

*УДК 343.618:343.85*

## **ОБЪЕКТ, ПРЕДМЕТ И ОБЩЕСТВЕННО-ОПАСНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

*Мидловец М. В., Соляной А. В.*

*Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского*

В работе исследуется объект и предмет, а также общественно-опасные последствия преступных посягательств при совершении дорожно-транспортных преступлений. Авторами исследуются теоретические научные наработки в области определения объекта и предмета посягательства, а также раскрываются родовая, видовая, непосредственный и дополнительный непосредственный объект дорожно-транспортного преступления в контексте уголовного законодательства Российской Федерации. В соответствии с законами Российской Федерации по обеспечению дорожно-транспортной безопасности раскрывается предмет дорожно-транспортных преступлений, который выступает особым элементом отграничения данных преступлений от других составов, общественная опасность которых имеет такие же последствия, а именно преступлений против жизни и здоровья человека. Предлагается расширить основания возникновения уголовной ответственности за совершенное дорожно-транспортное преступление причинением ущерба в крупных и особо крупных размерах, которые будут определяться в соответствии со стандартами, установленными для определения крупного и особо крупного размера ущерба, причиненного преступлениями против собственности. Авторами предлагается криминализация неоднократного умышленного нарушения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, которые хоть и не привели к наступлению предусмотренных диспозицией ст. 264, 268 Уголовного кодекса Российской Федерации общественно-опасных последствий, но могли бы.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, эксплуатация транспорта, дорожно-транспортные преступления, объект, предмет, общественно-опасные последствия, имущественный вред.

Главной целью и обязанностью государства является обеспечение безопасности внутренней и внешней, что представляет собой совокупность скоординированных и объединенных единым замыслом политических, организационных, социально-экономических, правовых, информационных, специальных и иных мер. Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из наиболее актуальных направлений деятельности государства, так как дорожно-транспортные преступления (далее – ДТП) посягают на наиболее значимые и охраняемые права и свободы – жизнь и здоровье человека, а также имущество, что в свою очередь, также негативно сказывается и на экономике государства.

ДТП являются одним из наиболее часто совершаемых видов преступлений, при этом обладают высокой латентностью. В Российской Федерации ДТП составляют 20-23% в общей структуре преступности. По данным Департамента безопасности дорожного движения МВД России, за прошлые десять лет на территории нашей страны ежегодно в среднем совершается более 200 000 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибает от 25 000 до 30 000 человек, и ранения различной степени тяжести превышают количество зарегистрированных ДТП практически в 1,5 раза.

В соответствии со ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» обеспечением безопасности дорожного движения является деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, которая проявляется в охране жизни, здоровья и имущества граждан, защите их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства. Успешное предупреждение ДТП возможно лишь в том случае, если внимание будет сконцентрировано на эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения, что во многом зависит от точности и полноты уголовного законодательства в данной сфере. В настоящее время возникла необходимость совершенствования уголовного законодательства, предусматривающего составы преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта, объект и предмет посягательства, опасные последствия преступного деяния, которые имеют важное значение для квалификации и расследования преступлений в сфере дорожного движения. В правоприменительной деятельности, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, много недостатков, которые, как правило, «списывают» на счет сотрудников ГИБДД, полиции в целом, но именно недостатки в законодательном определении объекта и предмета ДТП, общественно-опасных последствия приводят к таким ошибкам на практике.

Определение объекта преступления имеет исключительно важное теоретическое и практическое значение, позволяет раскрыть социально-политическую сущность данной группы преступлений, выявить общественно-опасные последствия, установить пределы действия уголовно-правовой нормы; предшествует правильной и точной квалификации. Под объектом преступления следует понимать наиболее значимые, поддающиеся правовому воздействию и объективно требующие правовой охраны общественные отношения, способствующие нормальному развитию общества, которым преступлением может быть причинен существенный вред [16, с. 104]. Но в последнее время в литературе было выражено мнение, что под объектом преступления необходимо понимать не общественные отношения, а определенные социально-значимые ценности, интересы, на которые посягает преступное деяние, вызывая вред, и охраняется уголовным законом [11, с. 98; 13, с. 14]. Оба подхода заслуживают внимания, но, исследуя объект преступления как социальную ценность, определяется важность охраняемого предмета и степень общественной опасности последствий. Определение объекта как общественных отношений имеет практическое значение, так как, взяв за основу предмет конкретного отношения, законодатель структурирует нормы по их обеспечению и охране, закрепляя в определенной последовательности в уголовном законодательстве и определяя их место в Уголовном кодексе.

Ранее считалась общепризнанной трехчленная классификация объектов преступления (общий, родовой, непосредственный), однако, с принятием нового УК РФ, целесообразным стало деление объектов преступления на общий (Особенная часть), родовой (раздел Особенной части); видовой (глава Особенной части); непосредственный объект (обязательный элемент состава преступления, предусмотренного конкретной уголовно-правовой нормой Особенной части) и дополнительный непосредственный объект.

Ответственность за дорожно-транспортные преступления предусмотрена ст. ст. 264, 264.1, 268 УК РФ Главы 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» Раздела IX «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка». Общим объектом для всех преступлений, в том числе ДТП, является совокупность общественных отношений, поставленных под охрану уголовного закона.

Согласно такой классификации и структуре УК РФ родовым объектом транспортных преступлений является группа однородных по своей сущности общественных отношений, объединенных в законодательной системе Особенной части в самостоятельный IX раздел о преступлениях против общественной безопасности и общественного порядка. В ныне действующем ФЗ № 390 «О безопасности» от 28 декабря 2010 г. [3] не дается определения общественной безопасности, но в юридической литературе по-прежнему используется представленное определение в ст.1 Закона РФ от 05.03.92 г. № 2446-1 «О безопасности» [4]. В соответствии с ним под «безопасностью» понимается состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Безопасность воспринимается как важное социальное благосостояние, к сохранению и поддержанию которого государство, общество и каждая отдельная личность предпринимают всесторонние меры.

Видовым объектом ДТП выступает безопасность движения и эксплуатация транспорта. Законодатель не дает определения безопасности движения и эксплуатации транспорта. В ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» закрепляется определение безопасности дорожного движения, под которой понимается «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» [1], что ограничивается дорожно-транспортным движением. Ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности» определяет транспортную безопасность как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» [2], что ограничивается транспортом как объектом, исключая само движение. Поэтому определение безопасности движения и эксплуатации транспорта было разработано в науке уголовного права, под которым следует понимать состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного, трубопроводного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена и иного транспорта, а в случаях, предусмотренных законом, ещё и соответствующей транспортной инфраструктуры [9, с. 90].

Непосредственный (конкретный) объект может быть сформулирован как индивидуально определенное общественное отношение, нарушенное отдельно взятым преступлением, ответственность за которое предусмотрена нормой УК РФ. Так, непосредственным объектом ДТП выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как часть общественной безопасности и общественного порядка.

Следует отметить, что ДТП законодатель определяет как неосторожные, но, по своей сути, виновный чаще всего нарушает правила дорожного движения осознанно, умышленно. Виновный может не желать наступления общественно опасных последствий, причинения вреда имуществу, жизни и здоровью человека, но, полагаясь «на случай», допускает нарушение правил дорожного движения, не задумываясь о последствиях, которые могут наступить [13, с. 140–142]. В данном случае считаем необходимым предусмотреть уголовную ответственность за неоднократное умышленное нарушение правил дорожного движения, которые хоть и не привели к существенным последствиям, но могли, и неоднократная административная ответственность не повлияла на сознание виновного. Такая норма позволит предупредить легкомысленное нарушение правил дорожного движения и предотвратить наступление общественно-опасных последствий.

Дополнительным непосредственным объектом ДТП, исходя из определяемых законодателем общественно-опасных последствий (ст. ст. 264, 268 УК РФ), является жизнь и здоровье человека. Однако в таком случае рассматриваемое дорожно-

транспортное преступление следовало бы относить к преступлениям против жизни и здоровья. При этом, как мы видим из диспозиции ст. ст. 264, 268 УК РФ, законодатель предусматривает уголовную ответственность за ДТП лишь в случае причинения вреда жизни и здоровью человека: причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1, 2 ст. 264 УК РФ, ч. 1 ст. 268 УК РФ), повлекшие смерть человека (ч. 3–6 ст. 264 УК РФ, ч. 2,3 ст. 268 УК РФ). При этом законодатель оставляет без внимания имущественный вред, причиняемый ДТП, и степени общественной опасности таких последствий.

Общественно-опасные последствия преступления определяют предмет посягательства. В данном случае уголовная ответственность наступает за причинение вреда жизни и здоровью человека. Казалось бы, при таком построении вопроса криминализации деяния данная норма должна содержаться в Главе 16 «Преступления против жизни и здоровья» Раздела VII «Преступления против личности». Но законодатель ограничивает наступление этих последствий по неосторожности, тем самым исключая цель и умысел виновного в наступлении таких последствий.

Для более точного выяснения этого вопроса необходимо определение предмета посягательства ДТП. Нам представляется наиболее точным определение И. В. Кузнецова, который предмет преступления трактует как вещь или другой физический (вещественный) предмет внешнего мира, предусмотренный уголовным законом, путем незаконного воздействия на который наносится вред соответствующим охраняемым уголовным законом общественным отношениям, благам и интересам либо создается угроза причинения такого вреда [10, с. 15]. Так, предметом ДТП является дорожный транспорт, к которому относятся автомобиль, трамвай, трактор, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право [5]; «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя: а) транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение; ...» [2]. Таким образом, предметом ДТП выступает любое механическое средство передвижения, на управление которым необходимо специальное разрешение. Именно в этой части законодатель отошел от обычной практики отнесения того или иного преступления в зависимости объекта преступления и наступивших общественно-опасных последствий, выделив преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта по предмету посягательства, отдельно отграничив дорожно-транспортные преступления.

Поэтому мы считаем правильной позицию законодателя, который сгруппировал транспортные преступления, отделив их от других общественно-опасных деяний по особому предмету, представляющему повышенную общественную опасность. Но наступление ответственности только за причинение вреда жизни и здоровью человека считаем недостаточным, так как аварии на транспорте посягают и на вещи материального мира, собственность как частную, так и муниципальную, государственную, что негативно сказывается на экономике государства. Что касается крупного ущерба, то эта разновидность последствий ДТП вообще не предусмотрена, что вызывает много вопросов, так как чаще всего ДТП своим последствием имеет порчу транспортного средства, иного имущества, с которым совершено столкно-

вение, личное имущество пешехода или имущество, находящееся в муниципальной или государственной собственности [15].

Статьями 1064, 1079 ГК РФ предусмотрена возможность возмещения лицу вреда, причиненного действиями другого лица, а также обязанность владельца объекта повышенной опасности возместить вред, причиненный источником повышенной опасности. Однако, предусмотрев уголовную ответственность за причинение вреда в крупном или особо крупном размере вследствие нарушения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, законодатель тем самым повысил бы «страх уголовной ответственности» за нарушение правил дорожного движения, сократил бы время на судебные процессы, избавив тем самым потерпевшего (гражданского истца) от необходимости подачи искового заявления о возмещении вреда, причиненного объектом повышенной опасности вследствие нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта, доказывания вины лица и сбора доказательств. Таким образом, следует представить ч. 1 ст. 264 УК РФ таким образом:

«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 и/или имуществу в крупных или особо крупных размерах, – наказывается ...». Под крупным размером следует понимать не сумму, предусмотренную в ст. 263, 263.1 УК РФ, превышающую один миллион рублей как такую, что причиняется крупногабаритным пассажирским транспортом, а такую, что предусмотрена Примечанием 4 к ст. 158 УК РФ Главы 21 «Преступления против собственности», где крупным признается стоимость имущества, превышающая двести пятьдесят тысяч рублей, а особо крупным – один миллион рублей.

Таким образом, мы можем сделать вывод, что дорожно-транспортные преступления имеют особый характер ввиду своего предмета, а установление точного объекта преступления способствует правильной квалификации совершенного деяния, так как закрепленные в УК РФ общественно-опасные последствия ДТП могут ошибочно квалифицироваться как последствия преступлений против жизни и здоровья. Именно поэтому также следует криминализировать нарушение безопасности дорожного движения, повлекшие причинение имущественного вреда в крупных и особо крупных размерах.

#### Список литературы

1. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрании законодательства Российской Федерации от 11 декабря 1995 г., N 50, ст. 4873.
2. Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [Текст] // Собрание законодательства РФ. 2007. N 7. Ст. 837.
3. ФЗ «О безопасности»: Федеральный закон Российской Федерации от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ. – М., 2010.
4. Закон РФ от 5 марта 1992 г. №2446-1 «О безопасности» // «Российская газета» от 6 мая 1992 г. – №103.
5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. N 25 ст. 2954.
6. Указ Президента РФ от 12 мая 2009 года N 537 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант плюс»
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности долж-

- ностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Текст] // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. N 47. Ст. 4531.
8. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.08 / Габдрахманов А.Ш.; [Место защиты: Казан. гос. ун-т им. В.И. Ульянова-Ленина]. – Казань, 2007. – 190 с.
9. Кудрявцев В.Л. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестник ЮУПИ. – 2012. №2 (8). – С. 89 – 99.
10. Кузнецов И. В. Понятие и виды предметов преступлений в уголовном праве России : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2007. – 26 с.
11. Курс уголовного права. Том 1. Общая часть. Учение о преступлении / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. – М.: ИКД "Зерцало-М", 2002. – 624 с.
12. Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: Дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08. – М.: РГБ, 2005. – 234 с.
13. Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Диссертация кандидата юридических наук: 12.00.08 / Перфилов Владимир Павлович; [Место защиты: Акад. эконом. безопасности МВД РФ] / Москва, 2008. – 174 с.
14. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: Науч.-но-практическое пособие. — М.: РАП. 2011. – 168 с.
15. Проценко С. Значение общественно опасных последствий в составе транспортного преступления. [Электронный ресурс] // Режим доступа: [http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie\\_spec/bezopas/mnenie\\_bezopas\\_56.htm](http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie_spec/bezopas/mnenie_bezopas_56.htm)
16. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть : учебник / под ред. А. И. Марцева. Омск, 1998. – 528 с.

**Midlovets M.V., Solyanoy A. The Object, The Subject and The Socially Dangerous Consequences of a Road Crimes** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 3. – P. 91 – 97.

The article study the object and the subject, as well as socially dangerous consequences of criminal attacks in the commission of a road traffic offenses. The author examines the theoretical scientific developments in the domain of the object and the subject of attacks, disclosed genera, species, direct and additional direct road traffic offenses in the context of the criminal laws of the Russian Federation. In accordance with the laws of the Russian Federation to ensure road safety reveals the subject of road traffic offenses, which serves a distinct element distinguishing such crimes from other trains, public danger which has the same effect, namely crimes against human life and health. It is proposed to broaden the base of criminal responsibility for committing a road traffic offense causing damage in the large and extra large sizes, which will be determined in accordance with the standards established for the determination of large and extra large amount of damage caused by crimes against property. The author proposes the criminalization of repeated intentional violation of a road traffic safety and operation of transport, which, although they have not led to the socially dangerous consequences, stipulated by the dispositions of art. 264, 268 of the Criminal Code of the Russian Federation, but they could.

**Keywords:** traffic safety, transport operation, road traffic crimes, an object, a subject, a socially dangerous consequences, property damage.

#### Spisok literatury

1. Federal'nyj zakon ot 10.12.1995 N 196-FZ «O bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija». // Sobranii zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 11 dekabrya 1995 g., N 50, st. 4873.
2. Federal'nogo zakona ot 9 fevralja 2007 g. N 16-FZ «O transportnoj bezopasnosti» [Tekst] // Sobranie zakonodatel'stva RF. 2007. N 7. St. 837.
3. «O bezopasnosti»: Federal'nyj zakon Rossijskoj Federatsii ot 28 de-kabrya 2010 g. № 390-FZ. M., 2010.
4. Zakon RF ot 5 marta 1992 g. №2446-I «O bezopasnosti» // «Rossiyskaya gazeta» ot 6 maya 1992 g. - №103.
5. Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federatsii ot 13 iyunya 1996 g. N 63-FZ. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federatsii ot 17 iyunya 1996 g. N 25 st. 2954.

6. Ukaz Prezidenta RF ot 12 maya 2009 goda N 537 «O strategii natsio-nal'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii do 2020 goda» [Elektronnyy re-surs] // Spravochno-pravovaya sistema «Konsul'tant plyus»
7. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 23.10.1993 N 1090 «O Pravilakh dorozhnogo dvizheniya» (vmeste s «Osnovnymi polozheniyami po dopusku trans-portnykh sredstv k ekspluatatsii i obyazannosti dolzhnostnykh lits po obespeche-niyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya») [Tekst] // Sobranie aktov Prezidenta i Pravitel'stva RF. 1993. N 47. St. 4531.
8. Gabdrakhmanov A.Sh. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i eks-pluatatsii transporta: ugolovno-pravovye i kriminologicheskie aspekty: dis-sertatsiya ... kandidata yuridicheskikh nauk: 12.00.08 / Gabdrakhmanov A.Sh.; [Me-sto zashchity: Kazan. gos. un-t im. V.I. Ul'yanova-Lenina]. - Kazan', 2007. - 190 s.
9. Kudryavtsev V.L. Prestupleniya protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transporta // Vestnik YuUPI. 2012. 2 (8). S. 89-99.
10. Kuznetsov I. V. Ponyatie i vidy predmetov prestupleniy v ugolovnom prave Rossii : avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Chelyabinsk, 2007. – 26 s.
11. Kurs ugolovnogo prava. Tom 1. Obshchaya chast'. Uchenie o prestuplenii / Pod red. N.F. Kuznetsovoy, I.M. Tyazhkovoy. M.: IKD "Zertsalo-M", 2002. – 624 s.
12. Lyubimov L.V. Dorozhno-transportnye prestupleniya: problemy zakono-datel'nogo konstruirovaniya sostavov i differentsiatsii otvetstvennosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya: Dis. ... kand. yurid. nauk 12.00.08 .-M.: RGB, 2005. – 234 s.
13. Perfilov V.P. Teoreticheskie i prakticheskie voprosy ugolovno-pravovoy kvalifikatsii narusheniy pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluata-tsii transportnykh sredstv / Dissertatsiya kandidata yuridicheskikh nauk: 12.00.08 / Perfilov Vladimir Pavlovich; [Mesto zashchity: Akad. ekonom. bez-opasnosti MVD RF] / Moskva, 2008. – 174 s.
14. Pikurov N. I. Kvalifikatsiya transportnykh prestupleniy: Nauch- no-prakticheskoe posobie. — M.: RAP. 2011. – 168 s.
15. Protsenko S. Znachenie obshchestvenno opasnykh posledstviy v sostave transportnogo prestupleniya. [Elektronnyy resurs] // Rezhim dostupa: [http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie\\_spec/bezopas/mnenie\\_bezopas\\_56.htm](http://sovbez-kbr.ru/materialj/mnenie_spec/bezopas/mnenie_bezopas_56.htm)
16. Ugolovnoe pravo Rossiyskoy Federatsii. Obshchaya chast' : uchebnik / pod red. A. I. Martseva. Omsk, 1998. – 528 s.