

УДК 343.346(045)

*Г.А. Решетникова***НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНУЮ РАБОТУ ТРАНСПОРТА:
СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ**

Из-за низкого показателя привлечения к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, в науке уголовного права и в правоприменительной практике ставятся вопросы об эффективности этой нормы, о ее работоспособности, о возможности решать в ее действующей редакции стоящие перед ней задачи, в конечном итоге, вообще о ее целесообразности. Учитывая, что основной дискуссионный вопрос в рассматриваемом составе преступления связан с признаками субъекта преступления, используя которые законодатель предусмотрел отдельной нормой уголовную ответственность пассажира, пешехода и иного участника движения, не получившее единодушной поддержки ни со стороны практиков, ни стороны ученых, нами рассмотрены критические замечания авторов по этому вопросу, проанализированы их аргументы «против» законодательной позиции, выяснено, насколько они обстоятельны и убедительны. Для достижения этих целей использовались общие и общенаучные методы исследования. Например, с помощью общего метода – обобщения, удалось сформулировать выводы в качестве промежуточных и итоговых результатов. Среди общенаучных методов были использованы диалектический и логический методы исследования, в том числе такие приемы, как анализ, синтез, индукция и дедукция. Автором не ставилась цель рассмотреть все имеющиеся проблемы, скорее на основе существующих в науке уголовного права исследований на эту тему, рассмотреть самые основные и наиболее обсуждаемые из них, попытаться дать собственную оценку этим проблемам, выявить и сформулировать новые проблемы.

Ключевые слова: виды транспортных средств, дорожное движение, иные участники движения, пассажир, пешеход, транспортное средство, уголовная ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

DOI: 10.35634/2412-9593-2023-33-6-1071-1077

Безопасность транспортного движения или эксплуатации транспортных средств зависит от обеспеченности государством неукоснительного соблюдения всеми его участниками установленных для этого правил. Одним из средств обеспечения названного вида безопасности является юридическая ответственность, в том числе уголовная ответственность, закрепленная ст. 268 УК РФ. В норме этой статьи сказано, что субъектами этого преступления являются пассажир, пешеход или другой участник движения, кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 УК РФ, нарушивший правила безопасности движения или эксплуатации транспортных средств. Как верно подметил В.И. Жулев, норма статьи 268 УК РФ начинается с указания субъектов преступления, что при формулировании норм уголовного законодательства используется в редких случаях [1]. Перечень субъектов названного преступления является примерным. Законодатель точно указал его родовые признаки – «участники движения». Видовые же признаки (виды) субъектов этого преступления конкретизировал только частично – «пассажир» и «пешеход». Кроме этого, отсылка к нормам статей 263 и 264 УК РФ исключает из числа виновных по ст. 268 УК РФ тех участников движения, которые управляют или эксплуатируют теми (те) видами (виды) транспорта (в том числе и внеуличного транспорта (метрополитена)), которые перечислены в нормах этих статей. Следовательно, сюда (ст. 268 УК РФ) включаются все виды транспорта, за исключением тех, где не задействованы ни пассажиры, ни пешеходы, ни иные участники движения. Это утверждение проистекает: во-первых, из наименования рассматриваемой статьи, где говорится о нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу *транспорта*; во-вторых, из ее содержания, описывающего нарушение участниками движения правил безопасности движения вообще, а не только правил дорожного движения, как например, в ст. 264 УК РФ; в-третьих, как было сказано выше, ввиду исключения из числа субъектов рассматриваемого преступления как субъектов преступления, предусмотренных ст. 264 УК РФ, так и предусмотренных ст. 263 УК РФ. Наконец, отсутствие ст. 268 УК РФ в п. 1 примечания к ст. 264 УК РФ.

Согласны с этим не все авторы. М.И. Веревичева и А.Ю. Москвичев видят несовершенство редакции нормы ст. 268 УК РФ в использовании законодателем в ее тексте (несмотря на другое наименование статьи, соответственно и иной ее смысл) термина «транспортное средство», который связан

в основном с нарушением правил *дорожного* движения [2]. Действительно, в соответствии со ст. 2 Федерального закона «О безопасности *дорожного* движения» «транспортное средство» определяется как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [3]. Этому определению соответствует понятие транспортного средства, содержащееся: в п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации [4]; в ст. 4 Федерального закона № 283-ФЗ от 3 августа 2018 г. «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5]; в техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», принятом решением Комиссии Таможенного союза № 877 от 9 декабря 2011 г. [6]; в примечании к ст. 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [7]. Для устранения вышеназванного противоречия, – пишут М.И. Веревичева и А.Ю. Москвичев, – текст нормы ст. 268 УК РФ должен быть изменен. Термин «транспортные средства» следует заменить термином «транспорт». По их мнению, это устраним зримое разночтение в названных предметах преступления и, что особенно важно, позволит передать истинный смысл объема регулируемых (охраняемых) общественных отношений [2].

Трудно согласиться с высказанной М.И. Веречевой и А.Ю. Москвичевым точкой зрения, что термин «транспортное средство» фактически подразумевает лишь нарушение правил *дорожного* движения. Так, в Федеральном законе № 16-ФЗ от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности» под транспортными средствами понимаются 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; б) воздушные суда гражданской авиации; в) воздушные суда авиации общего назначения; г) суда, используемые в целях торгового мореплавания; д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров; е) железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности; ж) транспортные средства городского наземного электрического транспорта [8]. Вышеназванные транспортные средства (разумеется, не все, более того, каждое из которых имеет свое определение, установленное данным законом) нами были указаны только для того, чтобы показать, что их уяснение (установление) требует контекст, где этот термин используется. Применительно к рассматриваемой нами теме, в зависимости от тех или иных общественных отношений, регулирование которых осуществляют нормы вышеуказанных нормативно-правовых актов (предмет правового регулирования).

Правомерность замены термина, скорее, может обуславливаться другим аргументом, высказанным М.И. Веревичевой, А.Ю. Москвичевым, Е.В. Медведевым – тем, что нарушение безопасных условий функционирования любого вида транспорта подразумевает, кроме транспортного средства, всю совокупность элементов транспортной системы как единого комплекса, обеспечивающего исполнение транспортного процесса [2; 9]. Но, это ли подразумевал законодатель, предусматривая в наименовании ст. 268 УК РФ термин «транспорт», а в тексте статьи – термин «транспортное средство»? Едва ли. Термин «транспорт» в специальной литературе имеет и иное значение – как транспортное средство, используемое для перевозки грузов и (или) людей. А.И. Коробеев пишет: «В уголовном праве термин «транспорт» используется во втором значении, как синоним транспортного средства» [10]. Взаимозаменяемость названных терминов, используемая в ст. 268 УК РФ, является убедительным этому доказательством.

Итак, виды транспорта и виды транспортных средств в контексте ст. 268 УК РФ разнообразнее, чем в ст. 263 и 264 УК РФ. В отношении некоторых транспортных средств допускается непосредственное управление ими. Так, согласно разъяснениям Верховного Суда РФ, лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к механическим транспортным средствам, указанным, в частности, в ст. 264 УК РФ, например, велосипедами, и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по ч. 1, 2 или 3 ст. 268 УК РФ [11]. Поэтому неверной является позиция авторов, обосновывающих отличительные особенности субъектов рассматриваемого преступления тем, что пассажир, пешеход или иной участник движения непосредственно каким-либо транспортом не управляют [12].

В науке уголовного права встречается точка зрения, что уголовная ответственность для велосипедистов и водителей, чьи транспортные средства приводятся в движение с помощью животных (гушевой транспорт), наступает по ст. 268 УК, если при нарушении ими правил безопасности движения, одним из участников непременно становится механическое транспортное средство. [13]. Но правоприменительная практика, учитывая вышеназванные разъяснения, не ограничивается только названным условием. Так, действия велосипедиста Д. были квалифицированы по ч. 2 ст. 268 УК РФ за то, что он, нарушая правила дорожного движения, сбил с ног пешехода С., перебежавшей дорогу по нерегулируемому пешеходному переходу [14]. В другом деле, согласно приговору, Л., являясь участником дорожного движения, управляя велосипедом, неверно оценив дорожно-транспортную обстановку и должным образом не убедившись в безопасности своих действий, создал помеху для автомобиля под управлением П. В свою очередь П., передвигавшийся с нарушением скоростного режима, вследствие действий Л., был вынужден экстренно затормозить и совершить маневр влево, для предупреждения наезда на велосипедиста Л., но сделать этого не смог. В результате этих действий автомобиль П. выехал на полосу встречного движения и столкнулся с автомобилем под управлением М. Последствиями этого ДТП стали – смерть водителя П. и пассажира, находившегося в автомобиле М. Судом действия велосипедиста Л. были квалифицированы по ч. 3 ст. 268 УК РФ [15].

Спорным в науке уголовного права является вопрос о том, является ли субъект этого преступления специальным. В.Р. Семенов, являясь сторонником совершения рассматриваемого преступления специальным субъектом, критикует позицию своих оппонентов, согласно которой нахождение каждого человека в общественном транспорте, на улице или в любом другом общественном месте само по себе, произвольно наделяет его статусом участника движения [16]. По его мнению, уязвимость этой позиции заключается в том, что не учитывается весьма важное обстоятельство – для уголовной ответственности по ст. 268 УК РФ общих признаков субъекта преступления недостаточно. Здесь субъект специальный. Таковым его делает та или иная роль, характеризующая его как участника транспортного движения [16]. Другие авторы не согласны с законодателем в том, что в ст. 268 УК речь идет только об участниках движения. Так, по мнению М.И. Веревиной и А.Ю. Москвичева, преступными, в соответствии с названной нормой, могут быть и действия тех людей, которые, непосредственно не являясь участниками транспортного движения, выбрасывают на дорогу различные предметы и мусор, блокируют пути сообщения, что становится ближайшей причиной уголовно-правовых последствий, предусмотренных ст. 268 УК РФ. Они, считая субъекта преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, общим субъектом [2], разумеется, дают иную характеристику объективным признакам этого преступления. То есть, соглашаясь с тем, что описанное выше, хотя и не относится к каким-либо внутренним нарушениям системы транспорта, тем не менее, также создает угрозу транспортной безопасности, выступая внешними факторами [2]. Цитируемые авторы считают, что действующее описание деяния необходимо заменить на «нарушение условий функционирования транспорта» [2]. С их точки зрения, это изменение точнее передаст социально-политический и правовой смысл рассматриваемого преступления и устранил расхождение между транспортной и уголовно-правовой терминологией [2]. Учитывая время написания работы М.И. Веревиной и А.Ю. Москвичева, в литературе того периода высказывались и другие, весьма спорные предложения. В частности, отмечалось, что по ст. 268 УК, а не по ст. 264 УК, должны квалифицироваться действия тех водителей, которые уничтожили или повредили дорожные сооружения или железнодорожные переезды, технические средства, с помощью которых осуществляется регулирование дорожного движения, автодороги, либо оставили без предупреждающих знаков на проезжей части строительные и другие дорожные машины или груз [17]. Но, – пишут А.И. Коробеев и А.И. Чучаев, – с появлением в УК РФ ст. 263.1 вышеназванные деяния должны охватываться ею. Поэтому, – предлагают они, – в диспозиции ст. 268 УК РФ нужно назвать и ст. 263.1 УК РФ [17]. Хотя А.И. Коробеев и А.И. Чучаев усматривают в нарушении требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ) другую правовую природу и социальную направленность этого деяния, чем у преступлений, сосредоточенных в гл. 27 УК РФ, тем не менее, оправдывают законодателя именно стремлением устранить пробелы в уголовной наказуемости некоторых общественно опасных правонарушений [17].

В.Р. Семенов, несмотря на то, что настойчиво отстаивает точку зрения о совершении преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, специальным субъектом, в итоге, считает ее нахождение в гл. 27 УК лишней. По его мнению, нормы, предусмотренные ст. 263, 264 и 268 УК РФ, представляют единый уголовно-правовой запрет, и для того, чтобы не допустить их смешения, законодатель нор-

мой ст. 268 УК РФ предусмотрел нарушения всех тех участников движения, которые не вошли в перечень субъектов преступлений, предусмотренных ст. 263, 264 УК РФ, что, как считает этот автор, вряд ли правильно [18]. Он пишет: «Большинство проблемных ситуаций применения запрета, определенного ст. 268 УК, имеет препятствием идею дифференцированного подхода, значительно осложнившего правоприменительную деятельность» [18]. В.Р. Семенов предлагает исключить ст. 268 из УК РФ и предусмотреть уголовную ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, в ст. 264 УК или в ст. 263 УК РФ [18]. Примечательно, что в таком случае единственным критерием отграничения преступления, предусмотренного ст. 263 УК, от преступления, предусмотренного ст. 264 УК, является вид транспорта (транспортного средства), что в науке уголовного права приветствуется не всеми учеными. Так, А.И. Коробеев и А.И. Чучаев отмечают, что вся система норм о транспортных преступлениях должна быть согласованной. Достичь этой цели можно, если отказаться от использования вида транспортного средства в качестве криминализионного критерия. По их мнению, для этого нет никаких барьеров. Кроме исторических традиций, нет и убедительных аргументов, способных объяснить невозможность существования единого состава преступления, охватывающего все виды механических транспортных средств, принимая во внимание то, что взаимосвязь между воздушным и морским транспортом аналогичная, как и взаимосвязь между железнодорожным и автомобильным транспортом [17].

Скорее поддержки заслуживает эта позиция, чем позиция В.Р. Семенова. Вряд ли правомерно аргументировать идею интегрирования состава ст. 268 УК в составы ст. 263 и 264 УК РФ трудностями квалификации из-за дифференциации ответственности лиц, нарушающих те или иные правила на транспорте [18]. Более того, в способности, в случае объединения составов, обеспечить равную ответственность участников транспортного движения. Разве в действующей редакции УК РФ ответственность лиц, совершивших преступления, предусмотренные ст. 263, 264 и 268 УК РФ, является неравной? Сопоставление санкций основных составов всех трех преступлений свидетельствует больше об их идентичности не только по видам наказания, но и по срокам наказания. Соответственно, об общей категории преступлений – небольшой тяжести.

Полагаем, что проблем квалификации по другим транспортным преступлениям не меньше, чем у рассматриваемого нами преступления. Имеются у этого преступления и свои особенности, в частности, как правило, неправомерные действия пассажира, пешехода или другого участника движения причиняют вред, как было показано выше, опосредованно. Кроме того, выражаясь словами Н.И. Пикурова, норма ст. 268 УК РФ выполняет функции своего рода запасной (резервной) нормы в отношении тех общественно опасных деяний, которые не охватываются нормами других статей гл. 27 УК РФ [19]. Примером реализации этой функции может служить последние новеллы ПДД, вступившие в действие с 1 марта 2023 г. Сегодня электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и их аналоги отнесены к средствам индивидуальной мобильности, а именно, к транспортным средствам, имеющих одно или несколько колес (роликов), предназначенных для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) [20]. Полагаем, в рамках ст. 268 УК РФ, относящихся к другим участникам движения. Задолго до названных нововведений А.М. Охтова, давая оценку эффективности состава рассматриваемого преступления, отмечала, что он является надежным инструментом в решении вопросов уголовной ответственности виновных лиц, причинивших вред при использовании новых видов транспортных средств [21].

С другой стороны, беспокойство В.Р. Семенова понятно и заслуживает поддержки. При формализованной равной ответственности всех участников транспортного движения, практика применения ст. 268 УК РФ показывает, что фактически она неравная. Передвижения пешеходов по проезжей части, в неустановленных местах, вне зон пешеходных переходов, вблизи движущегося транспорта и т. д. [22] стали настолько обыденными явлениями, что не замечаются окружающими, а сами правонарушители, сознательно игнорируя эти правила, действуют по принципу «пешеход всегда прав». Это тот самый случай, когда уровень общественного правосознания и психологии, занимающий не последнее место в механизме уголовного законодательства и правоприменения, нельзя идеализировать [23]. Анализ реально достигнутого уровня общественного правосознания по этому вопросу приводит нас к выводу, что общество с большой снисходительностью относится к этим видам противоправных действий, не считая их какими-либо серьезными отклонениями от нормы, однако, не задумываясь о том, к каким последствиям они приводят, иногда к невосполнимым последствиям.

Практика применения ст. 268 УК РФ показывает, что привлекаются по ней крайне редко. В тех случаях, когда участниками ПДД являются с одной стороны пешеход, пассажир или иной участник движения, а с другой стороны водитель, в подавляющем большинстве дел виновным признается последний. Отдельные случаи скорее исключение, чем правило. Данные статистики показывают, что от общего количества – 64101 осужденных за совершение преступлений, предусмотренных гл. 27 УК в 2022 г., к уголовной ответственности по ст. 268 УК РФ были привлечены и осуждены всего 23 человека. В предыдущие годы (2021, 2020) эти цифры были еще меньше, то есть 20 и 16 человек соответственно [24]. Как верно заметил Н.И. Пикуров, предупреждение преступлений, предусмотренных гл. 27 УК РФ, законодатель пытается решить лишь усилением уголовной ответственности и наказания водителей, постоянно находящихся, в силу этого, в состоянии большой вероятности объективного вменения любых последствий от используемого им автомобиля [19].

В.И. Жулев отмечает, что в контексте преступления, предусмотренного ст. 268 УК, большая часть происшествий совершается из-за нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, по вине пешеходов [1]. Несмотря на это обстоятельство, среди всех субъектов, подлежащих уголовной ответственности по ст. 268 УК, случаи признания виновным пешехода особенно редки. Объяснением этому является то, что пешеход, нарушивший правила, обеспечивающие безопасность движения, сам становится жертвой или, что чаще всего, скрывается с места ДТП. Заслуживает внимания точка зрения А.М. Охотовой, указывающей на высокую степень уязвимости (травматизма) субъекта анализируемого преступления. По ее мнению, именно эта уязвимость, в случае (и, как правило) причинения вреда, например, водителем автомобиля (источником повышенной опасности) самому нарушителю действующих на транспорте правил безопасности, переключает внимание правоприменительных органов непосредственно с виновного лица на не пострадавшего в этой аварии водителя [21]. В.И. Жулев, С.Н. Шатилович и Р.Д. Шарапов отмечают, что в подобных авариях, при обоюдной вине, уголовной ответственности подлежит водитель автомобиля, тогда как нарушения пешехода учитываются как обстоятельства, смягчающие наказание лица, управляющего транспортным средством [1; 25]. В.И. Жулев указывает, что даже в том случае, если действия пешехода очевидны как преступные и, следовательно, наказуемые, судебно-следственные органы обычно не дают ходу такому делу. Это, как считает автор, связано скорее не с гуманностью, а с нежеланием или неумением использовать возможности уголовного закона. Однако, функционирование транспорта, его безопасность, в том числе и безопасность дорожного движения, обуславливаются строгим и точным соблюдением правил всеми участниками движения совокупно [1]. М.Б. Баранчикова отмечает, что в транспортном трафике действия всех участников дорожного движения взаимосвязаны. Эта взаимосвязь выражается в том, что каждый участник этого процесса рассчитывает на правомерное поведение со стороны других участников, в связи с чем согласовывает (должен согласовывать) и свои действия [25]. Немаловажное значение, способствующее формированию позиции вышеназванного предвзятого отношения, имеет и разъяснительная практика Верховного Суда РФ. Согласно разъяснениям высшей судебной инстанции страны, привлечение к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ зависит от решения вопроса, имелась ли у водителя техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия [11]. Правомерно ли это разъяснение, если «техническая возможность» признаком состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, не является – вопрос дискуссионный, требующий отдельного рассмотрения. Однако, является ли уголовная ответственность для всех участников движения при таком подходе правоприменительной практики равной, если на водителя возлагаются дополнительные обязанности по предотвращению преступных последствий, по большому счету, за не предотвращение которых и наступает уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ? Вопрос, не требующий ответа. Очевидно одно, что состояние безопасности, безусловно, не только дорожного движения, но и транспортного движения вообще, улучшилось бы в разы, если возможности уголовного закона имели одинаковое применение ко всем участникам транспортного процесса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001.
2. Веревичева М.И., Москвичев А.Ю. Ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ). // Транспортное право. 2018. № 4.
3. Федеральный закон № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. (в ред. от 14.04.2023) «О безопасности дорожного движения». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/

4. Постановление Правительства РФ № 1090 от 23 октября 1993 г. (ред. от 02.06.2023) «О правилах дорожного движения». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/
5. Федеральный закон № 283-ФЗ от 3 августа 2018 г. (в ред. от 14.04.2023) «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304041/
6. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» / Утв. Решением Комиссии Таможенного союза № 877 от 9 декабря 2011 г. URL: https://sudact.ru/law/reshenie-komissii-tamozhennogo-soiuza-ot-09122011-n_19/tr-ts-0182011/
7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях № 195-ФЗ от 30 декабря 2001 (ред. от 04.08.2023). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/
8. Федеральный закон № 16-ФЗ от 09.02.2007 «О транспортной безопасности» (ред. от 24.07. 2023). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/
9. Медведев Е.В. Средства уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности в УК России и зарубежных странах. // Научный вестник Омской академии МВД России. 2009. № 3(34).
10. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Издательство «Юридический центр Пресс». СПб., 2003.
11. Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 09.12.2008 (ред. от 24.05.2016) «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». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/
12. Клименко Т.М., Чораев К.О. Преступления, связанные с нарушением правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта: о некоторых спорных вопросах применения // Материалы X Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы уголовного права, криминологии, уголовного процесса и уголовно-исполнительного права: теория и практика». Тамбов, 2021.
13. Чучаев А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Научно-практический комментарий. Ульяновск: Изд-во «Дом печати», 1997.
14. Приговор Комсомольского районного суда г. Тольятти Самарской области по делу № 1-458/2017 от 29 сентября 2017 г. URL: <https://advocate-service.ru/sud-praktika/ugolovnye-dela/prigovory-sudov-po-st.-268-uk-rf-narushenie-pravil-obespechivajuschih-bezopasnuju-rabotu-transporta/prigovor-suda-po-ch.-2-st.-268-uk-rf--1-4582017--narushenie-pravil-obespechivajuschih-bezopasnuju-rabotu-transporta.html>
15. Приговор Первомайского районного суда г. Омска по делу № 1-300/2017 от 18 июля 2017 г. URL: <https://advocate-service.ru/sud-praktika/ugolovnye-dela/prigovory-sudov-po-st.-268-uk-rf-narushenie-pravil>
16. Семенов В.Р. Законодательное определение субъекта преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ. // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 3(72).
17. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Транспортные преступления: проект новый – недостатки старые. // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 10 (107).
18. Семенов В.Р. Некоторые вопросы квалификации преступных нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта в Российской Федерации и сопредельных государствах СНГ: сравнительный аспект // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3).
19. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. – М.: РАП. 2011.
20. Постановление Правительства Российской Федерации № 1769 от 6 октября 2022 г. «О внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов правительства Российской Федерации». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_428386/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/
21. Охотова А.М. Сравнительно-правовой анализ состояния и динамики преступного нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта // Теория и практика общественного развития. 2015. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sravnitelno-pravovoy-analiz-sostoyaniya-i-dinamiki-prestupnogo-narusheniya-pravil-obespechivayuschih-bezopasnyu-rabotu-transporta/viewer>
22. Петров С.А. Аварийная ситуация, созданная пассажиром или пешеходом, как условие совершения транспортного преступления // Закон и право. 2019. № 8.
23. Коробеев А.И. Советская уголовно-правовая политика: проблемы криминализации и пенализации. Монография: Издательство Дальневосточного университета, 1987.
24. Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2022, 2021, 2022 гг. URL: <http://cdep.ru/?id=79>
25. Шатилович С.Н., Шарапов Р.Д. Особенности квалификации преступления, предусмотренного статьей 268 УК РФ («Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта»), совершенного пешеходом // Вестник Уральского Финансово-Юридического института. 2018. № 3 (3).

26. Баранчикова М.В. Проблемы квалификации нарушения правил дорожного движения пешеходами. URL: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/52504-problemy-kvalifikacii-narushenij-pravil-dorozhnogo-dvizheniya-peshexodami>

Поступила в редакцию 03.10.2023

Решетникова Гульнара Аликовна, кандидат юридических наук,
доцент кафедры уголовного права и криминологии
ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
426034, Россия, г. Ижевск, ул. Университетская, 1 (корп. 4)
E-mail: reshetnikovagulnara@mail.ru

G.A. Reshetnikova

VIOLATION OF RULES ENSURING SAFE OPERATION OF TRANSPORT: CONTROVERSIAL ISSUES

DOI: 10.35634/2412-9593-2023-33-6-1071-1077

Due to the low rate of prosecution for committing a crime under Art. 268 of the Criminal Code of the Russian Federation, in the science of criminal law and in law enforcement practice, questions are raised about the effectiveness of this norm, about its efficiency, about the possibility of solving the tasks facing it in its current version, and ultimately, about its general expediency. Considering that the main debatable issue in the crime under consideration is related to the signs of the subject of the crime, using which the legislator provided a separate norm for the criminal liability of a passenger, pedestrian and other traffic participant, which did not receive unanimous support from either practitioners or scientists, we reviewed the authors' critical comments on this issue, analyzed their arguments "against" the legislative position, and found out how thorough and convincing they were. To achieve these goals, general and general-scientific research methods were used. For example, using the general method - generalization, it was possible to formulate conclusions as intermediate and final results. Among the general scientific methods, dialectical and logical research methods were used, including such techniques as analysis, synthesis, induction and deduction. The author did not set out to consider all existing problems, rather, on the basis of existing research on this topic in the science of criminal law, to consider the most basic and most discussed of them, to try to give her own assessment of these problems, to identify and formulate new problems.

Keywords: types of vehicles, road traffic, other traffic participants, passenger, pedestrian, vehicle, criminal liability for violating the rules ensuring safe operation of transport.

Поступила в редакцию 03.10.2023

Reshetnikova G.A., Candidate of Law, Associate Professor at Department of Criminal Law and Criminology
Udmurt State University
Universitetskaya st., 1/4, Izhevsk, Russia, 426034
E-mail: reshetnikovagulnara@mail.ru