Авдалян Марина Эдуардовна. Основание криминализации и криминообразующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.08 / Авдалян Марина Эдуардовна;[Место защиты: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждениевысшего профессионального образования "Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)"].- Москва, 2016.- 199 с.

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Основание криминализации и кримнообразующие признаки: понятие и место в уголовной политике**

1. Понятие и принципы криминализации как одного из направлений уголовной политики государства с. 14

2. Основание криминализации .с. 32

3. Понятие, виды и значение криминообразующих признаков с. 53

**Глава 2. Социально-политическая обусловленность криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

1. Исторический аспект основания криминализации и криминообразующих признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.. с. 70

2. Основание криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по действующему уголовному законодательству с. 89

3. Первоначальный криминообразующий признак нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с. 102

4. Производные криминообразующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с. 124

Заключение с. 174

Список использованных источников

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.** Ст. 2 Конституции Российской Федерации провозглашает, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью, а их признание, соблюдение и защита – обязанность государства гарантировать, помимо прочего, защищенность человека и общества от воздействия тех угроз, которые свойственны использованию, эксплуатации источников повышенной опасности, включая транспортные средства.

Являясь приметой нашего времени, необходимым инструментом обеспечения жизнедеятельности, автомобилизация влечет ряд негативных последствий, к числу которых можно отнести: дорожно-транспортные происшествия, причиняющие вред жизни и здоровью людей, значительный материальный ущерб, ухудшение экологического состояния городской среды. За последние десять лет в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 301 626 человек. При этом количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей, стабильно составляет около 85 %. За 2013 год в Российской Федерации произошло 204 068 дорожно-транспортных происшествий. Показатель аварийности в этом периоде несколько снизился, но все равно составил 42,6 дорожно-транспортных происшествия на 10 тыс. транспортных средств. При этом в 2013 году было совершено 36 128 преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ.

Размер экономического ущерба от дорожно-транспортных

происшествий и их последствий за 2004-2010 годы оценивается Правительством Российской Федерации в 7 326,3 млрд. рублей, что сопоставимо с расходами консолидированного бюджета Российской Федерации за 2011 год на финансирование социальной политики (7 453,3 млрд. рублей).

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных задач Российской Федерации. Предпринимаемые государством

меры: принятие и реализация государственных программ в сфере
безопасности дорожного движения, совершенствование норм об

административной ответственности за нарушение правил дорожного
движения, повышение качества автомобильных дорог и другие это
обеспечительные инструменты общественной безопасности в сфере
дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, посредством
которых действует механизм практического предупреждения

правонарушений.

Уголовно-правовой запрет, хотя и выполняет опосредованно функцию общего предупреждения и находится во взаимодействии с обеспечительными административно-правовыми механизмами, все же решает те задачи, которые определяются статьей 2 УК РФ: «охрана прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя Российской Федерации от преступных посягательств». Для решения этих задач УК РФ устанавливает преступность и наказуемость деяний, в том числе административных правонарушений в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Важно выяснить, по каким основаниям осуществляется криминализация этих административных нарушений, по каким критериям проводится разграничение между административным правонарушением и преступлением количественным или качественным.

В чем состоит идея, каков механизм накопления общественной
опасности нарушения правил дорожного движения и эксплуатации
транспортных средств? Если критерии накопления общественной опасности
таких нарушений являются количественными, то в механизме

криминализации должна быть задействована преюдиция (ст. 2641 УК РФ). Качественный критерий предполагает формулирование в уголовно-правовом запрете признака правовой оценки, не свойственного административному правонарушению. История криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не была последовательной, основание и признаки криминализации правонарушений изменялись

неоднократно. Последние изменения в редакции ст. 264 УК РФ, дополнение УК РФ статьей 2641показывают, что вопрос об основании и признаках криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и сегодня не решен окончательно, что имеется острая необходимость в их научном обосновании, систематизации, упорядочении. Не все изменения уголовного законодательства оказываются обоснованными и действенными.

В уголовно-правовой доктрине отсутствует единообразное понимание криминообразующих признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Нет и однозначного подхода к определению основания криминализации подобного поведения. В то же время исследование проблемы через призму её уголовно-политических аспектов, к которым, безусловно, относится криминализация, представляется весьма своевременным.

**Степень научной разработанности темы.** Проблемам уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в научной литературе уделялось внимание различными учеными, среди которых: В.И. Жулев, Н.Г. Иванов, С.М. Корабельников, А.И. Коробеев, В.В. Лукьянов, В.С. Орлов, В.И. Ткаченко, И.М. Тяжкова, А.И. Чучаев и другие. Из недавних работ, посвященных обозначенной проблематике, следует выделить труды Н.И. Исаева, В.В. Климкина, Ф.Б. Мельникова, Н.В. Осадчего, Т.П. Рифитского, А.В. Рублева, М.В. Федорченко.

Теоретические аспекты криминализации общественно опасных деяний, в том числе оснований и признаков криминализации правонарушений, имеющих административную природу, исследовались таким учеными, как: Н.И. Пикуров, А.Д. Антонов, Н.А. Беляев, Ю.Д. Блувштейн, А.К. Гейн, А.И. Коробеев, Г.Ю. Лесников, Н.А. Лопашенко, В.В. Похмелкин, Н.Ф. Кузнецова и другие.

Большинство научных трудов посвящено либо транспортным преступлениям в целом, либо анализу состава преступления, ответственность

за которое предусмотрена ст. 264 УК РФ. Каждое исследование по-своему интересно и, безусловно, представляет научную ценность, однако некоторые важные стороны проблемы на сегодняшний день оставались без должного внимания. Несмотря на существующий теоретический интерес к названным вопросам, ранее данная тема в заявленном аспекте не освещалась.

**Объект и предмет исследования.** Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, возникающие в связи с дорожным движением, использованием, эксплуатаций транспортных средств как источников повышенной опасности.

Предмет исследования составляют нормы об уголовной

ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотренные уголовными кодексами РСФСР и РФ; соответствующие административно-правовые нормы в законодательстве РФ; исторические нормативные документы; научные источники (научные положения и выводы по проблемам квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, криминализации и декриминализации деяния, а также разграничения сфер административного и уголовно-правового регулирования); материалы судебной практики.

**Цель и задачи исследования.** Цель исследования состоит в определении и теоретическом обосновании основания и признаков криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также в научной оценке целесообразности и перспектив изменения редакции ст. 264 УК РФ.

Цель предопределила постановку и решение следующих задач:

– определение основания криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

– выявление криминообразующих признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

– освещение исторического развития правовых норм об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в свете условий, причин и основания криминализации;

– анализ криминообразующих признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с точки зрения их значения для криминализации деяния и конструирования состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

**Методология** **и** **методика** **исследования.** В качестве

методологической основы диссертационного исследования выступают диалектический, логический, системный, исторический, сравнительно-правовой, формально-юридический, социологический методы, а также методы анализа, синтеза и другие методы научного познания.

**Теоретическую основу исследования** составила система научных взглядов на основания криминализации, криминообразующие признаки (признаки криминализации), а также на уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

**Нормативная** **база** **исследования** включает в себя

Конституцию Российской Федерации, УК РФ, КоАП РФ, иные

законодательные и подзаконные акты Российской Федерации по теме диссертации, а также утратившие силу нормативные источники и уголовное законодательство зарубежных государств.

**Эмпирическую** **базу** **исследования** составили решения

Конституционного Суда Российской Федерации, а также судебная практика
по конкретным уголовным делам. Кроме того, использовались

статистические данные о применении нормы, предусмотренной ст. 264 УК РФ.

**Научная новизна исследования** состоит в том, что в нем
сформулирован и обоснован вывод о разграничении сфер административной
и уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и
эксплуатации транспортных средств как источников повышенной опасности
по качественному критерию – реализованной опасности нарушения, которая
характеризуется как единственное основание криминализации

административного правонарушения. Соответствующим этому основанию

качественным признаком криминализации является признак последствий (средней тяжести или тяжкий вред здоровью человека). Характер самого нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, как и степень его потенциальной опасности, не имеет уголовно-правового значения до тех пор, пока эта опасность не реализована в предусмотренных УК РФ последствиях.

Основанием криминализации административного нарушения правил
дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством в
нетрезвом состоянии (ст. 2641 УК РФ), напротив, является количественный
критерий – накопление опасности, в соответствии с которым признаками
криминализации этого административного правонарушения является
административная преюдиция и характер нарушения (управление

транспортным средством в нетрезвом состоянии).

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Основанием криминализации поведенческого акта выступает его объективно существующая реализованная или потенциальная общественная опасность. Основанием криминализации деяния, ответственность за которое установлена в ст. 264 УК РФ, выступает только реализованная общественная опасность.
2. По источнику образования криминообразующие признаки можно разделить на первоначальные и производные. Первоначальный криминообразующий признак – это поведенческий акт, обладающий реализованной (или потенциальной) общественной опасностью, которая обусловливает необходимость (или целесообразность) его уголовно-правового запрета. Производный криминообразующий признак – это инструмент нормативного отображения первоначального криминообразующего признака (потенциальной или реализованной общественной опасности поведенческого акта). Производные криминообразующие признаки определяют содержание основного состава преступления.

3. Первоначальным криминообразующим признаком нарушения
правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств
выступает поведенческий акт, посредством которого опасность

взаимодействия с источником повышенной опасности в условиях дорожного движения реализуется. В отличие от административного деликта (нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств), представляющего опасность для участников движения (и окружающих), основанием криминализации нарушения правил дорожного движения является фактический вред здоровью человека (людей).

4. К производным криминообразующим признакам нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, относятся: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта; причинение тяжкого вреда здоровью человека; неосторожная форма вины по отношению к последствиям.

1. История криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств показала, что при неизменности основания криминализации, неоднократно менялись производные криминообразующие признаки и их содержание, однако в границах, не противоречащих первоначальному криминообразующему признаку. Так, в действующей редакции ст. 264 УК РФ производным криминообразующим признаком, отражающим реализованную общественную опасность, является последствие в виде тяжкого вреда здоровью, а в первоначальной редакции указанной статьи также был предусмотрен средней тяжести вред здоровью и крупный ущерб.
2. Каждый из производных криминообразующих признаков выводится из первоначального криминообразующего признака, включается в содержание основного состава и служит критерием отграничения преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от схожих по отдельным признакам составов.

Нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством,

позволяет отграничить анализируемое посягательство от преступлений,
ответственность за которое предусмотрена в ст. 118, 268 УК РФ. Основной
состав нарушения правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств отличается от основного состава неосторожного причинения тяжкого вреда здоровью только деянием. Во втором случае разграничение проводится по механизму нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Тяжкий вред здоровью человека как последствие правонарушения отграничивает преступление от административного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (гл. 12 КоАП), несмотря на возможное совпадение объективных признаков самого нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

7. Исходя из первоначального криминообразующего признака
(реализованной опасности взаимодействия с источником повышенной
опасности в условиях дорожного движения и эксплуатации транспортных
средств), в основной состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК,
включается признак «лицо, управляющее транспортным средством»,
посредством которого получает нормативное отражение существенное для
основания криминализации условие – взаимодействие общего субъекта с
источником повышенной опасности в условиях дорожного движения.

8. Неосторожная форма вины в ст. 264 УК РФ отличает данное
преступление от умышленного причинения тяжкого вреда здоровью
посредством транспортного средства, которое должно квалифицироваться по
ст. 111 УК РФ.

В том случае, когда нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершается по легкомыслию то, для интеллектуального элемента этого вида вины, необходимо установить, как осознание лицом общественной опасности, так и противоправности своего поведения. На содержание субъективной стороны деяния в обозначенном аспекте накладывает свой опечаток бланкетность нормы, предусмотренной

ст. 264 УК РФ. Хотя это и не входит в законодательную формулу неосторожной вины, водитель при управлении транспортным средством должен осознавать, что он может, а чего не может совершать, осуществляя движение. При этом он рассчитывает на то, что и другие участники дорожного движения, в том числе потерпевший, совершая маневры, руководствуются теми же предписаниями.

1. Применительно к деяниям, заключающимся в нарушении установленных правил и имеющими бланкетную составляющую, осознание противоправности деяния включается в качестве компонента в осознание фактического характера содеянного, поскольку указанные нарушения и составляют деяние как обязательный признак объективной стороны. Это позволяет, с одной стороны, учитывать позитивное регулирование общественных отношений в нормативных правовых актах иной отраслевой принадлежности, нарушение которого формирует общественную опасность поступка только при наступлении общественно опасных последствий, а с другой стороны, оставаться в русле максимы, диктующей необходимость исключения осознания противоправности из содержания вины.
2. Интеллектуальный элемент небрежности при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не отменяет правило, согласно которому деяние, как признак объективной стороны, должно быть осознанным (в аспекте понимания его фактического характера) и волевым (в аспекте руководства своим поведением). Если лицо понимает, что оно управляет транспортным средством, то оно понимает и то, что на нем лежит обязанность соблюдать установленные правила, а значит, у него есть возможность предвидеть наступление общественно опасных последствий, однако оно эту возможность не реализует.

11. Предусмотренные в ст. 264 УК РФ общественно опасные
последствия могут находиться в причинной связи с деяниями нескольких лиц
(сопричинителей), каждое из которых является необходимым для их
наступления.

Субъективным критерием оценки совершенных деяний двух и более лиц как неосторожного сопричинения выступает осознание каждым из них фактического характера совершаемого деяния, т. е. объективного факта допускаемого нарушения в рамках одного пространственно-временного поля и одновременного совершаемого действия (бездействия). Каждый из сопричинителей осознает фактический характер и потенциальную опасность только своих действий. Осознание обоюдного характера нарушений не входит в содержание вины.

Законодатель игнорирует неосторожное сопричинение, которое в настоящем нормативном поле невозможно квалифицировать иначе, как по правилам индивидуального вменения каждому из сопричинителей общего для них последствия. Это необходимо, поскольку деяние одного из сопричинителей в отрыве от деяний других было бы недостаточно для наступления общественно опасного последствия, а значит каждый из них виновен в их причинении.

**Теоретическая и практическая значимость исследования.**

Теоретическая и практическая значимость исследования в том, что оно вносит вклад в научную разработку вопроса об основаниях и признаках криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Результаты работы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях, в учебном процессе при преподавании уголовного права и соответствующих спецкурсов в высших учебных заведениях, а также в качестве теоретической базы для законотворческого процесса и правоприменительной деятельности.

**Обоснованность и достоверность результатов исследования.**

Достоверность сформулированных в диссертации положений и выводов обеспечивается анализом нормативных источников по отечественному и зарубежному праву; научных источников по отечественному уголовному праву, общей теории права, административному праву, философии, логике (всего 195 источников).

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и
результаты исследования были обсуждены на кафедре уголовного права
Московского государственного юридического университета имени

О.Е. Кутафина (МГЮА). Они также нашли отражение в 4 научных публикациях, 3 из которых – в ведущих рецензируемых изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации.

**Соответствие диссертации Паспорту научной специальности.** Тема диссертации и ее содержание соответствуют юридической отрасли наук по специальности 12.00.08 – Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право, пункту 1.10 Паспорта номенклатуры специальностей научных работников (юридические науки) ВАК (Ответственность за конкретные виды преступлений. Дифференциация наказания).

**Структура диссертации.** Диссертация состоит из введения, двух глав, семи параграфов, заключения, списка используемых источников и приложения.

## Основание криминализации

Установление уголовной ответственности за общественно опасные формы поведения вытекает из задач уголовного закона и определяется социальной потребностью защиты общественных отношений с помощью уголовно-правовых средств.

По справедливому утверждению Б.В. Яцеленко, «уголовный закон должен обладать такими свойствами, которые позволяли бы ему, с одной стороны, своевременно реагировать на изменяющуюся социальную действительность, т.е. быть гибким, а с другой – не превращаться в «испытательный полигон» для норм, появление которых не обусловлено действительной необходимостью»1.

Уголовно-правовой запрет является действенным инструментом в уголовной политике лишь тогда, когда его включение в механизм уголовно-правового регулирования является социально необходимым и политически целесообразным при условии адекватного отражения в уголовно-правовой норме характера и степени общественной опасности запрещенного деяния.

Правоведы вкладывают в понятие «уголовная политика» различное содержание. По этому вопросу в науке уголовного права сложились две основные позиции. Согласно первой из них, этим понятием охватывается все, что направлено на борьбу с преступностью, то есть уголовная политика включает в себя не только специальные, но и общесоциальные меры2. С подобным подходом вряд ли можно согласиться. Действительно, уголовная политика связана с социальной политикой и образует с ней органичное единство. Однако каждая из них имеет свои цели и задачи. Уголовная политика включает в себя разработку стратегии и тактики борьбы с преступностью, которая осуществляется с учетом иных направлений социальной политики.

Согласно второму подходу, под уголовной политикой понимают выработанную генеральную линию, определяющую основные направления, цели и средства ликвидации преступности путем формирования уголовного, уголовно-процессуального, уголовно-исполнительного законодательства, регулирования практики его применения, выработки и реализации мер, направленных на предупреждение преступлений1. Это определение можно условно назвать типичным, поскольку оно чаще всего используется в научных источниках.

В самом деле, уголовная политика не может ограничиваться исключительно установлением и устранением уголовной ответственности за конкретные формы общественно опасного поведения. Решая концептуальную задачу противодействия преступности, государство использует комплекс средств и приемов, реализуемых на различных направлениях, среди которых можно выделить уголовно-правовое, уголовно-процессуальное и уголовно-исполнительное. Вместе с тем, для целей настоящего исследования первостепенный интерес представляет первое из перечисленных направлений. Поскольку именно уголовно-правовую политику, по справедливому выражению А.А. Тер-Акопова, следует признать доминирующей в содержании уголовной политики2.

В настоящее время широко обсуждается «Концепция уголовно-правовой политики Российской Федерации», опубликованная на сайте Общественной палаты РФ. Цели, средства и задачи образуют концептуальную основу уголовной политики. Ее генеральной целью ранее считалась ликвидация преступности, однако в современных условиях таковой корректнее признавать минимизацию негативного воздействия преступности на общество. Указанная цель может быть достигнута путем разработки теоретических концепций, направленных на противодействие совершению преступлений, формирования эффективного уголовного закона и должного регулирования практики его применения. Средства достижения рассматриваемой цели многообразны и зависят от конкретных форм деятельности государства, законодательства уголовно-правового цикла, которым они регулируются, а также от того сегмента социально-правовой реальности, воздействие на который государство оказывает конкретным инструментом. Применительно к уголовно-правовой политике цели конкретизируются в задачах, которые нашли свое закрепление в ст. 2 УК РФ: охрана прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя Российской Федерации от преступных посягательств, обеспечение мира и безопасности человечества, а также предупреждение преступлений. Среди задач уголовно-правовой политики также следует выделить: разработку и принятие эффективного уголовного закона, нормы которого должны быть согласованы со смежным законодательством; обусловленное использование методов уголовно-правовой политики; своевременное толкование действующего уголовного закона. По справедливому мнению Н.А. Лопашенко, уголовно-правовая политика заключается в выработке принципов определения круга преступных деяний и законодательных признаков последних и формулирование идей, принципов и методов уголовно-правового воздействия на преступность в целях ее снижения и минимизации негативного влияния на социальные процессы1. Приведенное определение позволяет в содержании уголовно-правовой политики выделить два взаимосвязанных направления – уголовное правотворчество и применение норм уголовного закона. Каждый из этих видов деятельности государства имеет свои содержание, методы и назначение.

В теории уголовного права к методам уголовно-правовой политики принято относить криминализацию, декриминализациию, пенализацию, депенализацию, дифференциацию и индивидуализацию уголовной ответственности2. Процесс создания государством норм права носит название правотворчества, в котором применяются такие методы уголовно-правовой политики, как криминализация, декриминализациия, пенализация, депенализацияи дифференциация уголовной ответственности.

Правоприменение представляет собой деятельность по конкретному воплощению в жизнь уголовно-правовых норм. Поэтому данное направление уголовно-правовой политики использует метод индивидуализации уголовной ответственности.

## Понятие, виды и значение криминообразующих признаков

Причинить вред общественным отношения можно повреждая каждый из его элементов. Так, на субъекта может оказываться либо физическое, либо психическое воздействие. Возможно разрушение социальной связи как «изнутри», так и «извне». В большинстве случаев вред причиняется при воздействии «извне». «Изнутри» общественные отношения терпят урон тогда, когда бездействует принадлежащий этой системе элемент, который должен был действовать. К способам воздействия «изнутри» относится невыполнение возложенной обязанности, а также неправомерное исключение себя из правоотношения. Нанести ущерб общественным отношениям можно оказав влияние на их предмет.

По справедливому мнению М.И. Ковалева, а также А.Н. Козлова, сам объект охраны никакой общественной опасности не содержит, однако, наряду с объективными и субъективными признаками деяния, характеризует таковую1.

Общественная опасность находит свое проявление не только во взаимодействии поведения и общественных отношений, но и в криминологических характеристиках первого (распространенности, динамике, особенностях субъекта и др.). Для криминализации необходим учет именно типовой общественной опасности. «Типовая степень общественной опасности, – пишет Т.А. Лесниевски-Костарева, – отличается тем, что она характеризует степень опасности в рамках определенной меры, вследствие чего она может быть типизирована, регламентирована в законе. ... В законе невозможно отразить индивидуальные черты содеянного и опасность конкретной личности. ... В отличие от типовой степени общественной опасности индивидуальная степень характеризует более мелкие перепады в степени общественной опасности в сравнении с типизированной степенью либо те из значительных перепадов, которые не являются обычными для данной категории дел и вследствие этого не могут быть типизированы в законе»1.

Поведенческий акт, оцениваемый на предмет возможности криминализации, должен обладать общественной опасностью, которая, в свою очередь, выражается в качественном и количественном воздействии поведения на общество. Об общественной опасности поведенческого акта свидетельствуют ряд его характеристик, о которых было сказано ранее (распространенность, восприятие общественным сознанием и др.). Совокупность тех или иных причин поведения обосновывают необходимость его закрепления в уголовном законе. На основании изложенного можно сформулировать вывод, что единственным основанием криминализации поведенческого акта выступает его объективно существующая реализованная или потенциальная общественная опасность. О реализованной общественной опасности поведения свидетельствует причинение вреда общественным отношениям, если же для них создается только угроза причинения вреда, то в этом случае общественная опасность будет потенциальной.

Общественная опасность поведения представляет собой совокупность характеристик, выражающих его сущность, и делающих необходимым законодательное установление уголовно-правового запрета.

При решении вопроса о криминализации конкретного поведенческого акта необходим комплексный подход, предполагающий учет всех факторов Рассматривая основание криминализации, необходимо подчеркнуть, что именно оно определяет действительную потребность в создании уголовно-правовой нормы. Следовательно, понятие «основание криминализации» выражает общественную необходимость включения уголовно-правового механизма в обеспечение (охрану) определенной группы отношений.

Ранее в настоящей работе рассматривался вопрос о криминализации как о процессе, который включает в себя ряд этапов. Обращение к ним в контексте анализируемой проблемы следует признать своевременным, поскольку основание криминализации, её причины, условия и этапы взаимосвязаны и выступают в органичном единстве.

Первым этапом криминализации, как уже отмечалось, выступает получение информации о факте существования в обществе поведения, способного причинить вред охраняемым законом ценностям, что является причиной криминализации. Условиями криминализации на этой стадии являются изменения социальной, экономической или политической обстановки в стране, которые могут приводить к так называемой «превентивной криминализации» (или «опережающей криминализации»), т.е. установлении уголовно-правового запрета совершения деяния в целях недопущения распространения соответствующихформ поведения в будущем.

Криминализация может вызываться необходимостью выполнения международных договоров государства, в соответствии с которыми оно добровольно приняло на себя обязательство запретить под угрозой уголовного наказания то или иное поведение.

Условием криминализации в этой связи выступают трансформации, происходящие в различных сферах жизни общества, которая приведет к появлению или существенному развитию общественных отношений, являющихся результатом общественного прогресса. В этой ситуации законодатель, выявив конкретные формы посягательств, могущих причинить им вред, закрепляет запрет на их совершение.

Возможно и обратное: развитие общества обуславливает отторжение отдельных видов поведения, которые ранее воспринимались как обычные. В новых социальных условиях эти деяния входят в противоречие состальными общественными отношениями.

Таким образом, при решении вопроса о возможной криминализации, в первую очередь, необходима адекватная оценка социальных условий в определенный промежуток времени. Необходимо также оговорить, что на этом этапе проявляются такие упоминавшиеся ранее принципы криминализации, как принцип достаточной общественной опасности и принцип своевременности криминализации.

Вторая стадия криминализации характеризуется констатацией тех свойств поведения, которые позволяют его криминализировать. Оно не признается антиобщественными до тех пор, пока не входит в противоречие с системой ценностей того или иного социума, в сохранении и воспроизводстве которых он заинтересован. Чем большое распространение получают такие поведенческие акты, тем более обостряется возникшее противоречие, что неизбежно приводит к поискам путей его устранения. Возникает осознанная государством потребность защиты наиболее важных общественных отношений методами уголовно-правового характера, которая должна быть обусловлена характером и значимостью посягающих на них поведенческих актов. Применяемые методы должны быть адекватными, соответствовать данным по учету состояния, распространенности и динамики деяний.

## Основание криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по действующему уголовному законодательству

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может быть весьма многообразным. Именно поэтому Верховный Суд РФ подчеркнул, что в приговоре или другом правоприменительном акте следует указывать, нарушение каких конкретно правил повлекло наступление общественно опасных последствий, и в чём выразилось это нарушение2.

Согласно п. 3 Правил учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, все дорожно-транспортные происшествия подразделяются на: столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, падение пассажира, иной вид дорожно-транспортного происшествия3. Исходя из этого, можно сгруппировать дорожно-транспортные происшествия и представить их следующим образом. Первый их вид образуют происшествия, при которых движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог, а равно столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

Вторым видом выступает опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

Третьим видом является наезд (происшествие, при котором движущееся транспортное средств наехало на что-либо). Наезд возможен на стоящее транспортное средство (а также прицепа или полуприцепа), препятствие (неподвижный предмет – опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.), пешехода (ситуации, когда транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство, а равно когда пешеход пострадал от перевозимого транспортным средством груза или предмета), велосипедиста, гужевой транспорт (наезд на упряжных животных, повозки, транспортируемые упряжными животными, а равно наезд на животное).

Четвёртый вид – падение пассажира, т.е. происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения, если оно не может быть отнесено к другому виду дорожно-транспортных происшествий. Падение пассажира из недвижущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке происшествием не является.

Последний пятый вид образуют иные дорожно-транспортные происшествия, не относящиеся к рассмотренным ранее видам. В частности, ими могут быть: падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и другое).

Приведенные выше разновидности нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств несут в себе потенциальную общественную опасность, поскольку по своему характеру могут повлечь последствия, имеющие уголовно-правовое значение.

Нарушить правила дорожного движения можно как путем действия (например, при проезде на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика), так и путем бездействия (например, при управлении транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности). Нарушение правил эксплуатации транспортных средств возможно только путем бездействия или смешанного бездействия. В силу п. 2.3.1 Правил дорожного движения, который возлагает на водителя обязанность перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства, управление им при наличии соответствующих неисправностей или условий, при которых его эксплуатация запрещена, образует бездействие.

Наряду с действием и бездействием, рассматриваемое поведение может проявляться в форме смешанного бездействия. В научной литературе нет единства мнений по поводу содержания и правовой природы данного явления. Представляется возможным выделить, как минимум, три основных его понимания.

В соответствии с первым из них, под смешанным бездействием понимается «сочетание активного (действие) и пассивного (бездействие) поведения, когда активные действия выступают в качестве обстоятельства, (способа), обеспечивающего осуществление бездействия» Представители второй позиции полагают, что смешанное бездействие представляет собой комбинацию действия и бездействия, при котором лицо, создав своей предшествующей деятельностью опасность наступления вредного последствия, не предотвращает ее1. Иллюстрацией подобной трактовки может служить ст. 125 УК РФ.

Наконец, согласно третьему «классическому» подходу, смешанное бездействие представляет собой действие, выполненное не до конца. Например, лицо «выполняет только часть возложенных на него правовых обязанностей, а другую часть не выполняет совсем либо выполняет не до конца и ненадлежащим образом»2. Если исходить из этой трактовки смешанного бездействия, следует признать, что эта форма деяния вполне возможна в анализируемом преступлении. В самом деле, лицо может выполнять возложенные на него обязанности ненадлежащим образом или не в полном объеме, что, в свою очередь, вызывает указанные в законе последствия. Примером смешанного бездействия может быть управление транспортным средством в условиях, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена: когда водитель перед выездом ненадлежащим образом проверил техническое состояние транспортного средства; при снижении скорости движения на меньшую, чем предписано Правилами дорожного движения, величину («вплоть до остановки транспортного средства»); при недостаточной видимости или возникновении опасности для движения и т.п.

## Производные криминообразующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

На содержание субъективной стороны деяния в обозначенном аспекте накладывает свой опечаток бланкетность нормы, предусмотренной ст. 264 УК РФ. Хотя это и не входит в законодательную формулу неосторожной вины, водитель при управлении транспортным средством, в частности, должен осознавать, что он может и чего не может совершать, осуществляя движение. При этом он рассчитывает на то, что и другие участники дорожного движения, в т.ч. потерпевший, совершая маневры, руководствуются теми же предписаниями.

Поскольку формула «ignorantia juris nocet» («незнание закона не освобождает от ответственности») является аксиомой, в содержание вины не принято включать осознание противоправности содеянного. Преодолевая возможное противоречие с этим тезисом, можно сформулировать следующий вывод. Применительно к деяниям, заключающимся в нарушении установленных правил и имеющими бланкетную составляющую, осознание противоправности деяния включается в качестве компонента в осознание фактического характера содеянного, поскольку указанные нарушения и составляют деяние как обязательный признак объективной стороны. Это позволяет, с одной стороны, учитывать позитивное регулирование общественных отношений в нормативных правовых актах иной отраслевой принадлежности, нарушение которого формирует общественную опасность поступка только при наступлении общественно опасных последствий, а с другой стороны, оставаться в русле максимы, диктующей необходимость исключения осознания противоправности из содержания вины.

Приведенные соображения позволили Н.И. Пикурову сформулировать еще один важный вывод: даже в случае последующего изменения правил дорожного движения анализируемая норма не будет иметь обратной силы1. Представляется, что данная позиция заслуживает поддержки, поскольку бланкетная диспозиция устанавливает специальные правила, относящиеся к деянию. Если же в результате совершения такого деяния наступают общественные последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти, то вопросы ответственности регулируются только уголовным законом. Изменения позитивного регулирования поведения не может нивелировать социальное и правовое значение уже наступивших общественно опасных последствий.

Также необходимо обратить внимание еще на один аспект. Например, если водитель был привлечен к ответственностиза нарушение правил проезда перекрестков, он в момент движения осознавал, что другие участники дорожного движения в своих действиях (бездействии) руководствуются существующими на данный момент Правилами дорожного движения (положениями о приоритетах, порядком проезда и др.). Если эти предписания в последующем изменились таким образом, что действия водителя в новой редакции вовсе не содержат нарушения, это нельзя расценивать как ретроспективную декриминализацию содеянного им, поскольку реальность, в которой было совершено его деяние, уже ничто не может изменить, а действия других участников дорожного движения сложились в ней именно в соответствии с прежней редакцией Правил дорожного движения1.

Волевой элемент вины при легкомыслии носит преобразовательный характер. Это означает, что у лица отсутствует сознательная направленность на причинение преступных последствий. Воля в данном случае не безразлична к возможным негативным последствиям, а направлена на их предотвращение или избежание. «Лицо, действующее в силу сознательной неосторожности, не соглашается с такими возможными последствиями своего поведения. Оно рассчитывает на условия, которые воспрепятствуют наступлению преступного результата его поведения». Очевидно, что для установления подобного волевого отношения, суду следует не только исходить из наступивших последствий, но и учитывать всю совокупность обстоятельств дела.

Легкомыслие характеризуется таким волевым отношением, которое можно назвать не просто надеждой на благоприятный исход, а именно расчетом на предотвращение общественно опасных последствий, имеющим под собой хотя и недостаточные, но вполне реальные основания. Лицо не проявляет безразличия, не рассчитывает на случайность, а надеется на объективные обстоятельства (действия других лиц, механизмы, силы природы) и, конечно, на свои собственные качества (знания, опыт, ловкость и т.п.).

Некоторые авторы в этой связи даже предложили разграничить понятия «легкомыслие» и «самонадеянность» и закрепить два самостоятельных вида неосторожной вины: легкомыслие и самонадеянность. Тем не менее, представляется, что законодательная формулировка легкомыслия не исключает возможности субъекта рассчитывать на собственные силы.

Изложенное позволяет сформулировать вывод, что волевой элемент легкомыслия заключается в активном нежелании наступления общественно опасных последствий, которое сопровождается конкретными действиями, с помощью которых лицо надеется предотвратить наступление последствий, однако, как указано в законе, такой расчет лица является самонадеянным, поскольку делается без достаточных оснований.