

*Пилич Н.И. Некоторые вопросы квалификации недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №1 (январь). – АРТ 107-эл. – 0,4 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>*

**РУБРИКА: ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ**

**УДК 343.3/.7**

**Пилич Николай Иванович**

студент 3 курса, юридического факультета

Оренбургский государственный университет

*Научный руководитель:* Стурова О.А.,

старший преподаватель кафедры уголовного права

Оренбургский государственный университет

Россия, г. Оренбург

[Pilich98@mail.ru](mailto:Pilich98@mail.ru)

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ  
НЕДОБРОКАЧЕСТВЕННОГО РЕМОНТА ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ И ВЫПУСКА ИХ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ С  
ТЕХНИЧЕСКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ**

*Аннотация:* данная статья посвящена некоторым вопросам квалификации недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями. В статье исследуются некоторые практические и теоретические проблемы, а также определение направлений совершенствования уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 266 УК РФ.

*Ключевые слова:* Недоброкачественный ремонт, технические неисправности, выпуск в эксплуатацию, дорожно-транспортные происшествия, квалификация преступлений.

**Pilich Nikolai Ivanovich**

Third year student, faculty of law

Orenburg state University

Scientific adviser: Sturova Olga Alexandrovna

Senior lecturer of the Department of criminal law

Orenburg state University

Russia, Orenburg

**SOME ISSUES OF CLASSIFICATION SUBSTANDARD REPAIR  
OF VEHICLES AND RELEASE IN OPERATION WITH TECHNICAL  
MALFUNCTIONS**

*Abstract:* this article is devoted to some questions of qualification of defective repair of vehicles and their release in operation with technical malfunctions. Some practical and theoretical problems are investigated, as well as the determination of the directions of improvement of the criminal law norm provided by article 266 of the criminal code.

*Keywords:* Defective repair, technical malfunctions, commissioning, traffic accidents, qualification of crimes.

С числом роста автотранспорта, растёт и число дорожно-транспортных происшествий, многие из которых происходят в связи с неисправностью дорог, другие же случаются по вине водителей, но отметим, что значительная часть дорожно-транспортных происшествий случаются по причине технической неисправности автотранспорта.

Так, 26 октября 2018 г. глава ГИБДД РФ Михаил Черников отметил на совещании руководства ГИБДД РФ, что более 1 тысячи людей гибнут, и почти 9 тысяч получили разного рода ранения на дорогах Российской Федерации именно по причине технической неисправности автомобилей и автобусов [1].

В Российской Федерации роль по предотвращению несчастных последствий ДТП на транспорте играют меры уголовно-правового характера. Так рассматриваемый нами недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями находится в пределах юрисдикции ст. 266 УК РФ.

В теории практики квалификации преступлений одна из главных проблем заключается в соблюдении буквы уголовного закона, в применении правил квалификации при конкуренции уголовно-правовых норм, и при разграничении смежных составов преступлений. Часто встречающиеся в уголовном законодательстве России составы преступлений по правовым признакам и конкретному содержанию крайне близки друг другу, что объясняет затруднения в выборе юридической правильной нормы УК РФ содеянному деянию, и в некоторых случаях являются причиной судебных ошибок. Подобные преступления в уголовном праве принято считать смежными, а именно имеющие в своих предписаниях определенное количество отличающихся и одинаковых признаков [2, С.260].

Проведя анализ соответствующей литературы, связанной с квалификацией состава преступления, а также практики его применения, выявляет для нас отсутствие однозначного пояснения понятий как недоброкачественного ремонта, так и выпуска технически неисправного транспортного средства. Мы полагаем, что в исследуемой литературе, допущена неверная мысль, по поводу того, что ответственность «возникает только в том случае, если к ответственности по делу привлекается и водитель» [3, С.48]. Квалификация по ст. 266 УК РФ действий лица, отвечающего за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств и выпустившего на линию неисправное транспортное средство, не может быть поставлена в зависимость от возможности или невозможности привлечения к уголовной ответственности водителя, управлявшего этим средством. Лицо, ответственное за выпуск в эксплуатацию технически исправных транспортных средств, несет ответственность по ст. 266 УК РФ на основании того, что между его действиями по выпуску в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства и наступившими последствиями в результате управления этим средством водителем объективно существует причинно-следственная связь. Потому именно она должна быть заложена в обоснование его ответственности даже в тех ситуациях, когда водитель по тем или иным причинам (например, из-за отсутствия вины) уголовной ответственности не подлежит.

Также на наш взгляд, недостаточным образом обоснованно другое предложение: квалифицировать действия должностных лиц, халатно относящихся к своим обязанностям по выпуску в эксплуатацию транспортных средств, в случае наступления указанных в законе последствий не по ст. 266 УК РФ, а по статьям о должностных преступлениях. Во-первых, не все лица, ответственные за техническое состояние

или эксплуатацию транспортных средств, относятся к категории должностных. А это означает, что тождественные по объективной стороне действия таких лиц придется либо квалифицировать по разным статьям УК РФ (в зависимости от того, являются они должностными лицами или нет), либо оставлять безнаказанными (если они должностными лицами не являются). И тот и другой варианты неприемлемы. Во-вторых, даже в тех случаях, когда выпуск в эксплуатацию неисправных транспортных средств осуществляется должностным лицом, на котором лежит ответственность за надлежащее техническое состояние транспортного средства, это преступление надо рассматривать как специальную разновидность халатности. При конкуренции общей и специальной нормы применению всегда подлежит последняя.

Действия водителей транспортных средств, нарушивших правила выпуска в эксплуатацию, должны квалифицироваться следующим образом. Водитель транспортного средства, в нарушение действующих правил разрешивший другому лицу эксплуатацию технически неисправного транспортного средства, что повлекло за собой наступление последствий, указанных в диспозиции исследуемой нормы, несет ответственность по ст. 266 УК РФ (исходя из сегодняшнего подхода следственно-судебной практики), а лицо, фактически управлявшее в этом случае транспортным средством (разумеется, при наличии в его деянии вины), – по ст. 264 УК РФ.

Представляет определенный теоретический и практический интерес пример квалификации преступления Ленинским районным судом г. Самары. Так, гражданин С., следуя совместно со своим братом А. по улице 1 Мая на автомобиле с технически неисправными тормозами, не справился с управлением и допустил наезд на следовавших на велосипеде Д. 11 лет и Е. 5 лет. В результате происшествия Д. были причинены телесные

повреждения без расстройства здоровья, Е. – тяжкие телесные повреждения, опасные для жизни. Допрошенный в судебном заседании подсудимый С. показал, что перед поездкой он, совместно с братом А. занимался ремонтом автомашины. Они отрегулировали работу клапанов цилиндра двигателя, свободный ход педали тормоза не смогли устранить. Торможение происходило лишь при повторном нажатии на педаль тормоза, что и явилось в последующем непосредственной причиной ДТП. По заключению автотехнической экспертизы, тормозная система автомобиля находилась в неисправном состоянии. Неисправность деталей тормозной системы заключалась в увеличенном ходе педали тормоза С. был осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ [5].

С первого взгляда, могут возникнуть сомнения в правильности такого судебного решения, поскольку осужденный сам произвел недоброкачественный ремонт, а эти действия подпадают под признаки преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ. Но, нарушив правила ремонта, затем гражданин С., управляя транспортным средством, нарушил п. 2.3.1. Правил дорожного движения Российской Федерации, что непосредственно повлекло указанные последствия. Таким образом, ближайшей причиной совершения преступления гражданином С. явилось именно нарушение Правил дорожного движения, а не недоброкачественный ремонт транспортного средства. В связи с чем данная уголовно-правовая оценка представляется правильной.

Анализ правоприменительной деятельности показывает, что в процессе квалификации транспортных преступлений судебно-следственными органами нередко отмечается стремление последних заглядеть, пропустить техническую неисправность, которая совместно с другими нарушениями привела к наступлению уголовно-правовых

последствий. Прослеживается определенное нежелание привлекать к ответственности лиц, отвечающих за техническое состояние транспортных средств. Так, гражданин В. находясь в состоянии алкогольного опьянения, не имея водительского удостоверения и регистрационных документов на транспортное средство, доверенности на пользование им, допустил наезд на гражданина Г., при управлении грузовым автомобилем с неисправным прицепом. В результате полученных от наезда телесных повреждений последний скончался на месте происшествия. Грузовик принадлежал отцу виновного гражданина В. Действия гражданина В. были квалифицированы по ч. 2. ст. 264 УК РФ. Материалы уголовного дела же свидетельствуют о том, что непосредственной причиной наезда явилось отсутствие тормозных колодок на ступицах колес прицепа, следовательно, действия должны быть квалифицированы по ст. 266 УК РФ [6].

Норма, предусматривающая ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств, и выпуск в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями периодически, с течением времени, подвергалась законодательным изменениям. Конечно, это является свидетельством, актуальности этой нормы, проявления к ней должного интереса законодателем. Вместе с тем мы видим эту норму более доступной для правоприменителя, населения и юридически грамотно построенной несколько в иной интерпретации.

Представляется нецелесообразным ныне выбранный законодателем подход к конструированию уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 266 УК. Как указывает профессор А. И. Коробеев, «при конструировании норм об ответственности за некоторые виды транспортных преступлений нельзя игнорировать специфики характера нарушаемых правил. Стоит не только сохранить ныне существующее разграничение составов в

зависимости от характера нарушаемых правил, но и продолжить эту тенденцию до ее логического завершения, т.е. установить в отдельных нормах ответственность за нарушение правил безопасности движения всех видов транспорта и за нарушение правил безопасности их эксплуатации, ремонта» [9, С.243]. По его мнению, такой подход позволит обеспечить одномасштабную оценку посягательств на различные стороны безопасного функционирования всех видов механических транспортных средств и преодолеть, имеющиеся пробелы в их неадекватной уголовной наказуемости.

Полагаем целесообразным решением изменить название ст. 266 УК РФ, ибо при его первом восприятии возникает мысль, что не может быть преступным недоброкачественный ремонт без выпуска в эксплуатацию. Эти признаки объективной стороны поставлены во взаимозависимое положение союзом «и». Но, как мы уже отметили, есть веские контраргументы в пользу двух абсолютно самостоятельных форм этих видов преступного поведения. Поэтому замена союза «и» разделительным «или» позволит исправить существующее положение.

Перечисляя разновидности предмета преступления в диспозиции исследуемой уголовно-правовой нормы, законодатель указывает каждую из них во множественном числе. Следовательно, если говорить о буквальном толковании закона в этой части, недоброкачественный ремонт транспортного средства или иной разновидности предмета преступления в единственном числе не образует состав анализируемого уголовного правонарушения. Аналогичная ситуация и с выпуском в эксплуатацию. Безусловно, существует в теории и науке уголовного права метод ограничительного толкования закона или его отдельной нормы. Но, как и расширительному толкованию, этому методу не стоит слишком доверять,



ибо, как и первый метод, он ведет к необоснованному субъективизму в применении нормы права. Поэтому будет более точным указывать на разновидности предмета преступления анализируемой диспозиции в единственном числе. Профессор А.Ф. Черданцев утверждает, что «ограничительное или распространительное толкование возможно только тогда, когда установлено несоответствие между действительным содержанием нормы права и ее текстуальным выражением. В противном случае будет допущено нарушение законности. Любое ограничительное или распространительное толкование должно основываться на доказательствах, соответствующим образом аргументироваться» [7, С.337].

Не следует забывать и о большом превентивном значении специальной уголовно-правовой нормы. Обще предупредительное воздействие нормы УК, оказывает большое влияние на правосознание граждан и стабилизацию общественных отношений. Специальная превенция нормы выполняет большую воспитательную роль, способствует достижению целей наказания и, как следствие, способствует стабилизации криминогенной ситуации и сокращению количества преступлений.

Считаем целесообразным возвращение к части признаков «иного грубого нарушения правил эксплуатации транспортных средств», выразившихся в допуске к управлению транспортным средством лица, не имеющего, лишённого водительских прав, либо не имеющего соответствующей категории на управление тем или иным видом транспорта. При этом мы думаем, что общественную опасность таких действий необходимо ставить в прямую зависимость не от физического отсутствия водительского удостоверения или определенной категории управления, а от отсутствия навыков безопасного управления тем или иным видом транспорта. Только при таком подходе к наполнению содержания этой нормы можно говорить

о достаточной его общественной вредности и полном соблюдении теоретических основ учения о причинной связи в уголовном праве. При криминализации допуска к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, будет верным предусмотреть это деяние в качестве самостоятельной разновидности иного грубого нарушения правил эксплуатации транспорта. Это решение будет способствовать соблюдению принципов правотворчества и содержательному выражению законодательной мысли. Мы считаем, что у законодателя не было столь веских оснований, чтобы исключать уголовную ответственность за эти виды общественно опасного поведения, о чем свидетельствуют результаты проведенного нами исследования. Введение данных запретов будет способствовать не только улучшению показателей безопасности на автомобильном транспорте, но также и на всех иных, охватываемых диспозицией ст. 266 УК РФ.

Завершая изложенное, отметим, что квалификация преступных действий в целом и в том числе связанных с совершением преступлений, предусмотренных ст. 266 УК РФ, – сложный процесс, имеющий важное социально-правовое значение. Затруднения становятся значительными, когда правоприменитель имеет дело с бланкетными диспозициями уголовно-правовых норм. Правильная квалификация представляет собой единственно возможный вариант уголовно-правовой оценки действий виновного и служит залогом осуществления принципа законности. Правильная юридическая оценка преступления на первоначальном этапе возникновения правоотношений – залог дальнейшего соблюдения конституционных прав граждан. Поэтому, квалифицируя преступные деяния, органы дознания, предварительного следствия и суд должны давать рассматриваемым общественно опасным проявлениям ту уголовно-

правовую оценку, которую предусмотрел для водителей транспорта законодатель. Но время не стоит на месте, законы будут совершенствоваться, и по данной теме можно долго проводить дискуссию, разбирать вопросы, некоторые из которых мы попытались раскрыть в данной статье. Полагаем, что данная тема ничуть не исчерпала себя, и еще не раз будет освещена.

#### Список использованной литературы:

- 1 ТАСС [электронный ресурс] / «В РФ ежегодно свыше 1 тыс. человек гибнут из-за технической неисправности автотранспорта», URL <https://tass.ru/proisshestiya/5725448>, дата обращения: 2.11.18
2. Трайнин А.Н. Состав преступления по советскому уголовному праву. М., 1951. –260 С.
3. Иванова В.В. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: (Уголовно-правовые и криминологические аспекты): М., 1995. –48 С
4. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: (Квалификация и ответственность). М., 1990. –49 С.
5. Решение Ленинского районного суда г. Самары по делу № 1-1536/2011 [электронный ресурс]// «ГАС РФ Правосудие», –Режим доступа: <https://sudrf.ru>
6. Решение Новосибирского районного суда по делу № 246/2017 [электронный ресурс]// «ГАС РФ Правосудие», –Режим доступа: <https://sudrf.ru>.
7. Черданцев А.Ф. Общая теория государства и права: (Академический курс в 2-х томах). М., 1998. –337 С.

***Дата поступления в редакцию: 21.01.2019 г.***

***Опубликовано: 21.01.2019 г.***

***© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник», электронный журнал, 2019***

***© Пилич Н.И., 2019***