

ности мероприятий по профилактике семейного неблагополучия, социальной защите и реабилитации семей с детьми, находящихся в социально опасном положении.

**Список литературы**

1. Конвенция о правах ребенка (одобрена Генеральной Ассамблеей ООН 20.11.1989) (вступила в силу для СССР 15.09.1990) // Сборник международных договоров СССР, выпуск XLVI, 1993.

2. Соглашение о взаимодействии в вопросах защиты прав, свобод и охраняемых законов интересов несовершеннолетних между Южной транспортной прокуратурой и Уполномоченным по правам ребенка в Карачаево-Черкесской Республике // Доступ из Справочной правовой системы КонсультантПлюс. Дата обращения: 27.08.2017 г.

3. Соглашение между Уполномоченным и Управлением Федеральной миграционной службы по Кабардино-Балкарской Республике о взаимодействии по защите прав и интересов несовершеннолетних в сфере миграции в целях реализации личных прав детей, по вопросам касающихся приобретения гражданства, оперативного разрешения возникающих вопросов гражданства, прибывших из Украины, Сирии // Доступ из Справочной правовой системы КонсультантПлюс. Дата обращения: 27.08.2017 г.

4. Павлова Т. Г. Правовое положение Уполномоченного по правам ребенка в Российской Федерации // Закон и право. - 2015. - № 10. - С. 72 - 74.

5. URL: [http://pravitelstvo.kbr.ru/pravitelstvo/docs/doklad\\_28.06.2016.pdf](http://pravitelstvo.kbr.ru/pravitelstvo/docs/doklad_28.06.2016.pdf).

© **Е.А. Артеменкова, 2017**

**УДК 343.346.2**

**Ю.А. Кобзева**

магистрант

ФГБОУ ВПО "Тамбовский государственный

технический университет"

г. Тамбов, Россия

**СУБЪЕКТ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:  
ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ КВАЛИФИКАЦИИ**

Преступления против безопасности дорожного движения имеют высокую степень опасности, как для граждан, так и для общества в целом. Подобное состояние определяется тем, что лицо, управляющее транспортным средством, не только не выполняет должным образом правила дорожного движения, но и игнорирует предпосылки для последующих последствий в виде вреда здоровью и жизни посторонних для него людей. "Положение с этими преступлениями явно указывает на то, что, несмотря на принимаемые правоохранительными и другими государственными органами меры, их уровень остается на опасной отметке. Время и практический опыт опровергают постулат о необходимости только реагировать на возникающие опасности" [3, с. 6].

В этом отношении обратим внимание на результаты действия новой статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее - УК РФ), которая была вве-

дена 30.12.2014 года [11]. Только за 2015 год по данной статье было осуждено 18 944 лица, в то время как по ст. 264 УК РФ, суммируя все ее части, было осуждено 9122 лица [1]. Налицо серьезный уголовно-правовой эффект от введения новой статьи, предусматривающей ответственность за повторное управление механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутое административному наказанию.

Преступления в этой сфере в основном, совершаются мужчинами. По их вине за 2016 год "произошло 120 122 ДТП (-5,8%), погибло 14 882 человека (-11,4%), ранено 162 033 человека (-4,8%), по вине водителей-женщин случилось 20 494 аварии (-3,4%), в них погибло 1271 человек (-9,7%), ранено 27 557 человек (-2,7%)" [10]. Объяснить подобное положение возможно мужским характером поведения при управлении транспортным средством, а также тем, женщины и девушки менее склонны к серьезным нарушениям правил дорожного движения, которые и приводят к совершению тяжких преступления.

При разработке программ профилактики важно учитывать подобные личностные моменты [7]. Например, "специалисты считают, что мужчины совершают большинство аварий из-за неосторожности, переоценки своих способностей и возможностей автомобиля. При этом у женщин, причинами дорожно-транспортных происшествий, как раз наоборот, являются излишняя осторожность, недооценка своих способностей и недостаточный опыт" [12, с. 181-184].

В литературе "субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее к моменту совершения преступления 16 - летнего возраста. Основным отличительным признаком субъекта рассматриваемого преступления является характер его деятельности - управление транспортным средством" [5, с. 817].

Как можно заметить, основным признаком данного субъекта преступления, является факт управления транспортным средством, причем в неосторожном аспекте, в результате чего наступают преступные последствия. Особенно выделим момент того, что для квалификации преступления не важно, знало ли лицо правила дорожного движения, имело ли навыки вождения или опыт в этом вопросе.

"Субъектом преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (пункт 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, далее - Правила). Им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением" [8].

Среди различных признаков квалификации субъекта данного преступления обратим внимание на специальные аспекты. В качестве специальных признаков выступают: служебное положение, профессиональные функции или специальные обязанности лица, его личные качества, пол, возраст, гражданство и др. Так, например, если правила дорожного движения нарушает военнослужащий на боевой, специальной или транспортной машине, то его деяние, необходимо квалифицировать по ст. 350 УК РФ.

На практике иногда возникают вопросы при квалификации действий водителя, который передает управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, а также лицам, не имеющим права на управление транспортным средством, где последствием является совершение преступлений.

Отдельные ученые считают, что "если водитель передает управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, и это лицо совершает преступление, которое предусмотрено ст. 264 УК РФ, то водитель, передавший управление другому лицу, не будет являться субъектом такого преступления, так как им может быть только лицо, управляющее транспортным средством" [6, с. 141].

Но подобное мнение вступает в противоречие с п. 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее - Правила), где указано, что: "Водителю запрещается: передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил" [9].

Обратим внимание и на то, что требования правил дорожного движения распространяются на собственника автомобиля, которым в большинстве случаев является водитель, не только в момент того, когда он находится на водительском месте, но и тогда, когда его транспортное средство находилось в местах общего пользования во время движения или стоянки.

Например, нарушение правила остановки и стоянки транспортного средства, применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки, пользования внешними световыми приборами и звуковыми сигналами и др. [4, с. 66-76].

Из этого следует, что водитель, незаконно передавший управление своим транспортным средством, считается нарушителем правил и подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ, равно как и то лицо, которому он передал управление транспортным средством.

Подобные и другие проблемы в этом вопросе позволяют сделать вывод о том, что "в недостаточной эффективности профилактической работы по данным преступлениям отражена не только слабость правоохранительных или судебных органов. Проблема состоит и в том, что в содержание современных программ предупреждения, борьбы или профилактики, изначально закладываются трудно решаемые задачи, где одна цель подменяется другой более крупной" [2, с. 47].

Не останавливаясь на их анализе, тем не менее, считаем, что уголовно-правовое регулирование преступности на дорогах, невозможно без соответствующего анализа различных аспектов, связанных с субъектом совершения этих преступлений, без реальной оценки поведения лица, который управляет или владеет определенным транспортным средством.