизненный срок.

Стоит отметить, что изменения законодательства показывают движение в том же направлении, то есть в сторону увеличения сроков наказаний. Так, изменения ст. 47 УК РФ демонстрируют применение лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельность на срок до 20 лет – как дополнительное наказание в случаях преступления, предусмотренных Особенной частью УК РФ. Причем данные изменения касаются не только транспортных преступлений, рассматриваемых в данной работе, но и иных где важнейшую роль играет профессионализм виновного.

Отечественная наука уголовного права предусматривает различные подходы к данному виду наказания.

Так, Крылова Е.С. в своей работе в качестве предложения выдвигает установление данного вида наказаний на срок от 1 года до 10 лет как наказание за умышленные преступления, и на срок от 1 года до 5 лет – за неосторожные преступления – как основное наказание, а так же на срок от 1 года до 5 лет – как дополнительное. [[31]](#footnote-31)

В рамках данной работы нами предлагается изменение сроков лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью так же в сторону их увеличения:

- по общему правилу от 5 до 20 лет;

- при особо тяжких последствиях (дорожно-транспортные происшествия в состоянии опьянения, повлекшие гибель двух и более людей) – пожизненно.

Предложенные меры будут выступать в качестве сдерживающего фактора, способного предупредить совершение дорожно-транспортного происшествия с тяжкими последствиями.

Необходимость таких изменений обусловлена и числом осужденных за подобные преступления, которые приведут к наиболее тяжелым последствиям. Так, в соответствии с ч. 3 ст. 264 УК РФ (старая редакция данной статьи предусматривала причинение смерти двум или более лицам) в 2014 году было осуждено 913 виновных, в 2015 году – уже 924, а по результатам 2016 года- 935. Такая же тенденция сложилась и относительно нарушений, повлекших причинение смерти одному пострадавшему.

Стоит отметить, что данная практика по ужесточению санкций относительно виновных уже принята в ряде зарубежных стран, что несомненно оказывает влияние на снижение числа аварийности на дорогах.

Анализ состава преступления, указанного ст. 264 УК РФ, требует учета изменений, которые внесли уточнения в ряд субъективных признаков преступления. Однако разъяснения Пленума Верховного Суда РФ по причине более раннего выхода Постановления не коснулись появившихся нововведений. В связи с этим дальнейший анализ состава преступления в соответствии со статьей 264 УК РФ будет сделан с учетом данной ситуации.

Необходимо отметить, что состав данного преступления, по сути, значительно изменился, хотя и имеет свою специфику.

Для начала стоит уточнить, что процесс анализа состава преступлений представляет собой исследование всех возможных элементов и признаков с позиции доктрины уголовного права, практики его применения и с позиции судебного разбирательства.

В данном случае стоит отметить значительное множество различных подходов авторов к определению объекта преступления – нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Так одна точка зрения относительно данного определения исходит из того, что объектом преступления является нормальная и правильная работу транспорта, или же нормальный процесс его функционирования. Другой подход к данному определению содержит под объектом преступления значение безопасности движения, а так же жизнь и здоровье граждан, их собственность.

Отдельно стоит выделить подход В. И. Жулева, в соответствии с которым под объектом понимаются общественные отношения, которые призваны обеспечить безопасность дорожного движения, то есть жизнь и здоровье людей. [[32]](#footnote-32)

Точка зрения С. А. Домахина состоит в понимании под объектом преступления – нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – безопасной работы транспорта в сфере его движения.[[33]](#footnote-33)

Таким образом, проблема совершенствования уголовно-правовой нормы в данном случае состоит в различном понимании объекта преступления, что оказывает влияние и на рассмотрение в целом состава преступления и правильность применения норм.

Положения уголовного права выделяют различные подходы так же к определению составов преступлений в зависимости от от конструкции объективной стороны, которая представляет собой нарушение ПДД и эксплуатации ТС – является необходимостью в целях точного определения момента начала и окончания преступления – это может оказать влияние на правильную квалификацию преступного деяния и назначения наказания.

По такому основанию выделяют следующие составы преступлений%

- материальные – составы преступления, объективная сторона которых включает помимо самого деяния как обязательный признак, общественно опасные последствия. Преступление признается окончательным в момент наступления общественно опасных последствий (см. рисунок 3.1.).

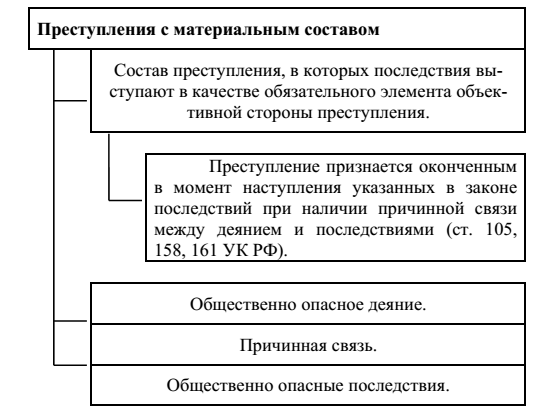


Рисунок 3.1. – Преступления с материальным составом[[34]](#footnote-34)

В случае, если деяние не привело к наступлению общественно опасных последствий, то можно говорить о покушении на соответствующее преступление.

К преступлениям с материальным составом, в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств относится причинение вреда здоровью.

- формальные – составы преступлений, объективная сторона которых в соответствии с законодательством характеризуется только одним признаком – деяние в форме действия или бездействия (см. рисунок 3.2.).

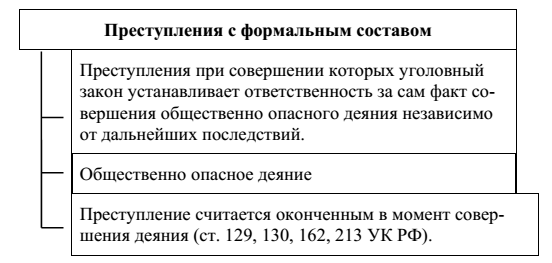


Рисунок 3.2. – Преступления с формальным составом [[35]](#footnote-35)

Моментом окончания преступлений с формальным составом является сам момент совершения деяния, независимо от наступления последствий.

- усеченные – составы преступлений, в соответствии с которыми преступление является оконченным не только в связи с наступлением преступного результата, но доведением до конца действий, которые способны привести к данным последствиям.

На первый взгляд, изучаемые в рамках данной темы преступления, которые стали результатом нарушения ПДД и эксплуатации ТС следует отнести к группе преступлений с материальным составом. Но это является не совсем точным в связи со следующими обстоятельствами:

- ответственность наступает только при условии наступлении указанных нормативной базой последствий и никаких стадий данное преступление не содержит;

- факт совершения самого действия – нарушение без момента наступления последствий этого нарушения не представляет покушение, даже с учетом умышленного поведения виновного.

В некоторых источниках этот состав преступления именуется как состав с реальным причинением вреда. Особенностью в данном случае является то, что само собой действие не признается преступлением, а определяется как административное правонарушение в области дорожного движения.

В данном случае основным криминализирующим фактором является наступившее последствие, которое четко прописано в диспозиции ст. 264 УК РФ.

Тем не менее, в качестве обязательных признаков объективной стороны, что вытекает из нормативно-правовой базы, выступают: нарушение ПДД или эксплуатации ТС, наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью потерпевшего или же причинение смерти, а так же обязательно наличие причинно-следственной связи.

В соответствии с этим нельзя не согласиться с мнением тех автором, которые исходят из того, что при разработке нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств учитывалось и используется как обязательный признак объективной стороны исключительно последствия преступления в виде вреда жизни и здоровью.

Последствия как самостоятельный фактор не могут наступить, для этого необходимо совершение определенного действия и доказательство наличия связи между ними.

Так же существует определенная точка зрения в отечественной литературе, в соответствии с которой в объективной конструкции преступления существует еще один признак – аварийная ситуация – то есть сама обстановка совершения преступления.

По нашему мнению, не всегда рассматриваемая ситуация позволяет говорить о наличии такого признака, так как именно обстановка не всегда выступает объективным фактором, так как создается в результате противоправных действий лиц, осуществляющих управление транспортным средством.

Так же значительная доля споров приходится на вопрос относительно совершения нарушения только в результате активных действий и может ли нарушение правил в форме невыполнения водителем каких-либо предписаний либо выполнение их не в соответствии с нормами быть формой бездействия в данном случае. На наш взгляд, данное деяние совершается практически в 100% случаев в результате активных действий – то есть прямом нарушении установленных правил в процессе управления транспортным средством. В связи с этим, мнение относительно возможности совершения деяния в форме бездействия ошибочно.

В качестве примера бездействия в одном из источников[[36]](#footnote-36) выступает непринятие мер, которые исключают самопроизвольное движение транспортных средств, неприменение торможения в случае возникновения препятствия. В данном случае действие виновного может квалифицироваться как нарушение правил, так как он действует не по установленным правилам, что приводит к тяжким последствиям.

Вместе с тем, по мнению многих специалистов, принципиального значения для установления факта нарушения правил, форма деяния не имеет. В связи с этим в данном случае искусственное разделение деяния от наступивших последствий может быть случаем ошибочной квалификации деяния как преступления вместо административного правонарушения.

Следует признать достаточно верной положение законодательства относительно того, что нарушение включает 2 составляющих – это нарушение правил дорожного движения и нарушение правил эксплуатации транспортных средств. Необходимость такого выделения состоит в том, что в теории уголовного права высказывалось предложение относительно исключения из диспозиции рассматриваемой нормы указания на нарушение правил эксплуатации транспортных средств и предлагалось квалифицировать причинение вреда личности при нарушении данных правил в соответствии со статьями о преступлениях против личности.

В качестве примера рассмотрим случай неверной квалификации: по делу Н. прокурором внесен протест о переквалификации совершенного деяния в соответствие со статьями о преступлениях против личности исходя из основания, что гражданином Р. были нарушены только правила эксплуатации, и при этом не нарушены ПДД. Данный протест был отклонен Верховным Судом, обуславливая это тем, что ответственность за совершение автотранспортного преступления наступает именно вследствие нарушений правил эксплуатации ТС одновременно и за нарушение ПДД.

Требования, которые предъявляются положениями нормативно-правовой базы к данной категории преступлений, являются общеизвестными. Транспортное средство выступает в данном случае источником повышенной опасности, сложным материальным объектом. Повышенный уровень вредности транспортного средства проявляется в известной независимости его свойств от человека, что определяет неподконтрольность ему в достаточно полном объеме самого процесса управления. Это создает опасность для случайного причинения вреда, а так же оказывает воздействие на объем и характер его причинения.

Исследования литературы в данной области позволили выявить определенную точку зрения – автора А. А. Тебряева, в соответствии с которой источником повышенной опасности выступает именно результат определенной деятельности, который создал повышенный уровень опасности для окружающих как результат использования технических средств, а так же чреватой высокой вероятностью причинения тяжких последствий, которые не поддаются полному контролю со стороны человека, вследствие того, что и сам человек в данных условиях является ненадежным элементом в данной системе.[[37]](#footnote-37)

По нашему мнению отождествление деятельности и транспортного средства является нецелесообразным. Опасность в данном случае объективна в том, что вред может быть результатом как действиями человека, управляющим транспортным средством, так и с внутренними процессами самого источника опасности – транспортного средства.

Процесс управления ТС приобретает противоправный характер только в условиях нарушения и соответственно является общественно опасным, поскольку содержит в себе возможную угрозу нанесения тяжкого вреда здоровью и жизни человека. На данный факт неоднократно указывает Пленум Верховного Суда РФ: «При рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных статьей 264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в статье 264 УК, и в чем конкретно выразилось это нарушение».

Осознание лицом, осуществляющим управление транспортным средством такой противоправности и определенного уровня опасности дает возможность сделать вывод о том, что данное нарушение как акт действия охватывается сознанием и волей виновного.

Возникновение уголовно-правовой противоправности возможно только при наличии нарушения и наступивших тяжких последствий, в связи с чем характер действия имеет существенную специфику и дает право сделать вывод о составе преступления с реальным причинением вреда.

В случае когда нарушения не было, но факт аварии по вине третьих лиц по причине наступления определенных форс-мажорных обстоятельств (к примеру, плохое состояние дороги, движение животных и т.д.) зафиксирован, то все действия по исправлению сложившейся ситуации должны рассматриваться по правилам крайней необходимости либо быть признаны как казус. В соответствии со ст. 28 УК РФ данная ситуация может быть признана как невиновное причинение вреда.

При совершении нарушения в рамках исследуемого состава преступления действия виновного не направлены на осознанное причинение вреда жизни и здоровью потерпевшего, более того, в большинстве случаев виновный сам пытается предотвратить наступление тяжких последствий, но по причине нарушения, вызванного легкомыслием или небрежностью виновного, его попытки заканчиваются неудачей и проводят к наступлению последствий. Это так же объясняет специфику состава.

В соответствии с этим, в рамках данной работы мы считаем, что разъяснения Пленума Верховного Суда РФ относительно решения вопроса о виновности либо невиновности субъекта в совершении ДТП, причиной которого является превышение допустимой скорости движения ТС, следует отталкиваться от требований п. 10.1 Правил, которые содержат необходимость ведения автомобиля с такой скоростью, которая не превышает установленного правилами ограничения. При этом необходимо учитывать интенсивность движения, особенности и состояние эксплуатируемого ТС и перевозимого груза, а так же внешние условия: дорожные и метеорологические условия, к примеру видимость, состояние покрытия дороги, освещенность и т.д.

Таким образом, уголовная ответственность в соответствии со статьей 264 УК РФ наступает при условии наличия у водителя технической возможности по предотвращению дорожно-транспортного происшествия, а так же при условии наличия причинной связи между действиями водителя м наступившими последствиями.

При разрешении вопроса о технической возможности предотвращения ДТП судам необходимо отталкиваться от зависимости определения момента возникновения опасности для движения в определенном случае от дорожной обстановки, которая предшествовала ДТП.

**Заключение**

История развития уголовного законодательства позволяет сделать вывод о постоянном совершенствовании нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Со временем изменения претерпевала не только диспозиция нормы, но и санкция, которая приобретала суровое с точки зрения карательного содержания значение.

Имели место определенные споры относительно мета данной нормы и других норм, которые предусматривали ответственность за совершение транспортных преступлений. Решение данного вопроса в УК РФ 1996 года является по нашему мнению вполне целесообразным, так как в целом изменения затрагивают вопрос посягательства на общественную безопасность, одним из важнейших элементов которого выступает безопасность дорожного движения.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения на данный момент является одной из достаточно важных проблем. Особо остро данная проблема проявляется в городах в связи с постоянно растущей численностью городского населения, и соответственно, увеличением числа автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Безопасность дорожного движения представляет собой огромный комплекс мероприятий, который, в итоге, обеспечивает безопасность всех участников дорожного движения. Все физические лица, без исключения имеют прямое отношение к категории «участник дорожного движения», как водители транспортных средств, как пассажиры транспортных средств и, наконец, как пешеходы.

Законодательство трактует безопасность дорожного движения как степень защищённости участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Дорожно-транспортное происшествие классифицируется как событие, возникшее во время процесса движения по дороге любого транспортного средства, либо при его участии, во время которого произошла смерть или ранение людей, повреждение транспортных средств, сооружений или причинён какой-либо материальный ущерб собственности.

Основы безопасности дорожного движения предусматривают различные мероприятия по обеспечению дорожной безопасности.

Юридический состав преступления – нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств включает объект, субъект, объективную сторону и субъективную сторону.

В качестве объекта преступления выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В качестве субъекта преступления выступает любое лицо, достигшее 16-тилетнего возраста, управляющее транспортным средством. Субъектом преступления может выступать водитель, сдавший экзамен на право управления определенным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, а так же другое лицо, управляющее транспортным средством.

Анализ статических данных Госавтоинспекции РФ, проведенный в рамках данной работы, показал, что количество лиц, получивших права на управление транспортным средством увеличивается от года к году, что увеличивает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Так же данные показывают, что наибольшая доля преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспортных средств по результатам 2016 года представлена нарушениями правил дорожного движения эксплуатации автомототранспортных средств, а именно 98%.

Анализ последствий дорожно-транспортных происшествий показал, что в 43,04% ДТП являются пострадавшими сами водители транспортных средств. Так же стоит отметить, что 1300 ДТП из 11095 в течение 2016 года привели к гибели, в том числе 485 водителей. 38,52% из общего числа ДТП за 2016 год произошли с участием пешеходов, в результате которых погибло 362 человека.

Статья 264 УК РФ устанавливает различные виды уголовной ответственности, предусмотренной за совершение преступления – нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

На наш взгляд уголовно-правовая норма, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств требует совершенствования.

Так же на наш взгляд требует изменений субъективный признак данного преступления, а именно состояние опьянения, что является наиболее актуальным вопросом, как показывают данные анализа. За деяние, совершенное в состоянии опьянения, и повлекшее смерть человека или гибель двух и более лиц, целесообразно установление повышенного наказания, но с увеличением его в разумных пределах, что будет направлено на ликвидацию идеи разграничения неосторожных преступлений средней тяжести и тяжких преступлений, которые могут являться только умышленными.

**Список использованной литературы**

1. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017)
2. Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ (последняя редакция)
3. Федеральный закон от 07.12.2011 № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный Кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»
4. Федеральный закон от 31.12.2014 N 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 24.03.2017) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения")
6. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090 «О правилах дорожного движения»
7. Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 N 522 (ред. от 17.11.2011) "Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека"
8. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.10.2009 N 20 (ред. от 23.12.2010) "О некоторых вопросах судебной практики назначения и исполнения уголовного наказания"
9. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения"
10. Указ Президента РФ от 22 сентября 2006 г. N 1042 "О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" // Рос. газ. 2006. 26 сент.
11. Домахин С.А. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Под ред. Домахина С.А. [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс», 2013. – 209 с.
12. Баранчикова М.В. Проблемы квалификации нарушений правил дорожного движения пешеходами [Электронныйресурс] // СПС «Консультант Плюс». – 2012. – 332 с.
13. Жулев В.И. Транспортные преступления. - М.: Спарк, 2010. – 257 с.
14. Мирошниченко Н. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью // Уголовное право. 2014. N 1. С. 52.
15. Михайлова И.А. Бланкетные нормы в уголовном законе и их применение органами внутренних дел: дис. .канд. юрид. наук. - М., 2013. – 258 с.
16. Крылова Е.С. Уголовно-правовые системы России и зарубежных стран (криминологические проблемы сравнительного правоведения, теории, законодательная и правоприменительная практика). М., 2012. – 258 с.
17. Осадчий Н.П. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. – 315 с.
18. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. М., 2012. С. 49
19. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. 2013. N 6. С. 9 - 11.
20. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2011. №. 14. С. 24 - 25.
21. Тебряев А.А. Уголовно-правовая характеристика источника повышенной опасности // Юрист. 2012. N 3. – 126 с.
22. Официальный сайт Госавтоинспекции. – Режим доступа: http://www.gibdd.ru

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 24.03.2017) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") [↑](#footnote-ref-1)
2. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017) [↑](#footnote-ref-2)
3. п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" [↑](#footnote-ref-3)
4. Осадчий Н.П. Уголовно-правовые средства обеспечения безопасности дорожного движения: проблемы теории и практики: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. – 315 с. [↑](#footnote-ref-4)
5. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. М., 2012. С. 49 [↑](#footnote-ref-5)
6. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017) [↑](#footnote-ref-6)
7. п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" [↑](#footnote-ref-7)
8. п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" [↑](#footnote-ref-8)
9. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017) [↑](#footnote-ref-9)
10. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017) [↑](#footnote-ref-10)
11. п. 10.1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 [↑](#footnote-ref-11)
12. абз. 3 п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 [↑](#footnote-ref-12)
13. Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ (последняя редакция) [↑](#footnote-ref-13)
14. Официальный сайт Госавтоинспекции. – Режим доступа: http://www.gibdd.ru [↑](#footnote-ref-14)
15. Официальный сайт Госавтоинспекции. – Режим доступа: http://www.gibdd.ru [↑](#footnote-ref-15)
16. Официальный сайт Госавтоинспекции. – Режим доступа: http://www.gibdd.ru [↑](#footnote-ref-16)
17. Официальный сайт Госавтоинспекции. – Режим доступа: http://www.gibdd.ru [↑](#footnote-ref-17)
18. Российское уголовное право. Особенная часть: Учебник / Под ред. В.П. Коняхина, М.Л. Прохоровой. М., 2015. – 611 с. [↑](#footnote-ref-18)
19. Указ Президента РФ от 22 сентября 2006 г. N 1042 "О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" // Рос. газ. 2006. 26 сент. [↑](#footnote-ref-19)
20. Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. 2013. N 6. С. 9 - 11. [↑](#footnote-ref-20)
21. Архив Приморского районного суда Краснодарского края за 2012 г. [↑](#footnote-ref-21)
22. Егоров И. Вызов принят: интервью секретаря Совета Безопасности РФ Н. Патрушева // Рос. газ. 2013. 27 дек. [↑](#footnote-ref-22)
23. Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 N 522 (ред. от 17.11.2011) "Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека" [↑](#footnote-ref-23)
24. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2011. №. 14. С. 24 - 25. [↑](#footnote-ref-24)
25. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017) [↑](#footnote-ref-25)
26. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017) [↑](#footnote-ref-26)
27. Мирошниченко Н. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью // Уголовное право. 2014. N 1. С. 52. [↑](#footnote-ref-27)
28. Федеральный закон от 31.12.2014 N 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» [↑](#footnote-ref-28)
29. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.10.2009 N 20 (ред. от 23.12.2010) "О некоторых вопросах судебной практики назначения и исполнения уголовного наказания" [↑](#footnote-ref-29)
30. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 03.04.2017) [↑](#footnote-ref-30)
31. Крылова Е.С. Уголовно-правовые системы России и зарубежных стран (криминологические проблемы сравнительного правоведения, теории, законодательная и правоприменительная практика). М., 2012. – 258 с. [↑](#footnote-ref-31)
32. Жулев В.И. Транспортные преступления. - М.: Спарк, 2010. – 257 с. [↑](#footnote-ref-32)
33. Домахин С.А. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Под ред. Н.Г. Кадникова. [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс», 2013. – 209 с. [↑](#footnote-ref-33)
34. Михайлова И.А. Бланкетные нормы в уголовном законе и их применение органами внутренних дел: дис. .канд. юрид. наук. - М., 2013. – 258 с. [↑](#footnote-ref-34)
35. Михайлова И.А. Бланкетные нормы в уголовном законе и их применение органами внутренних дел: дис. .канд. юрид. наук. - М., 2013. – 258 с. [↑](#footnote-ref-35)
36. Баранчикова М.В. Проблемы квалификации нарушений правил дорожного движения пешеходами [Электронныйресурс] // СПС «Консультант Плюс». – 2012. – 332 с. [↑](#footnote-ref-36)
37. Тебряев А.А. Уголовно-правовая характеристика источника повышенной опасности // Юрист. 2012. N 3. – 126 с. [↑](#footnote-ref-37)