

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Южно-Уральский государственный университет»  
(Национальный исследовательский университет)  
Юридический институт

Кафедра «Уголовное и уголовно-исполнительное право, криминология»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
Руководитель магистерской  
программы,  
д.ю.н., профессор, профессор  
кафедры

\_\_\_\_\_ Ю.А. Воронин  
\_\_\_\_\_ 2017 г.

**МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ  
УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ  
ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, И ИХ  
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ  
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.04.01.2017.335.М**

Направление: «Юриспруденция»  
Магистерская программа: «Уголовное право, криминология и уголовно-исполнительное право»

Руководитель магистерской  
диссертации  
Гарбатович Денис  
Александрович  
к.ю.н., доцент \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 2017 г.

Автор магистерской  
диссертации  
магистрант группы ЮМ – 244  
Поляков Роман Ильич \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 2017 г.

Нормоконтролер  
Бирюкова Дарья Вячеславовна  
преподаватель \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 2017 г.

Челябинск 2017

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	6
1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	11
1.1 Становление и развитие мер уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения в России .....	11
1.2 Уголовное законодательство зарубежных стран и стран СНГ, предусматривающее ответственность за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.	22
2 УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТАВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	31
2.1 Объективные и субъективная сторона преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных .....	31
2.2 Проблемы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств .....	39
3 КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	54
3.1 Криминологическая характеристика личности водителя, как субъекта дорожно-транспортного преступления .....	54
3.2 Причины и предупреждение преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств .....	63
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	79
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....	84

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обществом относится к числу общих для всего человечества глобальных проблем. Несмотря на то, что Российская Федерация по уровню автомобилизации отстает от других экономически развитых стран, тем не менее по количеству дорожно-транспортных происшествий Россия не уступает место мировым лидерам.

Согласно показателям состояния безопасности дорожного движения, предоставляемые на официальном сайте ГИБДД (январь – ноябрь 2016 год), в Российской Федерации всего было совершено 136285 ДТП, из них в Челябинской области 3182. Стоит отметить, что по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года количество ДТП в России уменьшилось на 5,4%, в Челябинской области на 11,5 %.

Несмотря на снижение уровня аварийности на дорогах России, повышение уровня безопасности остается приоритетной задачей государства. Так постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 была утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», целью которой является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом.

Немаловажную роль в предупреждении нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств принадлежит уголовному закону. Уголовный кодекс Российской Федерации призван обеспечивать автотранспортную безопасность в комплексе с другими отраслями права и законодательства. Развитие автомобилизации требует постоянного внесения предложений по усовершенствованию отдельных норм уголовного и административного законодательства. Необходимо проведение дальнейших комплексных исследований причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий и совершения автотранспортных преступлений,

а также обеспечение предупреждения неосторожной преступности в данной области.

Вопросам уголовно-правового и криминологического предупреждения автотранспортных преступлений посвящено немало работ известных юристов страны в области уголовного права и криминологии - Тяжкова И.М., Климкина В.В., Исаева Н.И., Сирохина А.И., Кравцова А.Ю., Прохорова Л.А., Прохоровой М.Л., Собина Д.В., Коробеева А.И., Шевелевой С.В., Дугужева У.М., Войтенкова Е.А., Газдановой Е.К., Мацкевича И.М., Молчанова Д.М., Латыповой К.С., Неверова В.И., Петровой И.А., Гладких В.И., Бурдина К.И., Бакулина Н.П., Юрпаловой Д.Н., Шапкина А.А., Воронина Ю.А., Кравцов А.Ю. и др.

Отдавая должное вкладу названных ранее авторов в изучение проблем уголовно-правового противодействия и криминологического предупреждения автотранспортных преступлений, отметим, что отдельные вопросы указанной проблематики ими решаются неоднозначно, что подтверждает актуальность нашего исследования.

Таким образом, общественная значимость в уголовно-правовом обеспечении автотранспортной безопасности и предупреждении нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также научная потребность в разработке методов борьбы с преступными деяниями предусмотренными статьей 264 УК РФ и с учетом принятия Правительством РФ федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», определили выбор и актуальность темы настоящего диссертационного исследования.

Цель и задачи исследования. Целью настоящего исследования является научный и юридический анализ законодательства об уголовной ответственности за преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ; разработка теоретических положений, направленных на совершенствование уголовного законодательства в сфере автотранспортной безопасности в РФ; формирование приоритетных направлений предупреждения преступных

нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Эта цель обусловила постановку и решение следующих задач:

- исследование становление и развитие мер уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения в России;
- юридический анализ уголовного законодательства зарубежных стран и стран СНГ, предусматривающее ответственность за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- юридический анализ объективной и субъективной стороны преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных;
- научный анализ дискуссионных проблем квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- научный анализ криминологической характеристики личности водителя, как субъекта дорожно-транспортного преступления;
- исследование причин и выявление мер предупреждения преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Объект исследования - общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также жизнь и здоровье человека.

Предмет исследования – уголовно-правовые нормы, определяющие и содержащие состав преступления нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные и частные методы познания. В процессе работы диссертант опирался на диалектические, исторические, сравнительно-правовые, системные, формальнологические, лингвистические, статистические, конкретно-социологические методы познания.

Теоретической базой исследования послужили научные труды по криминологии, уголовному и административному праву, транспортному законодательству, а также по социологии, истории.

Нормативную базу исследования составляют Конституция Российской Федерации, международно-правовые документы, Уголовный кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях, Уголовно-процессуальный кодекс РФ, законодательство РФ о безопасности дорожного движения.

Теоретическая и практическая значимость исследования связана с решением научных, законотворческих, правоприменительных задач. Предложения, содержащиеся в диссертации, могут быть использованы при дальнейшем исследовании уголовного и административного законодательства в сфере автотранспортной безопасности в РФ, комплекса мер и средств предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Значимость исследования состоит в том, что результаты данной работы могут быть направлены на дальнейшее совершенствование законодательства. Материалы исследования могут использоваться в учебном процессе высших учебных заведений при чтении курсов «Уголовное право. Особенная часть», «Криминология».

Научная новизна состоит в том, что в диссертации автором освещаются ранее не изученные и малоизученные вопросы, которые влияют на правильную уголовно-правовую оценку преступного деяния, предусмотренного статьей 264 УК РФ, проанализированы возможные ошибки следственной практики, допускаемые при квалификации данного вида преступления, разработаны предложения и рекомендации по совершенствованию уголовного и административного законодательства об ответственности за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Апробация результатов исследования. Сформулированные в диссертации научные положения и выводы отражены в 4 публикациях результаты которых обсуждались на:

1. XII Международной научно-практической конференции (Челябинск, 2016 г.);
2. IV Всероссийской научно-практической конференции курсантов, слушателей и студентов (Краснодар, 2016 г.);
3. Круглом столе на тему «Освобождение от уголовной ответственности: теория и практика» (Челябинск, 2017);
4. XIII Международной научно-практической конференции (Челябинск, 2017 г.).

Диссертация состоит из введения, трех глав, объединяющих 6 параграфов, заключения, библиографического списка и приложения. Диссертация выполнена на 90 листах.

# 1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

## 1.1 Становление и развитие мер уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения в России

Индустриализация и ускоренное развитие общества неизбежно подводила человека к вопросу создания автомобиля, как средства передвижения. Из истории автомобильного строения нам известно, что транспортное средство в России получило свое распространение с конца 19 века, а именно 11 сентября 1896 года. Его сконструировали инженеры Е.А. Яковлев и П.А. Фрезе. По мнению историков таких как Куприн Е. П., Рубец А.Д. именно это событие стало причиной выхода в свет Постановления Министра путей сообщения князя М.И. Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах».<sup>1</sup> Можно отметить, что на этом этапе как такового нормативного правового регулирования не было. По нашему мнению, это было непрерывно связано с небольшим количеством распространения транспортных средств.

В юридической литературе нет четкого мнения относительно того, с какого периода времени в России предусматривалась уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения вплоть до Уголовного уложения 1903 года.<sup>2</sup>

Тем не менее стоит отметить, что административная ответственность за нарушение правил дорожного движения в области транспорта была четко прописаны в Уставе о наказаниях 1864 г. в период царствования Александра II. Так, статья 73 предусматривала ответственность за нарушения правил

---

<sup>1</sup> Куприн Е.П., Рубец А.Д. Российскому автомобильному транспорту – 100 лет // Автомобильный транспорт. – 1996. – № 10. – С. 2.

<sup>2</sup> Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В.С. Комиссарова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. – С. 91.



дорожного движения «препятствование проходу по мосткам и тротуарам или проезду по дорогам и улицам оставлением на них громоздких предметов или иным образом». Согласно санкции, виновные подвергались денежному взысканию не свыше пяти рублей. По мнению В.В. Климкина, данная норма применялась тогда, когда право пользоваться дорогой принадлежало неопределённому кругу лиц. В ст. 74 Устава о наказаниях диспозиция нормы устанавливала ответственность за «несоблюдение правил, установленных для езды обозами по шоссе и другим дорогам». Виновные в том извозчики подвергались денежному взысканию не свыше тридцати копеек за каждую повозку. Находящиеся при обозах комиссионеры и приказчики, виновные в допущении этих нарушений, подвергались денежному взысканию не свыше десяти рублей.<sup>1</sup> По мнению Н.И. Исаева ст. 74 Устава о наказаниях устанавливала ответственность за правонарушения аналогичные нынешней ст. 264 УК РФ.<sup>2</sup> Мы согласны с данным высказыванием и считаем, что отличие между ними состоит в том, законодатель Устава о наказаниях не учел наступление общественно опасных последствий при совершении деяний, предусмотренных диспозицией данной статьи. Тем не менее в это время предпринималась попытка дифференцирования ответственности в зависимости от важности правил, обеспечивающих безопасность движения. Вместе с тем стоит отметить, что состав нормы определяет под средством (орудием) совершения правонарушения является гужевой транспорт (вид дорожного транспорта, в котором транспортные средства (повозки) приводятся в движение животными).

В отличие от Устава о наказаниях 1864 года в Уголовном уложении 1903 года, принятом 22 марта в период царствования царя Николая II встречаются квалифицированные составы, предусматривающие ответственность не

---

<sup>1</sup> Климкин В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и их квалификация: дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2004. – С. 16.

<sup>2</sup> Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. – М.: Юриспруденция, 2011. – С. 7.

просто за нарушения правил безопасности движения, но и содержащих в качестве обязательного признака общественно опасные последствия. Например, «крушения железнодорожного транспорта, парохода или морского судна». (ст. 558).

В начале 20 века в связи с массовым производством автомобиля интерес к нему возник, как со стороны правоведов, так и простых граждан. Появление нового вида транспорта было воспринято в обществе неоднозначно. Так как автомобиль являлся источником повышенной опасности (ввиду его технических характеристик и конструктивных особенностей) возникал большой риск возможности причинить вред здоровью и привести даже к гибели людей. По этим причинам законодателю необходимо было осуществить охрану общественных отношений, а именно человека и транспорта с помощью уголовного закона. По мнению Ивановой В.В. история развития законодательства в области безопасности дорожного движения начинается именно с этого периода. В России до 1917 г. практически не осуществлялась уголовно-правовая охрана безопасности дорожного движения, хотя были нормы об ответственности за причинение телесных повреждений.<sup>1</sup>

Анализ российского законодательства в период до включительно 1931 года. дает основания полагать, что как таковое регулирование Правил дорожного движения не осуществлялось. Основной приоритет государство уделяло именно безопасности движения на речном, железнодорожном транспорте. Этот вывод можно сделать, прочитав УК РСФСР 1922 и 1926 годов. В первом случае ст. 218 предусматривала ответственность за неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения. Во втором - в ст. 75 - речь

---

<sup>1</sup> Цит. по: Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. – М.: Юриспруденция, 2011. – С. 9.

шла об ответственности за нарушение правил безопасности на железнодорожном транспорте.<sup>1</sup>

В 1931 г. УК РСФСР произошло появление более конкретной нормы (ст. 59.3в), предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения, если это нарушение допущено работником транспорта и повлекло или могло повлечь повреждение или уничтожение подвижного состава, пути и путевых сооружений либо несчастные случаи с людьми или угрозу безопасности движения.<sup>2</sup> Исаев Н.И. отмечает, что данная норма имела: формально-материальный состав, то есть уголовная ответственность могла наступить даже без последствий, а лишь с созданием их угрозы; наличие специального субъекта, что не позволяло привлечь частного водителя к уголовной ответственности.<sup>3</sup> Данная уголовная норма противоречит современным принципам уголовного права и считается составом с реальным причинением вреда. По нашему мнению, это являлось одним из пробелов в законодательстве, так как зачастую ввиду отсутствия нормы по отношению к частным водителям следственные органы и судьи квалифицировали деяния, как преступление против личности, не учитывая при этом субъективные признаки лица, совершившего деяние.

В связи с этой проблемой Пленум Верховного Суда СССР в Постановлении от 15 сентября 1950 года «О квалификации преступлений, связанных с нарушением Правил движения на автотранспорте» разъяснил, что если виновный предвидел возможность наступления общественно-опасных последствий, указанных в законе и сознательно допускал их, то его действия следует квалифицировать как умышленное убийство или умышленное телесное повреждение. Если нарушение допущено по неосторожности и повлекло причинение потерпевшему по неосторожности смерти или телесных повреждений, то его действия образуют убийство или

---

<sup>1</sup> Отечественное законодательство X – XX веков.: пособие для семинаров. Часть II. XX век / под ред. О.И. Чистякова. – М.: Юристъ, 2002. – С. 144.

<sup>2</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 11.

<sup>3</sup> Там же. – С. 12.

причинение телесных повреждений по неосторожности. Стоит отметить, что эти требования распространялись по решению Пленума только на частных водителей.<sup>1</sup>

Другой проблемой, которую пытались решить законодатели в установлении состава преступления это не полный перечень транспортных средств, подпадающий под действие закона. Эта проблема разрешилась принятием Постановления Пленума Верховного Суда РСФСР от 30 марта 1963 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта», который предложил квалифицировать нарушения правил безопасности движения, повлекшие смерть людей или тяжкие последствия, допущенные трактористами, водителями дорожных и других самоходных машин, по ст. 211 УК РСФСР.<sup>2</sup>

В связи с таким способом устранения проблемы Пленум Верховного Суда РСФСР создал явное противоречие в несоразмерности наказания виновных лиц. Так частные водители совершившие преступления получали максимальное наказание по санкции Уголовного Кодекса РСФСР 1931 года 3 года лишения свободы. Тем временем как работники в сфере транспорта, являясь специальными субъектами по УК РСФСР могли получить максимальное наказание до 10 лет лишения свободы. Такой подход законодателя к определению квалификации данного вида преступления вполне уместно говорит нам о нарушении дифференциации уголовной ответственности на государственном уровне. По нашему мнению, таким подходом нарушались важнейшие принципы уголовного права, такие как: принципы справедливости и законности.

Начало 60-х годов 20 века знаменуются принятием нового Уголовного кодекса РСФСР 1960 года. В это время начинаются важнейшие реформы в области безопасности дорожного движения. По мнению Исаева Н.И. новый

---

<sup>1</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 15.

<sup>2</sup> Там же. – С. 16.

Уголовный кодекс оказался более четким в содержании определяя границы и механизмы уголовно-правового регулирования в области охраны безопасности дорожного движения.<sup>1</sup> По нашему мнению, это неразрывно связано с огромными масштабами развития транспортной отрасли.

Впервые законодатель в Уголовном кодексе РСФСР 1960 г. достаточно четко сформулировал два состава преступлений, связанных с нарушениями Правил дорожного движения. Статья 211 УК регламентировала ответственность за совершение этих преступных действий работником соответствующего вида транспорта.<sup>2</sup> В случае причинения потерпевшему смерти или тяжкого телесного повреждения максимальное наказание, содержащееся в санкции, составляло 10 лет лишения свободы. Статья 212 УК предусматривала ответственность за аналогичные нарушения Правил дорожного движения иными лицами, управляющими транспортным средством. Стоит отметить, что в основу разграничения различных преступных деяний были положены разделение субъекта на общего (частный водитель) и специального (работник в сфере транспорта), а также характер и степень общественно-опасных последствий. По мнению Сирохина А.И. главные особенности состоят в том, что: в основание дифференциации уголовной ответственности положен качественный признак тяжести общественно опасных последствий; использована сложная опосредованная (двухзвенная) причинная связь. Это видно из использованных словоформ: «повлекшее + причинение».<sup>3</sup> Мы согласимся с мнением ряда авторов о том, что это обстоятельство имело важное значение, поскольку позволяло не придавать самостоятельного уголовно-правового значения отдельным

---

<sup>1</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 17.

<sup>2</sup> Коробеев А.И. Транспортные преступления: учеб. пособие. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – С. 22.

<sup>3</sup> Сирохин А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 6 – 11.

обстоятельствам (порой случайным), которые обусловили причинение конкретной травмы потерпевшему.<sup>1</sup>

19 июня 1968 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР вносятся наиболее существенные поправки в УК РСФСР 1960 года, касающиеся безопасности дорожного движения. В частности, Прохоров Л.А., Собин Д.В. отмечают продолжение процесса криминализации названного вида общественно опасных деяний. Во-первых, ст. 212 УК утратила силу, а деяния, охватываемые ею, были включены в содержание состава преступления, предусмотренного ст. 211 УК РСФСР. Во-вторых, в содержание ст. 211 УК законодатель включил часть 3, устанавливающую ответственность за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее гибель нескольких лиц (двух или более). Санкция этой уголовно-правовой нормы была жесткой - от трех до пятнадцати лет лишения свободы. Как можно заключить из содержания отмеченных норм, процессу пенализации была свойственна тенденция усиления репрессии в отношении лиц, виновных в дорожно-транспортных происшествиях, сопровождавшихся человеческими жертвами.<sup>2</sup>

Кроме того, в Уголовный кодекс были введены две новые статьи 211.1 и 211.2. Статья 211.1 впервые предусматривала уголовную ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Однако ответственность по этой статье наступала только при наличии административной преюдиции.<sup>3</sup> По мнению А.Г. Рублева, эта мера оказалась неэффективной. Ее неэффективность была связана тем, что автотранспортные происшествия, совершенные по вине нетрезвых

---

<sup>1</sup> Кравцов А.Ю., Сирохин А.И., Скоморохов Р.В., Шиханов В.Н. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / под ред. В.В. Лунеева. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2011. – С. 194.

<sup>2</sup> Прохоров Л.А., Собин Д.В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям Правил дорожного движения // Российский следователь. – 2016. – № 10. – С. 32.

<sup>3</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 17.

водителей, характеризовались наиболее высокой тяжестью последствий.<sup>1</sup> Наказанием являлось лишение свободы до 1 года или исправительные работы до 1 года, либо судебный штраф в размере до 100 рублей. Мы согласимся с его мнением и считаем, что санкция за данное преступление не соответствовало степени и характеру общественной опасности.

19 июня 1972 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма» подверглась изменению ст. 211.1 УК РСФСР касаясь санкции за управление автотранспортными средствами в состоянии опьянения. Так меры административного взыскания к таким лицам уже не применялись, а уголовная ответственность наступала по ч. 2, а квалифицирующим признаком являлось повторное управление в состоянии опьянения автотранспортом в течение года. Стоит отметить, что по данной статье квалифицировались деяние лиц, только тех, которые были лишены водительских прав. Тем не менее правоприменители столкнулись с проблемой квалификации фактов нарушения правил лицом, находящимся в состоянии опьянения. Исаев Н.И. указывает на то, что Пленум Верховного Суда СССР давал противоречивые правил квалификации данного деяния.<sup>2</sup> Так в Постановлении «О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда СССР» от 16 января 1986 г. это касалось оценки объективной стороны виновного лица, а именно военнослужащего. Пленумом было рекомендовано квалифицировать такое деяние по совокупности общей и специальной нормы.<sup>3</sup> По мнению Коробеева А.И. такой подход не соответствует правилам квалификации состава преступления.<sup>4</sup> Мы согласимся с его мнением и считаем, что в таком случае

---

<sup>1</sup> Рублев А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. – Тюмень: Тюм. юрид. ин-т МВД России, 2006. – С. 33.

<sup>2</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 19.

<sup>3</sup> Там же. – С. 20.

<sup>4</sup> Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел // Соц. Законность. – 1988. – № 8. – С. 43.

виновный наказывается дважды за одно и то же деяние, а это недопустимо с точки зрения гуманности уголовного закона.

В 1993 году принимаются новые поправки в УК РСФСР, касающиеся частичной декриминализации уголовной ответственности за причинение вреда здоровью различной степени тяжести и материального ущерба. В частности, было декриминализировано из ч. 1 ст. 211 УК РСФСР нарушение правил дорожного движения, если это повлекло причинение легкого вреда здоровью и материальный ущерб. Уголовная ответственность наступала в том случае, если потерпевшему был причинен более тяжкий вред здоровью.<sup>1</sup> По нашему мнению, такая позиция законодателя не вполне уместна, так как политика уголовного закона должна быть направлена прежде всего на обеспечение эффективных методов противодействия преступности и защиты граждан от преступных посягательств.

Созданная юридическая конструкция просуществовала до принятия нового УК РФ 1996 г. и лежит в основе ст. 264 УК РФ, что по мнению Сирохина А.И. слабо отражает фактически сложившиеся общественные отношения в сфере транспорта. Для повышения эффективности уголовно-правовой охраны сферы дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо совершенствовать юридическую конструкцию, приводить ее в соответствие с существующими общественными отношениями.<sup>2</sup>

К моменту принятия Уголовного кодекса РФ 1996 г. в стране наблюдался транспортный коллапс, резко возросло число транспортных средств, приходящихся на 100 тысяч населения. Криминальная ситуация также осложнилась, статистические показатели свидетельствовали об увеличении числа преступлений анализируемого вида и соответственно уровня этой

---

<sup>1</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 21.

<sup>2</sup> Сирохин А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период. – С. 9.



структурной части преступности.<sup>1</sup> Несмотря на такую статистику законодатель принимает решение о смягчении уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Так преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, были отнесены к категории неосторожных преступных деяний, что повлекло за собой для виновных ряд послаблений таких как: назначение другого срока назначения наказания и вида исправительного учреждения; другого порядка освобождения от наказания. Ряд авторов, таких как Прохоров Л.А. и Собин Д.В. отмечают, что был значительно снижен предел максимального наказания за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц. Санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ предусматривала лишение свободы уже на срок от четырех до десяти лет.<sup>2</sup>

В условиях жесткого осложнения количественных показателей преступных нарушений Правил дорожного движения федеральными законами от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ и от 21 ноября 2003 г. был внесен ряд изменений в диспозицию и санкции ст. 264 УК РФ. Прежде всего законодатель декриминализировал деяние, повлекшее причинение вреда здоровью потерпевшего средней тяжести, а также причинение крупного материального ущерба. Кроме того, были значительно снижены пределы санкции ч. 3 ст. 264 УК РФ, она устанавливала лишение свободы на срок до семи лет.

Складывающаяся ситуация вызвало необходимостью принятия Указа Президента РФ от 22 сентября 2006 г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» была утверждена целевая программа действий Правительства РФ, органов исполнительной власти субъектов РФ по предупреждению преступных нарушений Правил

---

<sup>1</sup> Российское уголовное право. Особенная часть: Учебник / под ред. В.П. Коняхина, М.Л. Прохоровой. – М.: Контракт, 2015. – С. 122.

<sup>2</sup> Прохоров Л.А., Собин Д.В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям Правил дорожного движения. – С. 33.

дорожного движения на период 2006 - 2012 гг.<sup>1</sup> Как отмечали Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова, «на дорогах России гибнут от действий разнузданных, пьяных водителей дети и взрослые, учителя, врачи и другие ни в чем не повинные законопослушные граждане».<sup>2</sup>

Так Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ ст. 264 УК РФ была дополнена ч. ч. 2, 4, 6, в которых сконструированы составы, содержащие признак совершения дорожно-транспортного происшествия лицом, находящимся в состоянии опьянения. Ответственность за эти преступления была незначительно повышена, наиболее строгая санкция предусмотрена за деяние, указанное в ч. 6 ст. 264 УК РФ, повлекшее причинение смерти двум и более лицам, - лишение свободы до девяти лет. По нашему мнению, таким образом законодатель хотел снизить обострение роста дорожно-транспортных происшествий.

Подводя итог анализу становления и развития мер уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения в России стоит отметить, что к настоящему времени в отечественной юридической литературе весьма подробно освещены проблемы уголовно-правовой охраны обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в разные периоды.<sup>3</sup> Объективная необходимость в уголовно-правовом регулировании рассматриваемых видов преступлений неразрывно связано с историческим появлением автомобильного транспорта в стране. Уже в ранних нормативно-правовых актах Российского государства содержались нормы, которые регламентировали уголовную ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Развитие общественных отношений в данной области позволило

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 22.09.2006 № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 2006. – 26 сентября. – № 4180.

<sup>2</sup> Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. – 2013. – № 6. – С. 10.

<sup>3</sup> Козаев Н.Ш. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности уголовно-правовыми средствами // Транспортное право. – 2014. – № 4. – С. 21.

законодателью выделить в Уголовном Кодексе РФ самостоятельную главу о преступлениях, посягающих на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта, что несомненно является плюсом.

1.2. Уголовное законодательство зарубежных стран и стран СНГ, предусматривающее ответственность за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Для того, чтобы наиболее точно понимать проблематику в нормативно-правовых актах, касающихся мер уголовной ответственности за преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и формулировать предложения по совершенствованию отечественного законодательства в этой области необходимо провести сравнительный анализ зарубежного законодательства и стран СНГ.

Уголовно-правовая охрана безопасности дорожного движения урегулирована во всех странах. По нашему мнению, это напрямую связано с большим ростом транспорта, который с каждым годом увеличивает вероятность причинения различного вреда здоровью людям, вплоть до гибели. Стоит отметить, что в силу исторических особенностей законодатели других стран по-разному регулируют общественные отношения в данной области.

Так Федеральный Свод законов США, главой 17А регулирует отношения в области безопасности дорожного движения.<sup>1</sup> Анализ американского уголовного законодательства Никифоровым Б.С. показывает, что типичными преступлениями в сфере дорожного движения в США являются: управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения; незаконное завладение транспортным средством; другие автотранспортные

---

<sup>1</sup> Никифоров Б.С., Решетников Ф.М. Современное американское уголовное право. – М.: Изд-во Университета дружбы народов, 1990. – С. 20.

преступления, в которых автомобиль выступает предметом или средством совершения преступления.<sup>1</sup>

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения имеет ряд особенностей. Критериями дифференциации зачастую выступают концентрация алкоголя или других опасных веществ в крови, в отдельных случаях - повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения в течение определенного периода времени.<sup>2</sup>

Так количество выпитого спиртного водителем в разных штатах регулируется по-разному. Например, в некоторых штатах считается нормой около 1,0 мг на мм (т.е. можно употребить несколько бутылок пива или чуть более 100 г водки).<sup>3</sup> В штате Нью-Йорк для водителей коммерческого транспорта лимит снижен до 0,4 промилле. В Калифорнии профессионалам разрешено иметь в крови чуть больше – 0,5 промилле, а вот лицам младше 21 года и тем, кто уже попадался на пьяном вождении, – 0,1 промилле. С другой стороны, до недавнего времени в Мичигане можно было ездить и при 1,0 промилле, но в октябре 2013 года норму снизили до общего американского уровня в 0,8.<sup>4</sup>

Субъектом такого преступления может стать любое лицо, управлявшее транспортным средством в состоянии опьянения и нарушившее правила дорожного движения. Стоит отметить, что управление автомобилем в состоянии опьянения автоматически признается преступлением на уровне всего государства независимо от причинно-следственной связи и наступивших последствий. Так, если субъект попадает в аварию независимо от того, послужило ли это причиной совершения преступления или нет, то ему назначается наказание в виде 1 год тюрьмы и полгода домашнего ареста

---

<sup>2</sup> Шевелева С.В., Урда М.Н. Об оптимизации мер противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения // Административное право и процесс. – 2012. – № 10. – С. 57.

<sup>3</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 25.

<sup>4</sup> Чепелев А. За что сажают в Америке и отпускают в России? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kolesa.ru/article/za-chto-shtrafuyut-v-ssha-i-ne-shtrafuyut-v-rossii-1-2014-04-10/> (Дата обращения: 05.10.2016).

(с обязательным ношением браслета на ноге, в который вмонтирован передатчик). Кроме того, в любой момент к осужденному могут прийти с проверкой и заставить пройти тест на алкоголь. В случае положительного результата тестирования он снова возвращается в тюрьму.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения санкции в разных штатах различны. За первое подобное нарушение назначается штраф в размере от 250 до 1000 долл. и лишение права управления транспортным средством на срок от месяца до шести, лишение свободы на срок от 23 часов до одного года. За повторное в течение 10 лет нарушение - штраф в размере от 500 до 5000 долл. и лишение права управления транспортным средством на срок от 48 часов до 5 лет. В штате Огайо за повторное в течение 5 лет нарушение - снятие регистрационных номеров, блокирование и конфискация транспортного средства. Исаев Н.И. отмечает, что если водитель является общественным перевозчиком, то есть управляет автомобилем со спальными местами, автобусом, перевозящим пассажиров коммерческим рейсом между штатами и управляет автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, то он может быть наказан в виде лишения свободы на срок до 15 лет и (или) штрафом.<sup>1</sup>

В Великобритании, реализуется дифференцированный подход к выбору санкции за такое деяние. Как и в других европейских странах установлен максимально допустимый порог содержания алкоголя в воздухе или крови водителя, при не достижении, которого ответственность не наступает. При его превышении применяются нормы административного законодательства, а при высоком содержании алкоголя - уголовного. При повторном управлении автомобилем в состоянии опьянения предполагается повышенная ответственность нарушителя. В частности, в Великобритании, где применяется именно такая схема привлечения к ответственности, в рекомендательном порядке судам предписано применять санкцию в виде лишения свободы к нарушителям, в выдыхаемом воздухе которых

---

<sup>1</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 27.

зафиксировано содержание алкоголя 100 мг или 100 мл и более. Причинение же телесных повреждений и смерти потерпевшему в результате дорожно-транспортного происшествия квалифицируется, как преступление против личности.<sup>1</sup>

В Германии уголовно-правовая охрана общественных отношений в области безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта регулируется Уголовным кодексом от 15 мая 1871 года. У.М. Дугужев отмечает, что состав данного преступления сближает германского и российского законодателя.<sup>2</sup>

В параграфе 142 установлена ответственность за незаконное оставление места дорожно-транспортного происшествия, которая наступает для лица, являющегося участником дорожно-транспортного происшествия, и которое скрылось с места ДТП до обнаружения факта нарушения установления личности виновного без оказания соответствующей помощи пострадавшему. Такое деяние наказывается лишением свободы на срок до трех лет или денежным штрафом. В § 315с предусматривает ответственность водителя за нарушение правил дорожного движения, если он: управляет автомобилем в состоянии алкогольного опьянения или других одурманивающих веществ; имеются физические и психические недостатки вследствие которых он не может адекватно управлять автомобилем. Так же законодатель устанавливает ответственность и за грубое нарушение таких правил, как: несоблюдение права преимущественного проезда; неправильный обгон; превышение скорости на участках с плохой видимостью; нарушение правил правостороннего движения на участках дороги с пониженной скоростью; разворот на автобанах или улицах для автотранспорта; езда в противоположном направлении; нарушение правил при пересечении

---

<sup>1</sup> Войтенков Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения (генезис отечественного законодательства и зарубежный опыт) // Международное уголовное право и международная юстиция. – 2014. – № 1. – С. 18.

<sup>2</sup> Дугужев У.М. Регулирование признаков преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран // Теория и практика общественного развития. – 2006. – № 3. – С. 4.

пешеходных переходов; не обозначение на достаточном расстоянии и должным образом останавливающиеся или стоящие транспортные средства, хотя этого требует безопасность движения, и вследствие этого создается угроза здоровью и жизни другого человека или чужим вещам, имеющим значительную стоимость. За первые три нарушения законодателем установлена санкция – лишение свободы на срок до 5 лет или денежный штраф. За остальные, если они совершены по неосторожности – лишение свободы на срок до 2 лет или денежный штраф. Состав данной статьи формальный и не зависит от того наступили ли общественно-опасные последствия.<sup>1</sup>

В Уголовном кодексе Испании, принятом в 1995 году безопасность дорожного движения, охраняется не одной, а несколькими специальными нормами, а именно ст. ст. 381, 382, 384, 385.<sup>2</sup> В целом уголовно-правовая охрана в данной сфере схожа с УК РФ. Как отмечает Исаев Н.И. актуальной для нашего законодательства следует признать ст. 385 УК Испании, в соответствии с которой может быть конфискован мотоцикл или автомашина, которые признаны орудием преступления, фактически нарушающего правила дорожного движения. При этом испанский законодатель применяет ряд ссылочных диспозиций, которые воспринимаются сложно, но позволяют сделать вывод о возможной конфискации средства транспорта за преступление, аналогичное нашему административному правонарушению.<sup>3</sup> По нашему мнению в Российском законодательстве такая процедура может стать вполне уместной, но лишь при совершении виновным умышленного преступления повлекшие тяжкие последствия.

Что же касается стран СНГ, то законодательство каждой из этих стран в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта во многом схоже с

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии от 13.11.1998. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242733/> (Дата обращения: 11.10.2016).

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Испании / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Ф.М. Решетникова. – М.: Зерцало, 1998. – С. 157.

<sup>3</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 29.

российским, поскольку основано на положениях модельного Уголовного кодекса для государств - участников СНГ 1996 года.<sup>1</sup>

Уголовный кодекс Республики Беларусь безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта регулируется ст. ст. 317, 317.1. ч. 1 ст. 317 УК предусматривает ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения, т.е. средней тяжести вреда здоровью. Санкция по ч. 1 ст. 317 - штраф, или лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, или исправительными работами на срок до двух лет, или арестом на срок до шести месяцев, или ограничением свободы на срок до двух лет, или лишением свободы на тот же срок. В ч. 2 ст. 317 уголовная ответственность наступает за совершение преступления по неосторожности повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью, либо смерть. Санкция за такое деяние – исправительные работы на срок до двух лет, или ограничение свободы на срок до пяти лет, или лишение свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. По мнению Исаева Н.И. позиция белорусского законодателя не вполне ясна, так как он фактически уравнивая в последствиях рассматриваемой нормы смерть и тяжкий вред здоровью.<sup>2</sup> Мы согласны с его мнением и считаем, что российский законодатель наиболее гуманнее осуществил дифференциацию ответственности в ст. 264 УК РФ.

По нашему мнению, актуальна для нас и то, что белорусский законодатель в отличие УК РФ в Общей части УК Республики Беларусь в ст. 64 закрепил в качестве отягчающего обстоятельства состоянии алкогольного опьянения либо состояние, вызванное потреблением наркотических средств,

---

<sup>1</sup> Международные правовые акты государств - участников СНГ в области борьбы с преступностью: сб. документов / под общ. ред. В.В. Черникова. – М.: Норма, 1999. – С. 90.

<sup>2</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 30.



психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ.<sup>1</sup> Считаем, что такой подход должен применяться не только применительно к ст. 264 УК РФ, но, а также должен найти отражение в обстоятельствах, отягчающих наказание.

Стоит отметить и ст. 317.1., которая имеет ряд особенностей для российского законодательства. Так управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, совершенные в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения, наказываются лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью со штрафом, или исправительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, или арестом на срок до шести месяцев с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Аналогичные действия, совершенные лицом, не имеющим права управления транспортным средством, в течение года после наложения административного взыскания за такие же нарушения, наказываются штрафом, или исправительными работами на срок до двух лет, или арестом на срок до шести месяцев.<sup>2</sup> По мнению Исаева Н.И. данная норма характеризуется административной

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Республики Беларусь от 09.07.1999 № 275-3. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://уголовный-кодекс.бел/statuya-64/> (Дата обращения: 06.10.2016).

<sup>2</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Республики Беларусь / под общ. ред. А.В. Баркова. – Минск.: Тесей, 2003. – С. 498.

преюдицией и повышенной ответственностью лица, не имеющего права управления транспортным средством.<sup>1</sup> Мы согласимся с его мнение и считаем, что такой подход несомненно поможет установить уголовную ответственность наравне со сложившейся обостренной обстановкой, связанной с большим количеством ДТП.

В Уголовном кодексе Украины преступные нарушения правил безопасности дорожного движения урегулированы ст. 286.<sup>2</sup> Важной особенностью является то, что законодателем субъективный признак неосторожности не предусмотрен. Деяние является наказуемым при совершении его в форме прямого умысла. По нашему мнению, такой подход является не верным, так как отсутствует принципы в разграничении преступлений против правил безопасности дорожного движения и преступлений против личности и может привести в ошибках квалификации.

Статья 276 Уголовного кодекса Грузии практически соответствует ст. 264 Уголовному кодексу РФ. Статья 276 УК Грузии закрепляет состояние опьянения, как квалифицирующий состав.<sup>3</sup> Так указанная норма состоит из 8 частей, которые по мнению Н.И. Исаева составлены с нарушением логической связи и юридической техники.<sup>4</sup> Мы согласимся с его мнением и считаем, что по содержанию и по смыслу статья не совсем доработана и корректна. Санкции достаточно высокие, хотя деяние предусмотренные в ст. 276 УК Грузии относятся совершенными к категории неосторожных преступлений. Также возникает конкуренция Общей и Особенной части УК Грузии. Это связано с тем, что Общая часть вообще не говорит о состояние опьянения.

---

<sup>1</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 31.

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Украины от 05.04.2001 (ред. от 15.04.2008). Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravoved.in.ua/section-kodeks/134-yku/1142-026.html/> (Дата обращения: 07.10.2016).

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Грузии от 22.07.1999 № 2287. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.legislationline.org/download/Georgia\\_Criminal\\_Code\\_1999\\_am2015\\_ru.pdf](http://www.legislationline.org/download/Georgia_Criminal_Code_1999_am2015_ru.pdf) (Дата обращения: 07.10.2016).

<sup>4</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 32.

Статья 263 Уголовного кодекса Азербайджана, предусматривающая ответственность за нарушение правил дорожного движения имеет ряд своих особенностей. Указанная норма закрепляет ответственность за причинение менее тяжкого вреда здоровью. Санкция строже по сравнению с российской нормой. Стоит отметить, что в зависимости от ситуации, наряду со ст. 263 может применяться ст. 264, которая закрепляет ответственность за оставление места ДТП.<sup>1</sup>

Подводя итог анализу уголовного законодательства зарубежных стран и стран СНГ, предусматривающих ответственность за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств можно сделать вывод, что зарубежная и отечественная практика за более чем столетнюю историю существования автомобиля, на сегодняшний день располагает обширными мерами уголовной ответственности. Тем не менее различные новеллы для российского законодательства из УК Испании, Федерального свода законов США, УК Республики Беларусь при определенном преобразовании под российские реалии вполне смогут иметь место на существование.

---

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Азербайджанской Республики / пер. с азерб. Б.Э. Аббасова. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2001. – С. 155.

## ГЛАВА 2. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТАВА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### 2.1 Объективные и субъективная сторона преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных

Преступные нарушения против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств регулируется Уголовным кодексом Российской Федерации от 1996 года. Данные преступления в зависимости от объекта посягательства были выделены законодателем в отдельную главу, а именно 27, которая называется «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». В.И. Жулев отмечает, что появление данной главы «явилось логическим этапом процесса возникновения и совершенствования норм уголовного закона, устанавливающих ответственность в названной сфере общественных отношений».<sup>1</sup> В состав данной главы вошла ст. 264, которая регулирует преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Для наиболее точного понимания уголовно-правовой нормы, а именно ст. 264 УК РФ и в последующем определения уголовно-правовой квалификации того или иного преступного деяния необходимо прежде все понимать объект, предмет преступления, а также объективные и субъективные признаки указанного состава.

Основным объектом преступления указанной нормы является безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным объектом будет являться жизнь и здоровье личности. При этом необходимо понимать, что подразумевает под собой безопасность дорожного движения. В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10

---

<sup>1</sup> Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. – М.: Спарк, 2001. – С. 3.

декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения - это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.<sup>1</sup> Стоит отметить, что в юридической литературе высказываются различные мнения относительно того, что именно является объектом преступления. Так по мнению авторов объектом предложено считать общественные отношения по поводу обеспечения безопасности движения и эксплуатации средств автомобильного транспорта. При этом не выделяя основной и дополнительный объекты.<sup>2</sup> Считаем, что такой подход не совсем правильный, так как наука уголовного права различает основной и дополнительный объекты.

По нашему мнению, интересным считается мнение ряда авторов о том, что объектом ст. 264 УК РФ следует понимать безопасность использования дорожных транспортных средств, выражающуюся в предупреждении вреда жизни и здоровью людей, материального, экологического и иного ущерба.<sup>3</sup> Мы согласимся с мнением Исаева Н.И. о том, что в такой позиции более четко обозначена специфика исследуемого состава преступления, а именно охрана жизни и здоровья человека в рамках безопасности дорожного движения.<sup>4</sup> Стоит отметить, что на таких же принципах основан Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (ч. 2 ст. 1), который напрямую взаимодействует со ст. 264 УК РФ.

Предметом преступления ст. 264 УК РФ является - механические транспортные средства, т.е. автомобиль, трамвай, троллейбус, трактор, мотоцикл, иные самоходные машины и механические транспортные средства. Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ,

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О безопасности дорожного движения» // Собрание Законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

<sup>2</sup> Иванов В.Д. Уголовное законодательство Российской Федерации: Часть Особенная. – Ростов-на-Дону: Булат, 1997. – С. 94.

<sup>3</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. В.И. Радченко – М.: Проспект, 2010. – С. 478.

<sup>4</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 35.

транспортное средство не может быть признано орудием преступления. По нашему мнению, транспортное средство не является ни предметом преступления, ни орудием. Оно представляет собой особый источник повышенной опасности.<sup>1</sup>

Управление автомобилем, как источником повышенной опасности приобретает противоправный характер лишь в случаях нарушения правил дорожного движения. Действие субъекта является общественно-опасным, так как человеку свойственна некоторая неподконтрольность в полном объеме управление самим автомобилем. Это прежде всего зависит в силу технических особенностей транспорта. В последствии это может создать угрозу причинения тяжкого вреда общественным отношениям, которые охраняются уголовным законом. Стоит отметить, что вред причиняется не только действиями самого субъекта, но и в связи с техническими особенностями самого транспортного средства.

К механическим транспортным средствам следует отнести любое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем.<sup>2</sup> Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. Под другими механическими транспортными средствами в примечании 1 к ст. 264 УК РФ законодатель понимает трактора, 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.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – февраль. – № 2.

<sup>2</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный) / под ред. А.В. Бриллиантова. 2-е изд. – М.: Проспект, 2015. – С. 450.

<sup>3</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 17.04.2017) // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.

В юридической литературе высказываются мнения об изменении примечания 1 к ст. 264 УК РФ. Так как предложить исчерпывающий перечень механических транспортных средств невозможно, высказываются предложения не указывать различные виды транспортных средств в примечании, а сформулировать примечание следующим образом: «Понятие механического транспортного средства определяется Правительством РФ в правилах дорожного движения».<sup>1</sup> Считаем, что решение об использовании бланкетной диспозиции будет правильным, так как в уголовном законе и так содержится множество различных лаконичных формулировок. Коробеев А.И. отмечает, что ограничителями для отнесения транспортного средства к разряду механических выступают два критерия: а) объем двигателя (он не должен превышать 50 куб. см) и б) конструктивная скорость (она не должна превышать 50 км/ч). Транспортные средства, соответствующие этим параметрам, не входят в предмет преступления, предусмотренного ст. 264 УК.<sup>2</sup> Стоит отметить, что боевые, специальные транспортные средства Министерства обороны РФ и других воинских формирований также не являются предметом преступления ст. 264 УК РФ, они являются предметом ст. 350 УК РФ.

Объективную сторону нарушений правил дорожного движения составляют: нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, последствия в виде тяжкого вреда здоровью человека или причинение смерти и причинно-следственная связь между ними. Исходя из диспозиции указанной статьи состав материальный. Особенностью является то, что стадий совершения преступления статья не содержит.

Деяние анализируемой статьи может быть совершено в виде действия или бездействия. Действие может быть выражено в превышение скоростного

---

<sup>1</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 37.

<sup>2</sup> Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 11. – С. 4.

режима на определённом участке местности. Примером бездействия может быть игнорирование дорожных знаков участниками дорожного движения.

В юридической литературе отдельные авторы указывают, что обстановка совершения преступления, а именно аварийная ситуация является во всех случаях признаком объективной стороны преступления.<sup>1</sup> По нашему мнению, обстановка не всегда является объективной причиной, так как создается осознанными, активными противоправными действиями самого лица.

Стоит отметить что законодатель в ст. 264 УК РФ предусмотрел обстоятельство отягчающее наказание - причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерти лицом, находящимся в состоянии опьянения. Так как диспозиция указанной нормы является бланкетной, то для определения объективной стороны состава преступления необходимо обращаться к Правилам дорожного движения РФ (далее ПДД РФ) и правилам эксплуатации транспортных средств.

В соответствии с п. 2.7 Правил дорожного движения водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения. Пунктом 2.3.2 этих Правил установлена обязанность водителя по требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. При этом следует обратить внимание на то, что действующая редакция Правил не устанавливает допустимую концентрацию алкоголя в крови, а, следовательно, состояние опьянения следует признавать при его любой концентрации. Эксплуатация транспортных средств запрещается при

---

<sup>1</sup> Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. – М.: Юрид. лит., 1979. – С. 60 – 61.



неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, не действующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.<sup>1</sup>

Субъективная сторона преступления характеризуется наличием неосторожной формы вины. То есть субъект преступления легкомысленно или небрежно относится к опасным последствиям. Мотив совершения преступления не имеет значения. Таким образом нас интересуют интеллектуальные и волевые моменты легкомыслия и небрежности как видов неосторожности. Интеллектуальный момент легкомыслия означает предвидение лицом возможности наступления опасных последствий от нарушения им Правил дорожного движения. Волевой момент предполагает стремление предотвратить наступление нежелательных последствий, но в силу самонадеянности лица его расчет оказывается недостаточным, а порой и ошибочным.<sup>2</sup> Так 21 ноября 2003 г. около 17 часов 45 минут водитель С., управляя технически исправной автомашиной «Форд-Таурус» и двигаясь по Носовихинскому шоссе, обгоняя попутно движущийся автобус, грубо нарушил Правила дорожного движения (скоростной режим, проезд пешеходных переходов и др.), в результате чего выехал на выделенный разметкой островок безопасности и допустил наезд на стоявшего на пешеходном переходе Л., после чего скрылся с места происшествия. В результате преступной неосторожности С. при наезде на пешехода Л. последнему причинены тяжкие повреждения, повлекшие смерть.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 24.03.2017) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Сборник актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – Ст. 4531.

<sup>1</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 39.

<sup>2</sup> Там же. – С. 40.

Следует отметить, что невиновным признается причинение тяжкого вреда или смерти человеку в ходе ДТП в том случае, если водитель допустил нарушение, но оно не находилось в причинной связи с причиненными последствиями либо не содержит критериев неосторожности. Например: 10 августа 2003 г. в 10 часов 50 минут водитель Л., управляя технически исправной автомашиной "ГАЗ-3110", двигался по сухой асфальтированной, горизонтального профиля проезжей части улицы Красная Пресня, шириною 28.7 метра, предназначенной для двустороннего движения, разделенной горизонтальной разметкой 1.3 (0.5 метра). В это же время пешеход А. в состоянии алкогольного опьянения стоял на линии разметки. Потеряв равновесие, он неожиданно упал назад, на левую боковую часть поравнявшегося с ним автомобиля под управлением Л., после чего упал на проезжую часть, слева от указанного автомобиля. А. были причинены перелом левой скуловой кости, рвано-ушибленная рана левой брови, ушиб мягких тканей лица, относящиеся к тяжкому вреду здоровья. Вышеуказанные обстоятельства данного дорожно-транспортного происшествия подтверждаются материалами о ДТП, пояснениями участников происшествия, а также пояснениями свидетелей. Проверкой материала установлено, что данное дорожно-транспортное происшествие произошло в результате несчастного случая, поэтому в возбуждении уголовного дела было отказано.

Стоит также отметить, что состояние опьянения не влияет на субъективную сторону состава преступления, но оно обуславливает возможность искаженного восприятия дорожно-транспортной обстановки, снижения скорости реакции водителя, возникновения чувства самоуверенности, а также иных факторов, повышающих вероятность совершения преступного деяния. Именно поэтому законодатель определил такой признак к числу квалифицирующих и отягчающих ответственность.

Субъект преступления специальный. Согласно разъяснению Пленума Верховного Суда РФ им 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 (п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации). 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 дорожного движения, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.<sup>1</sup> По нашему мнению, разъяснение является правильным и точно определяет признаки специального субъекта.

Подводя итог анализу объективной и субъективной стороны ст. 264 УК РФ, можно сделать ряд выводов. Во-первых, основным объектом следует признать отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным – жизнь, здоровье человека. При этом представляется интересным позиция ряда авторов, которые относят к объекту материальный и экологический ущерб. Во-вторых, механическое транспортное средство является особым источником повышенной опасности в силу своих технических и конструктивных особенностей, что не позволяет относить его не предмету ни к орудию преступления. В-третьих, объективная сторона данного преступления состоит в нарушении правил дорожного движения, последствия в виде тяжкого вреда здоровью либо смерть потерпевшего и причинно-следственную связь между ними. Состав данной статьи материальный. Особенностью является то, что стадий совершения

---

<sup>1</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный) / под ред. А.В. Бриллиантова. 2-е изд. – М.: Проспект, 2015. – С. 457.

преступления статья не содержит. В-четвертых, преступление может быть совершено в виде неосторожной формы вины. Следует отметить, что законодатель предусмотрел случаи, когда действия могут не содержать признаков преступления. Так невиновным признается причинение тяжкого вреда или смерти человеку в ходе ДТП в том случае, если водитель допустил нарушение, но оно не находилось в причинной связи с причиненными последствиями либо не содержит критериев неосторожности. В-пятых, субъект специальный, им признается лицо с 16 лет, которое непосредственно управляло транспортным средством.

## 2.2. Проблемы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств представляет собой сложный комплекс мер, в ходе которых правоприменители устанавливают связь между признаками совершенного общественно опасного деяния и элементами состава, предусмотренного ст. 264 Уголовного Кодекса РФ. Стоит отметить, что помимо уголовного закона важное значение имеет разъяснение Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года «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».

Несмотря на несколько нормативно-правовых актов, которые регулируют содержание и понимание ст. 264 УК РФ, тем не менее остаются большие сложности определения квалификации деяния на законодательном и практическом уровнях. Так, например, Исаев Н.И. отмечает, что Пленум ВС РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 в отличие от Пленума ВС Республики Беларусь от 01 октября 2008 г. № 7 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или

эксплуатации транспортных средств (ст. ст. 317-318, 321 УК)<sup>1</sup> касается не только ст. 264 УК РФ, но и ст. 166 УК РФ, которая предусматривает уголовную ответственность за угон транспортного средства.<sup>2</sup> По нашему мнению, наиболее приемлемым для правоприменителя было бы исключить иные преступные деяния связанные с транспортным средством, так как объединять разные виды преступлений в одно разъяснение Пленума ВС РФ нет необходимости.

В отличие от Постановления Пленума ВС Республики Беларусь № 7, Постановление Пленума ВС РФ № 25 не содержит обоснования необходимости разъяснения. По нашему мнению, ВС РФ в Постановлении № 03 от 09 декабря 2008 г. должен подчеркнуть: во-первых, опасность и все большую распространенность данного вида преступления; во-вторых, квалификация преступного деяния должна быть обоснованной и четкой; в-третьих, обеспечение неотвратимости уголовной ответственности должно способствовать оказанию воспитательных мер в отношении участников дорожного движения.

Ст. 23 УК РФ закрепляет правило, что «лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других веществ, подлежит уголовной ответственности». Е.К. Газданова отмечает что, анализ внесенных за последние 6 лет поправок в УК РФ показал, что эта статья уже утрачивает свой подлинный смысл, а также нарушает принцип системности уголовного законодательства.<sup>3</sup> Мацкевич

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 29.09.2016 № 7 «О выполнении судами постановления Пленума Верховного Суда Республики Беларусь 01.10.2008 № 7 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. ст.317-318, 321 УК)» и внесении в него изменений и дополнений». Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.court.gov.by/jurisprudence/Post\\_plen/criminal/vspup/e253ddfff662f467.html](http://www.court.gov.by/jurisprudence/Post_plen/criminal/vspup/e253ddfff662f467.html) (Дата обращения: 02.11.2016).

<sup>2</sup> Исаев Н.И. Указ. Соч. – С. 43.

<sup>3</sup> Газданова Е.К. Неоднозначность законодательного подхода к уголовно-правовой оценке состояния опьянения // Актуальные проблемы российского права. – 2016. – № 4. – С. 157.

И.М. так же считает, что ст. 23 УК РФ является избыточной.<sup>1</sup> Мы согласимся с их мнением и считаем, что это напрямую связано с принятием Федерального закона от 13.02.2009 г. «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации»; федерального закона от 21.10.2013 г. «О внесении изменения в статью 63 Уголовного кодекса Российской Федерации»; федерального закона от 31.12.2014 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения». Благодаря нововведениям законодателя состояние опьянения стало фактором, влияющим на квалификацию, срок и размер наказания. По нашему мнению, на сегодняшний день необходимость закрепления правила ст. 23 УК РФ отсутствует. Поэтому считаем необходимым исключить указанную норму из перечня статей Общей части УК РФ.

В части 1 ст. 264 УК РФ установлена ответственность за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью, а ч. 3 устанавливает ответственность за те же действия, повлекшие более тяжкие последствия - смерть. Очевидно, что ч. 3 учитывает обстоятельства, указанные в ч. 1, поскольку, устанавливая градацию возможного вреда человеку, следует признать, что смерть - вред максимального объема, а следовательно, включение таких последствий в конструкцию состава должно предполагать, что объем ответственности за причинение такого вреда является достаточным для поглощения ответственности за меньший вред. Это правило действует в том случае, если имеется один потерпевший. Как отмечает Д.М. Молчанов: «как только появляется два потерпевших, одному из которых причинена смерть, а другому - тяжкий вред здоровью, утверждение, что ч. 3 ст. 264 УК РФ учитывает менее тяжкие последствия, чем смерть, перестает быть

---

<sup>1</sup> Мацкевич И.М. Алкоголь и преступность // Актуальные проблемы российского права. – 2013. – № 7. – С. 9.

истинным».<sup>1</sup> Тем не менее п. 9 Пленума ВС РФ предлагает в таких случаях буквально следовать положениям ч. 2 ст. 17 УК РФ, не квалифицируя содеянное как совокупность преступлений, а применяя ч. 3 ст. 264 УК РФ. По нашему мнению, позиция законодателя не вполне уместна так как, причинение смерти и тяжкого вреда здоровью не может отхватываться квалификацией ч.3 ст. 264 УК РФ. Это связано с тем, что последствиями может быть смерть и причинения тяжкого вреда здоровью не одному, а нескольким лицам. В этом случаи нарушается принцип соразмерности наказания.

Стоит затронуть вопрос об уголовно-правовой квалификации преступления ст. 264 УК РФ по совокупности со ст. 168 УК РФ. Несмотря на совпадения некоторых признаков формы вины, субъекта остается неоднозначным вопрос об квалификации указанных видов преступлений по совокупности. Так, например, если в результате дорожно-транспортного преступления с участием двух автомобилей, было причинение не только вреда здоровью, но и имуществу (автомобилю), который имеет крупную рыночную стоимость. Однозначно встает вопрос об квалификации такого деяния. Исходя из анализа ст. 168 УК РФ, мы можем утверждать, что позиция законодателя по такому поводу следующая – если субъект преступления нарушил Правила дорожного движения, то уголовная ответственность будет наступать только по ст. 264 УК РФ, никакой совокупности здесь не усматривается. По нашему мнению, такая позиция законодателя не совсем уместна, так как в такой ситуации появляется дополнительный непосредственный объект - имущественные права потерпевшего, на поврежденный автомобиль. В ст. 264 УК РФ такой объект не предусмотрен, следовательно, нам необходимо обратиться к ст. 168 УК РФ, которое предусматривает неосторожное уничтожение или повреждение

---

<sup>1</sup> Молчанов Д.М. Множественность преступлений: актуальные проблемы и теоретический опыт исследований ученых кафедры уголовного права МГЮА // Актуальные проблемы российского права. – 2016. – № 5. – С. 111.

имущества (в данном случае транспортного средства). В связи с этим можно сделать вывод об идеальной совокупности, так как одним действием субъектом был причинен вред охватывающим объектам разных норм УК РФ. По мнению К.В. Третьякова решение проблемы состоит в корректировке путем дополнения к ст. 168 УК РФ примечания, раскрывающего суть неосторожного обращения с источниками повышенной опасности для юридически корректной квалификации данного преступления с учетом выявленных противоречий.<sup>1</sup> Мы согласимся с его мнением, так как уголовное законодательство теоретически позволяет квалифицировать составы ст. ст. 264 и 168 УК РФ по совокупности.

Постановления Пленума ВС РФ от 09.12.2008 г. № 25 содержит еще один ряд неясностей. Так пункт 6 указывает, что «уголовная ответственность по статье 264 УК РФ наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь».

Первая проблема состоит в том, что не указано какие именно действия водителя подпадают под данный смысл. По мнению К.И. Бурдина это действия, направленные на предотвращение или не предотвращение общественно опасных последствий. Следует отметить, что указанным действиям должно предшествовать конкретное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.<sup>2</sup> По нашему мнению, это разъяснение, не совсем корректное, так как не раскрываются вопросы о том, как следует устанавливать причинную связь с наступившими общественно-опасными последствиями: между нарушениями Правил дорожного движения, между эксплуатацией транспортного средства, между объективными действиями водителя или же между всеми элементами в

---

<sup>1</sup> Третьяков К.В. Уголовно-правовая квалификация вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – № 10. – С. 189.

<sup>2</sup> Бурдин К.И. Проблемы установления причинной связи в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ // Science Time. – 2015. – № 4. – С. 78.



целом. В юридической литературе существуют различные точки зрения по этому поводу. В.Н. Бурлаков указывает, что «в объективной стороне состава транспортного преступления недопустимо рассматривать общественно опасное деяние как сложное, т.е. слагаемое из двух действий: самого нарушения правил движения; принятия или непринятия мер предосторожности».<sup>1</sup> Исходя из его мнения, мы можем сделать вывод, что причинную связь необходимо устанавливать между нарушениями Правил дорожного движения и общественно-опасными последствиями. По нашему мнению, точка зрения С.В. Проценко имеет более правильный подход к пониманию. Он утверждает, что причинная связь, как форма связи состоит из нескольких этапов: первый – между нарушенными правилами безопасности движения и (или) эксплуатации и общественно опасным деянием, причиняющим тяжкий вред здоровью человека или смерть; второй - между общественно опасным деянием и преступным результатом (наступившими последствиями, описываемыми в конкретной статье уголовного закона).<sup>2</sup> Мы считаем, что механизм объективной стороны достаточно сложен и поэтому должен включать в себя несколько этапов. Причинная связь несомненно должна устанавливаться между каждым обстоятельством для правильного разрешения уголовного преступления.

Вторая проблема состоит в том, что не дано разъяснение понятию «техническая возможность». Знание содержания данного понятия необходимо, для правильной квалификации деяния по ст. 264 УК РФ. По мнению К.И. Бурдина «Технической возможностью обозначается возможность транспортного средства за счет исправного механизма и конструкции выполнять свойственные ему задачи и полноценно

---

<sup>1</sup> Бурлаков В.Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений // Известия вузов. Правоведение. – 2009. – № 1. – С. 122.

<sup>2</sup> Проценко С.В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. – 2010. – № 7. – С. 61.

функционировать».<sup>1</sup> Согласно позиции законодателя, в пункте 6, рассматриваемого постановления при отсутствии технической возможности уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ исключается. По нашему мнению, такой вывод не совсем уместен, так как техническая возможность в силу своего содержания не может является конструктивным признаком объективной стороны преступления ст. 264 УК РФ. Как отмечает В.Н. Бурлаков при таком подходе законодателя необоснованно ставится тождество между технической невозможностью избежать общественно опасных последствий и непреодолимой силой, хотя техническая невозможность, как правило, порождается виновным деянием лица, а непреодолимая сила всегда возникает по независящим от лица обстоятельствам.<sup>2</sup>

Третья проблема состоит в сложности установления наличия или отсутствия технической возможности. По нашему мнению, это связано с достаточно маленьким временным пространством между объективной стороной нарушителя и наступившими последствиями. В связи с этим правоприменители оценивая обстоятельства при которых совершено нарушение, могут прийти к выводу об отсутствии технической возможности избежать последствий, указанных в ст. 264 УК РФ. Если же временной промежуток достаточный для установления технической возможности, то ее не в коем случае нельзя рассматривать отдельно от субъективных факторов, так как водитель непосредственно контролирует процесс вождения. В связи с этим мы можем прийти к выводу, что техническая возможность избежать дорожно-транспортное происшествие остается проблематичным вопросом для правоприменителя. По нашему мнению, необходимо в Постановление Пленума ВС РФ от 09.12.2008 г. № 25 внести изменения, которые позволили бы устранить данные проблемы.

---

<sup>1</sup> Бурдин К.И. Проблемы установления причинной связи в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ. – С. 79.

<sup>2</sup> Бурлаков В.Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений. – С. 124.

Иногда весьма проблемным встает вопрос о квалификации ст. 264 по совокупности со ст. 125 УК РФ, предусматривающей ответственность за оставление в опасности или без таковой. Считаем, необходимым рассмотреть данный вопрос. При решении вопроса об уголовно-правовой квалификации по совокупности, необходимо доказывать вину водителя, скрывшегося с места ДТП и оставившего потерпевшего в опасном для жизни и здоровья состоянии. Если вина правоприменителем будет доказана, то действие водителя следует квалифицировать по ст. ст. 264, 125 УК РФ. Весьма проблемным по мнению Н.И. Исаева является вопрос о том, как квалифицировать деяние водителя, совершившего ДТП и оставившее пострадавшее лицо на месте происшествия, если его вина в нарушении Правил дорожного движения не будет установлена<sup>1</sup>. Так, районным судом Курганской области вынесен оправдательный приговор лицу в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ. В данном обстоятельстве водитель допустил наезд на пешехода, который, впоследствии скончался, водитель же не имел водительского удостоверения, дающего право на управление автомобилем, и управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. А после скрылся с места происшествия. Автотехнической экспертизой было установлено, что водитель не имел технической возможности остановиться перед пешеходом и избежать наезда на него. Однако лицо, управлявшее транспортным средством, все же скрылось с места дорожно-транспортного происшествия и оставило потерпевшего в опасном для жизни и здоровья состоянии. Районный суд Курганской области признал водителя виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ.<sup>2</sup> По нашему

---

<sup>1</sup> Петрова И.А. Значение автотехнической экспертизы для квалификации преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. – 2015. – № 2. – С. 89.

<sup>2</sup> Приговор Мишкинского районного суда Курганской области по обвинению А. А. А. по ч. 4 ст. 264 УК РФ от 13.08.2008. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rospravosudie.com/court-kurganskij-oblastnoj-sud-kurganskaya-oblast-s/act-554153012/> (Дата обращения: 03.11.2016).

мнению, для того, чтобы не возникало неясностей в правильной квалификации, установления причин и условий, которые образовали материальный состав ст. 264 УК РФ необходимо всегда прибегать к автотехнической экспертизе, которая ответит на вопрос: имел ли в ситуации, которая изложена в обстоятельствах дела водитель техническую возможность предотвращения ДТП и на многие другие. Также необходимо знать, что автотехническая экспертиза, которая специализируется на следующих видах исследования: исследование обстоятельств ДТП; исследование технического состояния самого автомобиля, а также его отдельных узлов и агрегатов; исследование следов столкновения на транспортных средствах и месте происшествия; исследование технического состояния дорожного полотна, дорожных условий на месте происшествия.<sup>1</sup>

За последнее время все чаще преступные нарушения Правил дорожного движения совершаются лицами, не достигшими возраста уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ. Так, например, трое подростков 15 - 16 лет после употребления спиртных напитков угнали автомашину и на пешеходном перекрестке сбили двух женщин, которые скончались на месте происшествия. Они были привлечены к уголовной ответственности за угон автомашины, а гибель двух человек осталась безнаказанной.<sup>2</sup> Их невиновность обосновывается тем, что до 16 лет подростки не способны осознавать характер и степень общественной опасности своих действий без получения ими необходимых профессиональных навыков и правом управления транспортным средством соответствующей категории.

Рассмотрев ранее опыт зарубежных стран в вопросе о пределах возраста с которого лицо может привлекаться к уголовной ответственности за автомобилотранспортные преступления, мы приходим к выводу, о том, что

---

<sup>1</sup> Ефремов И.А. Судебная автотехническая экспертиза: ее производство, назначение дополнительной либо повторной экспертизы, ее оценка как доказательства // Транспортное право. – 2011. – № 4. – С. 4.

<sup>2</sup> Прохоров Л.А., Прохорова М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // Юридический мир. – 2013. – № 6. – С. 10.

необходимо пересмотреть возраст привлечения к уголовной ответственности по ч. 3 – 6 ст. 264 УК РФ. По нашему мнению, целесообразно снизить его до 14 лет, так как данная норма, в условиях ускоренного развития общества становится не способной защищать от преступных посягательств такие объекты правовой охраны как: безопасность движения, эксплуатацию транспортных средств и жизнь, здоровье человека. В результате «бездействия» данной нормы становится не целесообразным говорить о действии таких важных принципов уголовного права как: принципа справедливости и равенства. Это обосновывается тем, что в современном быстроразвивающемся обществе процесс становления личности происходит гораздо быстрее. Стоит отметить, что у многих есть возможность учиться вождению еще до достижения 16 лет (когда один из родителей дает ребенку возможность попробовать управлять автомобилем на автодроме). Поэтому скорейшее внесение изменений в ст. 264 УК РФ поможет разрешить данную проблему.

Существует проблема при квалификации деяния специального субъекта – военнослужащего, который в момент вождения находился в состоянии опьянения. Как отмечает журналист Руслан Жадаев «Наезды БТРов на легковые машины в Грозном, в результате которых зачастую гибнут мирные гражданские люди, становятся систематическими. В то же время виновники - пьяные водители БТРов федеральных войск, как правило, отделяются незначительными дисциплинарными взысканиями». В подтверждение можно привести пример: «9 июня 2000 года в райцентре Шали офицер российской армии, управлявший БМП (боевая машина пехоты) в нетрезвом состоянии, совершил наезд на двух местных жительниц: Курмагаеву и Дахаеву. Последняя позже скончалась от полученных травм. Военный суд признал офицера виновным в совершении преступления и приговорил убийцу... к трем годам лишения свободы условно, с испытательным сроком в один год и с лишением права управлять транспортным средством сроком на один год.

Комментарии, думается, излишни.»<sup>1</sup> Исходя из примера можно сделать вывод, что по мнению российского законодателя деяния должно квалифицироваться по ст. 350 УК РФ, предусматривающей ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины. Мы считаем, что такая позиция законодателя не вполне уместна. Несмотря на то, что водитель являлся военнослужащим, деяние которого, подпадают под действие ст. 350 УК РФ остается не ясным важным критерий состояние субъекта, такой как состояние алкогольного опьянения. По нашему мнению, это несомненно является пробелом в ст. 350 УК РФ и в связи с этим необходимо немедленно дополнить данную норму аналогичным отягчающим обстоятельством – управление военнослужащим боевой, специальной машиной в состоянии алкогольного опьянения, содержащимся в ст. 264 УК РФ.

Вопрос о признании обучающего вождению (инструктора) и обучающегося на учебном транспортном средстве с двойным управлением субъектами преступления стоит весьма остро. Так специфика поставленного вопроса состоит в том, что такое транспортное средство находится под управлением одновременно двух субъектов, в связи с чем возникают проблемные вопросы относительно уголовной ответственности такого деяния.

Анализ научной юридической литературы позволяет выделить ряд вопросов, касающихся уголовно-правовой оценке деяний, совершенных при учебно-практической езде: в каких случаях возможна ответственность лица, обучающего вождению за действия, обучаемого? В каких случаях исключается ответственность лица, обучающего вождению за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств обучающимся? Возможна ли солидарная уголовная ответственность

---

<sup>1</sup> Цит. по: Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. –М.: Юриспруденция, 2011. – С. 58.

обучающего и обучаемого за преступное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств?<sup>1</sup> К сожалению, на эти вопросы мы не можем найти ответы в нормативных правовых актах.

По мнению Н.Ш. Козаева способами разрешения имеющихся противоречий и проблем могли бы стать: расширение количества составов угрозы в тексте уголовного закона в главах, затрагивающих производственные технологии; обеспечение законодательно-техническими средствами единообразия подходов к конструированию сходных по своим криминообразующим признакам составов преступлений; введение в уголовный закон норм о неосторожном сопричинении; учет в правоприменительной практике обобщений и разъяснений высших судебных инстанций.<sup>2</sup> По нашему мнению, целесообразно дополнить Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 «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» пунктом, который раскроет ответы на поставленные вопросы. Предлагаем проект нового пункта 14.1 Пленума ВС РФ от 09.12.2008 №25 изложить в следующей редакции:

1. За нарушение Правил дорожного движения обучающимся ответственность несет лицо, обучающее вождению, то есть инструктор в порядке ст. 264 УК РФ. Ответственность последнего исключается, в случаях, если обучающийся умышленно игнорирует указания, не своевременно предпринимает меры к предотвращению нарушений Правил дорожного движения.

2. Если инструктор не воспрепятствовал нарушению Правил дорожного движения обучающимся, хотя имел к этому возможность в силу своих

---

<sup>1</sup> Зворыгина С.А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2011. – № 3. – С. 69.

<sup>2</sup> Козаев Н.Ш. Современные производственные технологии и концепция неосторожного сопричинения в уголовном праве // Российский следователь. – 2013. – № 16. – С. 35.

профессиональных навыков, его бездействие следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ.

3. Если инструктор не воспрепятствовал нарушению правил дорожного движения стажером, хотя имел к этому возможность, его бездействие следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ. В этой ситуации имеет место так называемое неосторожное сопричинение, поэтому и стажер, и инструктор должны индивидуально нести уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ.

В связи с неоднозначными мнениями по поводу неосторожного сопричинения считаем необходимым более подробно затронуть этот вопрос. Так Зворыгиной С.А. высказывается мнение о том, что при неосторожном сопричинении оба субъекта преступления должны совместно нести уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ.<sup>1</sup> О.А. Канашина утверждает, что «вина субъекта неосторожного сопричинения индивидуальна».<sup>2</sup> Исходя из ее мнения, мы можем сделать вывод, что в ст. 264 УК РФ неосторожное действие, как одно целое невозможно совершить несколькими лицами. Мы согласимся с ее точкой зрения, так как каждый участник в такой ситуации действует индивидуально и причиняет определенный вред самостоятельно. В противном случае имелись бы признаки соучастия, которые присущи для умышленных деяний. Проблемным также встает вопрос об ответственности обоих водителей, допустивших обоюдное нарушение Правил дорожного движения. По нашему мнению, само нарушение не может составлять объективную сторону, так как оно должно находиться в причинной связи с наступившими последствиями. В.В. Намнясев приводит пример: «на неравнозначном перекрестке произошло столкновение двух автомобилей. Один из водителей, тот, кто двигался по главной дороге, находился в состоянии алкогольного опьянения. Второй же водитель был трезв, однако

---

<sup>1</sup>Зворыгина С.А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений. – С. 72.

<sup>2</sup>Канашина О.А. Взаимная вина в уголовном праве: необходимость установления. – М.: Юрлитинформ, 2012. – С. 73 – 74.



выехал с второстепенной дороги». <sup>1</sup> В данной ситуации оба водителя являются нарушителями. Исходя из содержания Правил дорожного движения в такой ситуации виновен водитель, не уступивший дорогу. Вины же водителя, находящегося в состоянии опьянения, в совершении дорожно-транспортного преступления нет. В результате первый водитель будет нести уголовную ответственность в случае наступления последствий, указанных в ст. 264 УК РФ. Другой же будет привлечен к административной ответственности в порядке КоАП РФ. По нашему мнению, для недопущения ошибок при квалификации действий каждого сопричинителя вреда необходимо четко исследовать все причины и условия, которые привели к общественно опасным последствиям.

Подводя итог можно сделать вывод, что несмотря на то, что норма о преступных нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств существует с принятием Уголовного Кодекса РФ 1996 года многие вопросы, касающиеся квалификации по ст. 264 УК РФ остаются проблемными. Так не совсем ясно остаются решенными вопросы, касающиеся квалификации по совокупности ст. 264 и ст.ст. 168, 125 УК РФ. Неоднозначны мнения по поводу неосторожного сопричинения и квалификации преступления, если вред был причинен нескольким лицам в виде смерти и тяжкого вреда здоровью. Много неясностей вызывает пункт 6 Постановления Пленума ВС РФ от 09.12.2008 г. № 25. Первая проблема состоит в том, что не указано какие именно действия водителя подпадают под данный смысл. Вторая проблема состоит в том, что не дано разъяснение понятию «техническая возможность». Третья проблема состоит в сложности установления наличия или отсутствия технической возможности. Существует проблема при квалификации деяния специального субъекта – военнослужащего, который в момент вождения находился в состоянии

---

<sup>1</sup> Намнясев В.В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 20. – С.112.

опьянения. По нашему мнению, все вышеперечисленные проблемы безусловно должны быть решены как можно скорее, так как это позволит правоприменителю более эффективно и качественно применять ст. 264 УК РФ для оценки уголовно-правового деяния подпадающих под указанную статью субъектов.

## ГЛАВА 3. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### 3.1. Криминологическая характеристика личности водителя, как субъекта дорожно-транспортного преступления

В юридической литературе мнение о криминологические характеристики субъекта преступления, совершившего общественно опасное деяние по неосторожности является дискуссионным. Ф.К. Рябыкин отмечает, что в традиционном понимании преступник отличается от других людей тем, что он совершил преступление вследствие присущих ему антиобщественных взглядов, отрицательного отношения к общественным интересам.<sup>1</sup> Иная точка зрения высказывается В.Н. Кудрявцевым, который считает, что преступники в своем большинстве – это не злодеи, а вполне обычные личности, которых толкают на преступления различные социальные и иные факторы.<sup>2</sup>

По мнению В.И. Неверова большинство существующих теорий личности преступника не всегда пригодны для решения задач в области предупреждения неосторожных преступлений.<sup>3</sup> Мы согласимся с его мнением и считаем, что применительно к ст. 264 УК РФ, как к неосторожному деянию не всегда субъектом преступления проявляется антисоциальное отношение к обществу. Это связано с тем, что у водителя управляющим источником повышенной опасности, даже в правильных действиях на дороге может произойти аварийная ситуация, которая в

---

<sup>1</sup> Рябыкин Ф.К. Криминология и предупреждение преступлений. – М.: Юрлитинформ, 1993. – С. 69.

<sup>2</sup> Кудрявцев В.Н. Стратегии борьбы с преступностью. – М.: Наука, 2003. – С. 11.

<sup>3</sup> Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2006. – С. 84.

определённых обстоятельствах повлечет за собой последствия, указанные в ст. 264 УК РФ.

В.Н. Кудрявцев считает, что структура личности водителя автотранспортного средства состоит из социально-демографических и правовых характеристик, которые включают в себя: социальное положение, пол, возраст, образование, семейное положение, профессию, характер совершенного правонарушения и прежнюю судимость; нравственно-психологическую характеристику, включающую социальную и антисоциальную направленности личности, систему ценностных ориентаций, основные потребности и интересы, отношения к нормам морали, уровень правосознания, основные психические и психофизиологические особенности и, наконец, социальное поведение, заключающееся в отношениях в производственном коллективе, семье, учебном заведении, ближайшем окружении, а также в связи с антиобщественными элементами и самооценке.<sup>1</sup> По нашему мнению, такая точка зрения вполне уместна, так как, формирование водителя как личности с девиантным поведением, во многом определяется его социальной жизнью, статусом.

А.Б. Сахаровым отмечается необходимость относить лиц, совершающих неосторожные преступные действия к «случайным» преступникам.<sup>2</sup> Исходя из такой концепции, мы можем предположить, что такой тип личности образовывается из законопослушных граждан, которые вследствие ситуативности могут совершить общественно опасное деяние. По нашему мнению, такой тип личности преступника представляется нам не совсем верным, так как не учитываются социальные и правовые характеристики, которые несомненно влияют на формирование поведения водителя в будущем.

---

<sup>1</sup> Кудрявцев В. Н. Причины правонарушений. – М.: Наука, 1976. – С. 133.

<sup>2</sup> Сахаров А.Б. Учение о личности преступника и его значение в профилактической деятельности органов внутренних дел. – М.: Издательство МВШМ МВД СССР, 1984. – С. 39.

Рядом авторов был выделен «злостный» тип преступника, у которых имеется рецидив, то есть неоднократность совершения общественно опасных деяний в сфере транспорта.<sup>1</sup> По нашему мнению, выделение данного типа имеет важное значение. В первую очередь для предупреждения преступлений, путем профилактического воздействия на указанную группу граждан. Особая значимость состоит в том, что такие «агрессивные» водители систематическим нарушением правил дорожного движения создают аварийную опасность на дороге, рискуя не только своим здоровьем, но и третьих лиц, а также такое антисоциальное отношение на дороге (в основном у молодых водителей) может вызывать желание у других лиц управлять своим автомобилем подобными способами.

Стоит отметить, что в юридической литературе авторами выделяются различные типы водителей. С.М. Иншакова разделяет их в зависимости от характера отрицательных особенностей, лежащих в основе мотивации проявления девиантного поведения:

1) водители, которые не подготовлены к умению быстро и правильно оценивать критические ситуации, принимать разумные решения для выхода из критических ситуаций с наименьшими потерями. У них отсутствует водительский опыт, имеется запоздалое восприятие окружающей обстановки на дороге, отсутствует ощущение опасности, отмечается недобросовестное отношение к себе и другим и т.д.;

2) самонадеянные водители, то есть проявляющие самоуверенное отношение к возможным последствиям. Это шоферы, которые видят идеал в опасном вождении автомобиля или иного транспортного средства. Они самые большие враги безопасности движения. В их характере проявляются эгоизм, агрессивность, неуравновешенность, эмоциональные приступы с проявлением страха, ярости и даже мстительности;

---

<sup>1</sup> Громов В.Г. Основы криминологии и профилактики преступлений: учеб. пособие / под ред. А.Н. Варыгина, О.В. Шляпниковой. – Саратов: Научная книга, 2000. – С. 75.

3) легкомысленные водители, у которых недостаточно сформирован навык предвидения возможных последствий своих действий, отсутствует чувство осторожности, понимания сути источника повышенной опасности. Они считают вождение «развлечением», «активным отдыхом». Управляя транспортным средством «без забот и проблем», они затем «платят налог» за свою невнимательность автотранспортными происшествиями.<sup>1</sup>

Костина Л.Н. условно выделяет классификацию водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения, которые встречаются как в чистом, так и в смешанном виде:

1) циничный водитель, у которого закрепился опыт безнаказанности за совершенные правонарушения, отсутствует (или снижен) страх быть наказанным. Это сочетается с возможным нахождением гражданина в состоянии опьянения, недостаточно развитыми нравственными чувствами (вины, долга, ответственности, сострадания к возможным или реальным жертвам и пр.) и пренебрежением к ПДД, игнорированием в целом культуры безопасного поведения на дорогах;

2) провоцирующий водитель - тот, кто своими действиями намеренно создает другим участникам дорожного движения условия для совершения правонарушений, а также способствует склонению сотрудников ДПС к различным нарушениям.

Поведение такого водителя может сопровождаться отрицанием произошедшего нарушения, претензиями и неприязнью в адрес сотрудника, негодованием и возмущениями по поводу применяемых к нему административных санкций, демонстративной видео-, аудио- или фотосъемкой. Некоторые из них фиксируют заранее подготовленные ими провокации и выкладывают их в Интернет для всеобщего обозрения. Такая форма самовыражения и самоутверждения, сочетающаяся со склонностью к риску, основана на желании привлечь к себе внимание, извлечь из этого определенную выгоду. Позитивное эмоциональное подкрепление,

---

<sup>1</sup> Иншаков С.М. Криминология. – М.: Юриспруденция, 2000. – С. 235 – 236

получаемое такими водителями от провокаций и полученных результатов, становится стимулом для накопления опыта повторных правонарушений, создает угрозу безопасности;

3) агрессивно-рискованный водитель в силу легкости возникновения негативных эмоций и проявления враждебности, агрессивности как черт характера создает в общении с другими участниками дорожного движения и сотрудниками ДПС конфликты, включая непредсказуемые, порой безрассудные действия, которые усиливаются состоянием опьянения. Агрессивное, рискованное поведение в сочетании с низким уровнем правосознания, открытыми конфликтами с Правилами дорожного движения приводят водителя к систематическим правонарушениям ПДД и созданию аварийных ситуаций;

4) неопытный водитель, т. е. обладающий недостаточным опытом вождения, в т. ч. сниженным уровнем автоматизации действий, не может соблюдать ПДД в силу ограниченной саморегуляции поведения и слабым уровнем подготовленности. Попадая из-за ограниченного опыта в различные дорожные ситуации, он не успевает обращать внимание на дорожные знаки, разметку и пр. и совершает правонарушение. Накопление водителем опыта нарушений ПДД, отсутствие должного самоанализа и неумение делать выводы становятся дополнительными факторами повторных нарушений ПДД;

5) эмоционально-неустойчивый (тревожный) водитель в условиях дорожного движения легко поддается страху и проявляет тем самым склонность к эмоциональной реакции на дорожную ситуацию. В качестве стрессовых выступают следующие ситуации дорожного движения: с непредсказуемым исходом, быстрой сменой действующих факторов и неупорядоченными параметрами, угрозой для жизни и здоровья. Возникающее свойство «суженного сознания» снижает у такого водителя

работу мышления, логики, прогноза дорожной обстановки и эффективность действий, увеличивает ошибки.<sup>1</sup>

С.Н. Дмитриев на основе «злостного» типа выделяет целый ряд подгрупп водителей. К первой подгруппе относятся: «экстремист», который стремится быть впереди всех на дороге и «осевик», стремящийся двигаться как можно ближе к разделительной полосе. Ко второй подгруппе относятся водители, для которых управление автомобилем – это работа. В число таких входят водители большегрузов, такси, а также занятых в сфере индивидуального предпринимательства. К третьей подгруппе относятся водители меланхолики, которые проявляют халатность и невнимательность на дороге. К четвертой группе относятся водители, которые отнесены к «случайному» типу. В основном нарушение правил такими лицами возникает из-за внешних дорожных условий, неправильными действиями самих потерпевших на дороге.<sup>2</sup>

Д.А. Никитас в своей работе указывает, что французские специалисты считают, что до пробега 500 км водитель практически поглощен только управлением своего автомобиля, а на других участников движения он не обращает внимания. От 500 до 3000 км пробега поведение водителя начинает постепенно соответствовать складывающейся дорожной обстановке. После пробега 3000 км навыки управления стабилизируются, и водитель может более надежно управлять автомобилем. Чтобы достичь профессионального мастерства, необходимо хотя бы один раз «объехать вокруг земного шара», т.е. наездить не менее 40000 км.<sup>3</sup>

Исследование, проведенное О.Н. Ходасевичем, показывает, что во всех возрастных категориях водителей, проявляющих девиантное поведение,

---

<sup>1</sup> Костина Л.Н. Взаимосвязи психологических и криминологических особенностей личности водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения // Ученые записки ОГУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2014. – № 1. – С. 438.

<sup>2</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудника ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – С. 39.

<sup>3</sup> Никитас Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления // Российский следователь. – 2006. – № 8 – С. 30.



преобладает удельный вес лиц, занятых общественным трудом. Это группу чаще всего представляют коммерсанты, предприниматели, студенты, то есть та часть населения, возраст которой колеблется от 18 до 30 лет.<sup>1</sup> По нашему мнению, это связано с тем, что лица данной возрастной группы – это в большей степени начинающие водители, которые еще не достигли совершенства в управлении транспортным средством.

Согласно «Сведениям о дорожно-транспортных происшествиях», которые формируются ежемесячно на официальном сайте ГИБДД, следует, что большее количество ДТП возникает у лиц, возраст которых составляет от 18 до 21 лет, от 40 до 50 лет. Исходя из указанных ранее данных можно сделать вывод, что на сегодняшний день имеется тенденция роста числа ДТП у лиц старшей категории. По нашему мнению, это связано с чрезмерной уверенностью водителей в своих профессиональных навыках, что в конечном счете приводит к непредвиденным ситуациям.

Анализ, проведенный В.И. Неверовым позволяет сделать вывод, что дорожно-транспортные преступления чаще всего совершаются лицами, которые находятся в брачных отношениях.<sup>2</sup> По нашему мнению, это связано с негативной обстановкой в семье, а именно с различными конфликтами, которые могут вызывать побуждение к вымещению злости на дороге.

Анализ, проведенный К.С. Латыповой показывает, что женщины реже проявляют девиантное поведение на дорогах и, как следствие, совершают дорожно-транспортные происшествия. Они более аккуратно управляют транспортным средством, строже соблюдают дисциплину и меньше, чем мужчины, склонны к нарушениям ПДД, прежде всего - к управлению транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.<sup>3</sup> Мы согласны с мнением автора. По нашему мнению, это связано с тем, что

---

<sup>1</sup> Ходасевич О.Н. Криминологическая характеристика и предупреждения автотранспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Челябинск, 2004. – С. 84.

<sup>2</sup> Неверов В.И. Указ. Соч. – С. 110.

<sup>3</sup> Латыпова К.С. К вопросу о социальной характеристике водителей, проявляющих девиантное поведение на дорогах России // Вестник БГУ. – 2015. – № 14. – С. 76.

мужчины при управлении транспортным средством наиболее часто проявляют вспыльчивость, нервозность и пренебрежение к другим участникам движения, что в конечном счете может привести к негативным последствиям.

Д.Н. Юрпалова, исследуя криминологическую характеристику личности женщины, совершившей дорожно-транспортное преступление приходит к выводу, что в основном подобные деяния совершаются женщинами в возрасте от 26 до 40 лет, подавляющее большинство из которых составляют безработные, в основном домохозяйки либо рабочие. Несмотря на то, что данная категория обладает достаточно длительным опытом вождения автомобиля (6-10 и более лет), тем не менее в их поведении часто усматриваются неуверенность в своих действиях, либо чрезмерная беспечность.<sup>1</sup>

В юридической литературе исследованию криминологической характеристике личности подвергается водитель, являющийся сотрудником правоохранительных органов. В.Н. Кудрявцев, Ю.М. Антонян отмечают, что наиболее криминогенным периодом службы является от 3 до 6 лет.<sup>2</sup> По нашему мнению, это связано с высокомерием и ложным суждением, о том, что человек, работающих в правоохранительных органах, является в полной мере опытным сотрудником, которому известны все нормативные правовые акты.

По мнению, Н.П. Бакулина мотивами нарушений правил дорожного движения сотрудниками правоохранительных органов являются: неуважение к нормам, правилам, стремление к неоправданной свободе поведения; повышенная тревожность и неуверенность, нерешительность; несдержанность, склонность к конфликтам; высокая напряженность,

---

<sup>1</sup> Юрпалова Д.Н. Криминологическая характеристика личности женщины, совершившей дорожно-транспортное преступление // Теория и практика общественного развития. – 2013. – № 5 – С. 357.

<sup>2</sup> Антонян Ю.М., Кудрявцев В. Н., Эминов В. Е. Личность преступника. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. – С. 52.

взвинченность; плохие способности к планированию, прогнозированию, самоконтролю и непрактичность; безразличие к общественному мнению; чрезмерная уверенность в себе и неуважение к окружающим, беспечность, плохие способности к абстракциям, установлению связи между событиями; низкая помехоустойчивость.<sup>1</sup> Согласно проведенному исследованию Д.О. Кузьменко, наибольшее число сотрудников, осужденных за преступления в сфере транспорта, имели классные чины от звания сержанта до капитана (около 68 %).<sup>2</sup> По нашему мнению, это связано с нравственными особенностями данной группы.

Подводя итог криминологической характеристике личности водителя, как субъекта дорожно-транспортного преступления можно сделать выводы. Во-первых, в юридической литературе приводится различная классификация типов водителей. По нашему мнению, наиболее приемлемой является концепция, согласно которой, водители подразделяются на: «случайный» тип (водители меланхолики, которые проявляют халатность и невнимательность на дороге) и «злостный» тип (водители с рецидивом в сфере транспорта). На основе таких критерий, рядом авторов выделяются различные подтипы личности водителей. Так, например, водитель циничный, провоцирующий, агрессивнo-рискованный, экстремист, осевик и другие. Во-вторых, на основе анализа статистических данных, приводимых различными авторами мы можем отметить, что дорожно-транспортные преступления чаще всего совершаются лицами в возрасте от 18 до 30 лет, занятых общественным трудом, имеющих средне-специальное образование, состоящих в брачных отношениях. В-третьих, женщины-водители реже проявляют девиантное поведение на дорогах и, как следствие, совершают дорожно-транспортные

---

<sup>1</sup> Бакулин Н.П. Деликтологическая характеристика личности водителя-нарушителя, управляющего служебно-оперативным транспортным средством МВД // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – Т. 15. – С. 163.

<sup>2</sup> Кузьменко Д.О. Криминологическая характеристика особенностей личности преступника, совершившего дорожно-транспортное преступление, связанное с наездом на пешехода // Социально-экономические явления и процессы. – 2009. – № 3. – С. 43.

происшествия. В-четвертых, в силу общественной значимости в юридической литературе отдельно анализируется криминологическая характеристика личности водителя, являющийся сотрудником правоохранительных органов. Авторами отмечается, что наиболее криминогенным периодом службы является от 3 до 6 лет. Наибольшее число сотрудников, осужденных за преступления в сфере транспорта, имели классные чины от звания сержанта до капитана (около 68 %). В заключении стоит отметить, что проанализированные типы личности неосторожного преступления в области дорожного движения должны подвергаться более интенсивному профилактическому воздействию со стороны государственных органов.

### 3.2. Причины и предупреждение преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Криминогенные детерминанты по своему содержанию – это объективные причины и условия преступности.<sup>1</sup> В криминологии принято различать эти два понятия. Ю.А. Воронин отмечает, что причины – это явления, которые могут порождать рост преступности или ее снижение. Условия – это лишь внешнеблагоприятные факторы, которые способствуют реализации преступности.<sup>2</sup> Стоит отметить, что в юридической литературе причины и условия иногда объединяются по термином «фактор» преступного поведения.<sup>3</sup>

По мнению К.С. Латыповой причинами девиантного поведения водителей на дороге и совершение ДТП является:

---

<sup>1</sup> Криминология: учебник / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Г.М. Миньковского. – М.: Юрид. лит., 1994. – С. 7.

<sup>2</sup> Воронин Ю.А. Преступность и ее первопричины: криминологическая интерпретация // Вестник Челябинского государственного университета. – 2013. – № 27. – С. 65.

<sup>3</sup> Криминология: учеб. пособие / под ред. Н.Ф. Кузнецовой. – М.: Изд-во Проспект, 2006. – С. 69 – 70.

1) управление в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, под воздействие психотропных или одурманивающих веществ;

2) использование мобильных телефонов при управлении транспортным средством;

3) наружная реклама на баннерах, как отвлекающий фактор.<sup>1</sup>

По нашему мнению, особого внимания заслуживает наружная реклама. Это связано с тем, что такой род деятельности никак не урегулирован российским законодательством и зачастую такой вид рекламы на дороге в силу своих особенностей (слишком яркого света, частого мигания) может привести водителя к аварийной ситуации.

По мнению А.А. Шапкина причины автотранспортных преступлений напрямую связаны с личностными особенностями водителя: эгоизмом, социальной расхлябанностью, безответственностью, неуважительным отношением к другим участникам дорожного движения.<sup>2</sup> По нашему мнению, это связано с низким нравственным уровнем развития человека, который зачастую должен формироваться в подростковом возрасте и окончательно закрепляться при прохождении обучения в автошколе.

Л.А. Алексеева в качестве основных объективных причин возникновения ДТП выделяет, прежде всего:

1) неудовлетворительное состояние улиц и дорог, которое может быть вызвано неправильным проектированием, строительством или эксплуатацией дороги, плохим искусственным освещением, отсутствием средств, регулирующих движение (светофоры, линии разметки);

2) технические неисправности транспортного средства.

К субъективным причинам автор относит человеческий фактор.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Латыпова К.С. Причины и условия девиантного поведения водителей автотранспортных средств на дорогах России // Вестник БГУ. – 2014. – № 1. – С. 76.

<sup>2</sup> Шапкин А.А. Криминологические особенности и предупреждение автотранспортных преступлений // Вестник ТГУ. – 2012. – № 10. – С. 353.

<sup>3</sup> Алексеева Л.А. Специфика детерминации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Ученые записки ОГУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2013. – № 2. – С. 229.

Стоит отметить, что детерминанты автомобильных преступлений носят комплексный характер. В связи с этим считаем недопустимым сводить их исключительно к объективным или субъективным факторам. По нашему мнению, множество обстоятельств влияет на возникновение данного вида преступления.

В целом нарушение правил дорожного движения участниками дорожного движения заключаются:

1) водителями – в превышении безопасной скорости при маневрах (повороте, обгоне, необходимости уклониться от столкновения или наезда, объехать препятствие или неровность дороги), попадании на участок дороги с худшими характеристиками; обострении дорожной обстановки; несоблюдении очередности проезда перекрестков; неподачи или неправильной подачи предупредительного сигнала; неправильном расчете минимального остановочного пути при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия и др.;

2) пешеходами - в неожиданном появлении пешехода из-за препятствия (например, из-за стоящего на остановке автобуса, автомобиля у тротуара или обочины); внезапном выходе из-за транспортного средства, движущегося в попутном или встречном направлении; непредсказуемом поведении пешехода, при котором водитель ошибочно уверен во взаимном контакте с пешеходом (например, пешеход, явно пережидающий проезд автомашины, вдруг перебегает наперерез); выходе на проезжую часть в месте, где это запрещено; внезапном выходе из неосвещенной зоны дороги и другие.<sup>1</sup>

В.И. Неверовым была затронута проблема безопасности перевозок пассажиров водителями коммерческих маршрутных такси на автобусах малой вместимости, марки «ПАЗ», «Газель» и т. п.<sup>2</sup> Это проблема до сих пор остается актуальной. Стоит отметить, что водителем маршрутного такси

---

<sup>1</sup> Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – № 5. – С. 240.

<sup>2</sup> Неверов В.И. Указ. Соч. – С. 140.

может стать любое лицо, имеющее соответствующую категорию в водительском удостоверении. От указанных лиц, не требуется глубоких знаний в области ПДД и профессионального навыка в управлении транспортным средством. На примере собственных наблюдений в г. Челябинске нами сделан вывод, что в большом количестве водителями маршрутных такси являются иммигранты из ближних стран. Их вождение характеризуется чрезмерной наглостью в отношении других участников дорожного движения, частыми латентными нарушениями правил дорожного движения, что в свою очередь может привести к последствиям в ст. 264 УК РФ. По нашему мнению, необходимо усиление контроля со стороны государственных органов субъекта РФ. Так, например, в Санкт-Петербурге транспортники начали закупать программы-тренажеры, чтобы подготовить своих работников и заодно научить их ездить, не нарушая.

Социальными причинами и условиями преступности в сфере автотранспорта являются: пьянство, дифференциация доходов, поляризация различных слоев населения в зависимости от уровня материального положения, обнищание и маргинализация некоторой части населения, всеобщее падение дисциплины, проявление правового нигилизма, несформированность среднего класса как основы стабильного развития общества, отсутствие полноценного, системного социального контроля со стороны государственных органов, школы, образовательных учреждений, семьи за воспитанием подрастающего поколения в духе соблюдения законов в сфере дорожного движения.<sup>1</sup> Мы считаем, что криминогенные детерминанты, указанные автором, безусловно влияют на динамику преступности в обществе.

По мнению Е.О. Ефимовой на сегодняшний день актуальной остается проблема участия автомобилей, не отвечающих по техническому состоянию, общим требованиям безопасности, что, в свою очередь, является одним из

---

<sup>1</sup> Неверов В.И. Указ. Соч. – С. 155.

условий совершения водителями дорожно-транспортных происшествий.<sup>1</sup> По нашему мнению, это связано с ухудшающимся материальным положением водителей, которые в большинстве случаев не в полной мере могут содержать свой автомобиль в хорошем техническом состоянии и тем самым нарушают правила дорожного движения. Это в свою очередь может привести к последствиям, указанным в ст. 264 УК РФ.

Стоит отметить, что экономическое положение водителей может влиять на количество совершения правонарушений и преступления по ст. 264 УК РФ. Это связано с тем, что зачастую материальное положение таких лиц позволяет им систематически нарушать правила дорожного движения и уплачивать штрафы, а также прекращать уголовные дела в связи с примирением сторон. В связи с этим, считаем необходимым затронуть вопрос о введении недопустимости освобождения от уголовной ответственности в связи с примирением сторон в квалифицированных составах ст. 264 УК РФ. Судебная практика прекращения уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, в последнее время показывает, что в основном уголовные дела указанной категории судом прекращаются в связи с примирением сторон по ч. 1 ст. 264 УК РФ, ч. 3 ст. 264 УК РФ. В случае заявления потерпевшим ходатайства о прекращении уголовного дела в связи с примирением сторон в отношении лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения, либо, когда последствием преступления является смерть двух и более лиц (ч. 2 ст. 264 УК РФ, ч.4 ст. 264 УК РФ, ч. 5 ст. 264 УК РФ, ч. 6 ст. 264 УК РФ), суды отказывают в удовлетворении ходатайства потерпевшим и рассматривают уголовное дело по существу с вынесением судебного решения.

Тем не менее, в связи с незакрепленностью запрета об освобождения от уголовной ответственности с примирением сторон в некоторых

---

<sup>1</sup> Ефимова Е.О. Состояние дорог и транспорта как определяющие условия совершения неосторожных дорожно-транспортных преступлений // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2012. – № 2. – С. 59.



квалифицированных составах ст. 264 УК РФ на практике могут возникнуть случаи удовлетворения таких ходатайств. В результате родственники погибших смогут непосредственно влиять на решение вопроса о привлечении к уголовной ответственности пьяного водителя, что, по нашему мнению, недопустимо.

Статья 76 УК РФ говорит о том, что лицо, впервые совершившее преступление небольшой или средней тяжести, может быть освобождено от уголовной ответственности, если оно примирилось с потерпевшим и загладило причиненный потерпевшему вред. Указанная норма дает возможность закончить дело примирением по делам небольшой и средней тяжести без каких-либо ограничений.

Пункт 16 Постановления Пленума от 09.12.2008 № 25 разъясняет, что прекращение уголовного дела о преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, за примирением сторон является правом, а не обязанностью суда. При принятии решения о прекращении уголовного дела в связи с примирением лица, совершившего преступление, с потерпевшим, суду надлежит всесторонне исследовать характер и степень общественной опасности содеянного, данные о личности подсудимого, иные обстоятельства дела (надлежащее ли лицо признано потерпевшим, его материальное положение, оказывалось ли давление на потерпевшего с целью примирения, какие действия были предприняты виновным для того, чтобы загладить причиненный преступлением вред, и т.д.).

В юридической литературе высказывается мнение о недопустимости такого решения. Так Е.К. Газданова отмечает, что нельзя признать правильность того, что уголовное преследование по ч. ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ может быть прекращено на основании ст. 76 УК РФ. Мы согласимся с ее мнением и считаем, что общественно опасные последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшим по вине пьяного водителя достаточно серьезны, чтобы иметь положение об исключение уголовной ответственности.

В связи с этим считаем необходимым: во-первых, дополнить Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности» разъяснением, о том, что в случаях, если в результате дорожно-транспортного происшествия по вине лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения наступила смерть одного и более лиц, суд не вправе освободить его от уголовной ответственности в связи с примирением сторон; во-вторых, дополнить ст. 76 УК РФ положением, о том, что если преступление небольшой или средней тяжести было совершено в состоянии опьянения, то лицо не может быть освобождено от уголовной ответственности. По нашему мнению, это позволит в полной мере усилить статус суда и наиболее эффективно обеспечивать принцип справедливости уголовного закона.

Ефимова Е.О. указывает, что одним из условий, способствующих совершению неосторожных автодорожных преступлений, является недостаточный или вовсе отсутствующий надзор контролирующих органов за безопасностью дорожного движения.<sup>1</sup> Мы согласимся с ее мнением и считаем, что в первую очередь это касается сотрудников ДПС, которые должны пресекать и предупреждать правонарушения на дороге. По нашему мнению, причиной является постоянно сокращающийся штат ГИБДД РФ, который негативно сказывается на безопасности дорожного движения, что способствует совершению правонарушений и преступления.

Совершение преступлений неразрывно связано с духовно-нравственным развитием будущих водителей. Причина любого антисоциального поведения кроется в заложенных ему в подростковом возрасте каких-либо ценностей, интересов. Рядом авторов отмечается ожесточение нравов, деморализация межличностных отношений, усиление эгоцентризма и индивидуализма у

---

<sup>1</sup> Ефимова Е.О. Состояние дорог и транспорта как определяющие условия совершения неосторожных дорожно-транспортных преступлений. – С. 60.

многих людей в современном обществе.<sup>1</sup> Считаем, что такое поведение у граждан формирует интернет и телевидение. Например, суть так называемого дела о гонках на «Гелендвагене» была в том, что: «22 мая 2016 года сотрудники ГИБДД попытались остановить автомобиль, принадлежавший Руслану Шамсуарову, сыну топ-менеджера «Лукойла», – однако сделать это не удалось, и завязалась погоня, длившаяся несколько часов. Все это время 20-летний Шамсуаров (он был не за рулем) вел видеотрансляцию в Periscope...». <sup>2</sup> В связи с тем, что такое антисоциальное отношение транслировалось в известном приложении для мобильных устройств «Periscope», аудиторию которого составляют лица подрастающего поколения, мы можем сделать вывод о негативном влиянии интернет сообщества на духовно-нравственное воспитание.

К причинам дорожно-транспортных преступлений относится и состояние алкогольного и наркотического опьянения. Каждый водитель знает, о негативных свойствах алкоголя и наркотиков, к ним как правило можно отнести: снижение реакции, физической активности, нарушения координации, психические расстройства. Несмотря на это, многие преступления совершаются именно в таком состоянии. По мнению Ефимовой Е.О. такое девиантное поведение является «заразительным», особенно в кругах тех категорий граждан, которые особенно подвержены чужому влиянию.<sup>3</sup> Мы согласимся с ее мнением, и считаем, что политика государства по профилактике борьбы с алкоголем и наркоманией должна в большей степени охватывать лиц подрастающего поколения.

Стоит отметить, что, сравнив показатели состояния безопасности дорожного движения в Челябинской области за отдельно взятые периоды

---

<sup>1</sup> Громов В.Г. Указ. Соч. – С. 41.

<sup>2</sup> Дело о гонках на «Гелендвагене». Итоги. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://meduza.io/feature/2016/10/17/delo-o-gonkah-na-gelendvagene-itogi> (Дата обращения: 26.11.2016)

<sup>3</sup> Ефимова Е.О. Социально-демографические особенности личности неосторожного преступника, виновного в дорожно-транспортном преступлении // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2013. – № 1. – С. 79.

времени, а именно 2015 год и по ноябрь 2016 года, наблюдается небольшое снижение ДТП с участием водителей, которые в момент управления находились в состоянии опьянения. По нашему мнению, это связано с наиболее качественной профилактической работой сотрудников ГИБДД.

К условиям дорожных преступлений можно также отнести и некачественное состояние автомобильных дорог. В.Н. Веселов отмечает, что в случаях, когда проводился детальный анализ с осмотром мест происшествий и учетом конкретных особенностей их возникновения, выяснялось, что дорожные условия являются прямой или косвенной причиной 60-75 % ДТП.<sup>1</sup> Мы согласимся с его мнением и считаем, что низкое качество материалов, технологий и обеспечения контроля во многих случаях становится условием для совершения неосторожных преступных деяний. По нашему мнению, законодателю необходимо задуматься о пересмотре значимости дорожных условий в совершении субъектом общественно опасных последствий ст. 264 УК РФ.

Предупреждение преступности – это многоуровневая система мер и осуществляющих их субъектов, направленная на: 1) выявление и устранение либо ослабление и нейтрализацию причин преступности, отдельных ее видов, а также способствующих им условий; 2) выявление и устранение ситуаций на определенных территориях или в определенной среде, непосредственно мотивирующих или провоцирующих совершение преступлений; 3) выявление в структуре населения групп повышенного криминального риска и снижение этого риска; 4) выявление лиц, поведение которых указывает на реальную возможность совершения преступлений, и оказание на них сдерживающего и корректирующего воздействия, а в случае необходимости – и на их ближайшее окружение.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Веселов В.Н. Влияние технического уровня и эксплуатационного состояния автомобильных дорог на уровень аварийности // Вестник АГТУ. – 2012. – № 1. – С. 23.

<sup>2</sup> Антонян Ю.М., Кудрявцев В. Н., Эминов В. Е. Личность преступника. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. – С. 80.

В юридической литературе распространённой классификацией предупреждения преступности является по уровню профилактики на: 1) общесоциальный – это деятельность государства и общества, их институтов, направленную на разрешение противоречий, возникающих в областях общественной жизни, в сфере экономики, политики, социальной и культурной областях; 2) специально-криминологический – это деятельность направлена на отдельные виды преступного поведения, например, в сфере неосторожной преступности; 3) индивидуальный - это воздействие на криминогенные факторы, способные вызвать совершение данных преступлений конкретным лицом.<sup>1</sup>

На общесоциальном уровне профилактика осуществляется государством в виде создания и разработки социальных, экономических планов, поддержание дорожной сфере в безопасном состоянии, в законодательном правотворчестве в области безопасности движения. Например, Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» для школ разработаны анимационные и видеофильмы по БДД; электронный интерактивный курс по БДД. Планируется создание и размещение радиопрограмм и видеопрограмм по тематике БДД.<sup>2</sup>

На специально-криминологическом уровне профилактика представляет собой воздействие на причины и условия преступности, на определенные социальные группы, которые обладают повышенной криминогенностью и виктимностью.<sup>3</sup> Например, в НИУ Южно-Уральского государственного университета (филиал в г. Златоусте) периодически выступает начальник ГИБДД Златоуста. Это связано с профилактической работой, направленной

---

<sup>1</sup> Соляной А.В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений // Актуальные проблемы российского права. – 2011. – № 1. – С. 238.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 11.10.2016) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // Собрание законодательства РФ. – 14.10.2013. – № 41. – Ст. 5183.

<sup>3</sup> Криминология: учеб. пособие / под ред. Н.Ф. Кузнецовой. – М.: Изд-во Проспект, 2006. – С. 88.

непосредственно на предупреждение правонарушений со стороны водителей (студентов) и пешеход, как участников дорожного движения.

На индивидуальном уровне профилактика представляет собой систематическую работу с конкретным лицом, совершившем или предрасположенным к осуществлению дорожно-транспортного преступления. По нашему мнению, индивидуальному воздействию должны подвергаться лица, имевшие рецидивы в совершении правонарушений, а также судимые по ст. 264 УК РФ.

По мнению А.Ю. Кравцова для профилактики на индивидуальном уровне:

- 1) необходимо создание программно-аппаратного комплекса и внедрение его в программу подготовки водителей в качестве обязательного элемента сдачи экзамена с целью закрепления условной связи между аварийной ситуацией и адекватной реакцией водителя, а также формирования навыков анализа предаварийной ситуации;
- 2) необходимо использовать возможности социальной рекламы для актуализации последствий дорожно-транспортных преступлений в сознании участников дорожного движения, а также представление нарушителей правил дорожного движения в крайне ироничном, глупом виде, снижающем престижность таких моделей поведения и соответствующих социально-психологических установок.<sup>1</sup> Мы согласны с его мнением и считаем, что указанные предложение будут соответствовать Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

А.П. Бохан предлагает целый комплекс мер. Во-первых, осуществление системного подхода по организации научной и профессиональной системы информации и пропаганды безопасного дорожного движения. Для чего необходимо: информирование в ежедневной, еженедельной прессе, в том числе в отраслевых и коммерческих газетах, о негативных последствиях

---

<sup>1</sup> Кравцов А.Ю. Направления совершенствования индивидуального предупреждения дорожно-транспортной преступности // Сибирский юридический вестник. – 2016. – № 3. – С. 99.

нарушений требований Правил дорожного движения, о состоянии аварийности, дорожных условиях, ремонте или закрытии дорог для движения транспорта, а также осуществление других публикаций для воспитания устойчивых навыков безопасного поведения на проезжей части, формирования доверия к правоохранительным органам; выпуск информационных, тематических программ, роликов и коротких выступлений по телевидению и радиовещанию по тематике безопасности дорожного движения, выпуск детских теле- и радиопередач по правилам безопасного поведения; издание специализированной литературы, плакатов, календарей и другой печатной продукции по безопасности дорожного движения; установка щитов, табло на обочинах аварийных участков дорог (автоматические табло со световым текстом, показывающим, например, долю водителей, пренебрегающих обязанностью уступить дорогу пешеходу за определенный период времени (за последний час, день, неделю); либо количество водителей, превысивших установленный скоростной режим; либо текст: «Ваша скорость XX км/час», «Вы едете слишком быстро!», «Слишком близко! Увеличить дистанцию!»); привлечение известных людей к пропаганде определенных мероприятий по безопасности дорожного движения; разработка положения и организация конкурсов «Знатоки Правил дорожного движения» среди водителей, пешеходов, школьников, смотров детских агитбригад «Светофор», слетов юных пропагандистов БДД, проведение на базах летних оздоровительных лагерей профильных смен подростков «Безопасное колесо». Во-вторых, повышение профессионального уровня подготовки участников дорожного движения должно предусматривать: введение возрастного ценза на допуск к управлению транспортом в зависимости от мощности двигателя, а именно, разрешить лицам в возрасте от 16 до 18 лет управление мотоциклами с объемом двигателя, не превышающим 250 куб. см, в возрасте от 18 до 20 лет - объемом до 350 куб.; введение в практику поэтапную сдачу экзамена будущими водителями; организация контроля за качеством подготовки

водителей, повышению их профессионального мастерства, организации стажировки и переподготовки водительского состава; организация на базе высшего учебного (педагогического) заведения, института повышения квалификации учителей подготовки и переподготовки преподавателей дисциплины «Основы безопасности и Правила дорожного движения» для школьников и дошкольников; разработка методики преподавания и обеспечение обязательного дошкольного обучения и изучения школьниками программы по Правилам дорожного движения, предусмотрев при этом оплату учебной нагрузки преподавателей, а также подготовка качественных программ и учебников, предназначенных для обучения правилам безопасного дорожного движения в диапазоне - от дошкольного и начального до вузовского; введение в практику обязательного применения светоотражателей на одежде школьников либо на ее элементах.<sup>1</sup> В-третьих, осуществление разработки и обеспечение комплекса мероприятий по организации послеаварийных действий, обеспечивающих наиболее быструю эвакуацию и квалифицированную помощь потерпевшим.

По нашему мнению, предложения автора вполне уместны и часть из них уже реализуется в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». Например, на официальном сайте Госавтоинспекции ежедневно отображается статистика аварийности на дорогах РФ. Также, МВД России разработан проект приказа, утверждающий «Порядок взаимодействия с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, и направления экзаменатора».

Ефимова Е.О. отмечает, что помимо снабжения информационными указателями всех необходимых участков дорог, нанесения разметки,

---

<sup>1</sup> Бохан А.П. Предупреждение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник Северо-Кавказского гуманитарного института. – 2014. – № 1. – С. 26.



улучшения освещенности на опасных участках хотим указать на необходимость и значимость применения методов нанотехнологий. Современный состав асфальтового покрытия теперь стал включать в себя отработанную гранулированную резину от старых автопокрышек. Такой наноасфальт успешно используется в Израиле, в России он появился сравнительно недавно, но эффект от применения стабильно оправдывается, тем более что появилась реальная возможность использовать тысячи ненужных и выбрасываемых автопокрышек. Теперь они представляют из себя «черное золото», перспективы использования которого велики.<sup>1</sup> Мы согласны с мнением автора и считаем, что скорейшее распространение на всей территории страны такой технологии позволит улучшить качество дорог и сэкономить бюджетные средства.

Говоря о системе подготовки водителей в автошколах, стоит отметить, что в первую очередь деятельность таких организаций коммерческая, то есть направлена на извлечение прибыли. Уделяется малое количество времени вопросам формирования правосознания у стажеров, не используются современные технические, технологические и методологические достижения, способствующие повышению качества подготовки водителей. По нашему мнению, необходимо более детально проработать теоретический комплекс.

Стоит сказать, что МВД России был разработан регламент новых правил приема экзамена на вождение, который вступил в силу 1 сентября 2016 года. Например, добавлены новые упражнения на автодроме (проезд перекрестка на автоматизированном автодроме), изменено время сдачи экзамена и т.д. Мы считаем, что такие нововведения создадут более комфортные условия сдачи, сократят временные затраты и повысят объективность оценки экзаменуемых.

Поляковой С.В. отмечается значимость специальной федеральной программы Германии под названием «SAFE-NET PLUS» - «Дальнейшее

---

<sup>1</sup> Ефимова Е.О. Система необходимых предупредительных мер дорожно-транспортной преступности в России // Транспортное право. – 2014. – № 4. – С. 25.

распространение опыта безопасного вождения среди начинающих водителей». Она предусматривала добровольное вступление на новые курсы заканчивающих автошколу молодых водителей и выдачу им не постоянных, а временных (пробных) водительских удостоверений с установлением испытательного срока не менее года. Молодые водители продолжали обучение, посещая теоретические и практические занятия, а также семинары по повышению водительской квалификации, последнее занятие являлось зачетным. Однако регулярное и активное участие в семинарах дает право на досрочное получение постоянного водительского удостоверения без сдачи зачета. Для стимулирования процесса вступления в клуб «SAFE-NET PLUS» и дальнейшего стабильного обучения его членам предусматривается ряд льгот. Так, вступивший получает право на выгодных условиях взять в аренду на год новый автомобиль в одном из автосалонов, который является участником программы. В частности, если ученик успевае т на «отлично», страховая компания «DAS» гарантирует ему выгодный базовый тариф. Заключая с ней соглашение, отличник «стартует» не с общепринятого страхового взноса. Таким образом, владелец, например, «Мазды» экономит за год 2000 евро. Успешная сдача зачетов на итоговом семинаре тоже поощряется: выпускник получает от фирмы «TOTAL» вознаграждение в виде чека на 250 евро.<sup>1</sup> По нашему мнению, такой вид поддержки государства безусловно сможет повлиять на формирование положительного поведения у начинающих водителей и повысить уровень их знаний.

По нашему мнению, увеличение размера уголовных и административных наказаний не приведет к высокому снижению преступности. Мы считаем, что необходимо более эффективно проводить воспитательные и профилактические работы в образовательных учреждениях, с лицами, постоянно нарушающими Правила дорожного движения.

---

<sup>1</sup> Полякова С.В. Подготовка водителей как один из основных элементов в системе обеспечения безопасности участников дорожного движения // Вестник Уральского института экономики, управления и права. – 2015. – № 2. – С. 111.

Неверовым В.И. отмечается предложение внедрения взамен штрафной системы ввести балльную систему наказаний за административные правонарушения в сфере дорожного движения. Балльная система применяется во многих странах Европы с развитой автомобилизацией и уже за более чем 30 летний срок доказала свою эффективность в предупреждении отклоняющего поведения на дорогах.<sup>1</sup> По нашему мнению, в российских реалиях на данном этапе правового развития такая система не совсем уместна, так как необходимо большое количество изменений в административном праве, в частности разработка сроков давности, разработка специальных средств фиксации и т.д.

Подводя итог анализу причин и условий преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо отметить, что исследованные в нашей работе криминологические детерминанты необходимо в полной мере учитывать государству для разработки мер по предупреждению преступлений по ст. 264 УК РФ и правонарушений, которые находятся в причинной связи между водителем и материальными последствиями. При разработке мер по предупреждению и профилактике правонарушений и преступлений в сфере дорожного транспорта государству необходимо как можно больше оказывать индивидуальное воздействие на «злостный» тип личности. К сожалению, можно констатировать тот факт, что пока данный уровень в нашей стране не реализуется должным образом. Стоит положительно отметить Федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», которая безусловно оказывает профилактическое воздействие на общественность путем разработки учебников по БДД, проведения лекций сотрудниками ГИБДД в образовательных учреждениях.

---

<sup>1</sup> Неверов В.И. Указ. Соч. – С. 189.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несмотря на то, что норма о преступных нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств существует с принятием Уголовного Кодекса РФ 1996 года, содержание и понимание данной нормы регулируется несколькими нормативными правовыми актами, тем не менее остаются большие сложности в определении квалификации деяния на законодательном и практическом уровнях.

Ст. 23 УК РФ закрепляет правило, что «лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других веществ, подлежит уголовной ответственности». Благодаря нововведениям законодателя, которые были указаны в ходе исследования, состояние опьянения стало фактором, влияющим на квалификацию, срок и размер наказания. В связи с этим на сегодняшний день необходимость закрепления правила ст. 23 УК РФ отсутствует. Поэтому считаем необходимым исключить указанную норму из перечня статей Общей части УК РФ.

Несмотря на то, что норма о преступных нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств существует с принятием Уголовного Кодекса РФ 1996 года многие вопросы, касающиеся квалификации по ст. 264 УК РФ остаются проблемными. Так не совсем ясно остаются решенными вопросы, касающиеся квалификации по совокупности ст. 264 и ст.ст. 168, 125 УК РФ. В ходе исследования различных точек зрения авторов на указанные несовершенства уголовного закона мы приходим к выводу, что решение проблем состоит в следующем. Во-первых, корректировки путем дополнения к ст. 168 УК РФ примечания, раскрывающего суть неосторожного обращения с источниками повышенной опасности для юридически корректной квалификации данного преступления с учетом выявленных противоречий. Следует отметить, что уголовное законодательство теоретически позволяет квалифицировать составы ст.ст.

264 и 168 УК РФ по совокупности. Во-вторых, для того, чтобы не возникало неясностей в правильной квалификации, установления причин и условий, которые образовали материальный состав ст. 264 УК РФ необходимо всегда прибегать к автотехнической экспертизе, которая ответит на вопрос: имел ли водитель в ситуации, которая изложена в обстоятельствах дела, техническую возможность предотвращения ДТП.

Неоднозначны мнения по поводу неосторожного сопричинения и квалификации преступления, если вред был причинен нескольким лицам в виде смерти и тяжкого вреда здоровью. По нашему мнению, целесообразно дополнить Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 «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» пунктом, проект которого разработан в ходе настоящего исследования.

В настоящее время остается не решенной проблема при квалификации деяния специального субъекта – военнослужащего, который в момент вождения находился в состоянии опьянения. По нашему мнению, это несомненно является пробелом в ст. 350 УК РФ и в связи с этим необходимо немедленно дополнить данную норму аналогичным отягчающим обстоятельством – управление военнослужащим боевой, специальной машиной в состоянии алкогольного опьянения, содержащимся в ст. 264 УК РФ.

Рассмотрев ранее опыт зарубежных стран в вопросе о пределах возраста, с которого лицо может привлекаться к уголовной ответственности за автототранспортные преступления, в процессе исследования мы приходим к выводу о том, что необходимо пересмотреть возраст привлечения к уголовной ответственности по ч. 3 – 6 ст. 264 УК РФ. По нашему мнению, целесообразно снизить его до 14 лет, так как данная норма в условиях ускоренного развития общества становится не способной защищать от

преступных посягательств такие объекты правовой охраны, как безопасность движения, эксплуатацию транспортных средств и жизнь, здоровье человека.

В процессе исследования криминологической характеристики личности водителя, как субъекта дорожно-транспортного преступления, в нашей работе сделан ряд выводов. Во-первых, в юридической литературе приводится различная классификация типов водителей. По нашему мнению, наиболее приемлемой является концепция, согласно которой, водители подразделяются на: «случайный» тип (водители меланхолики, которые проявляют халатность и невнимательность на дороге) и «злостный» тип (водители с рецидивом в сфере транспорта). На основе таких критерий, рядом авторов выделяются различные подтипы личности водителей. Так, например, водитель циничный, провоцирующий, агрессивно-рискованный, экстремист, осевик и другие. Во-вторых, на основе анализа статистических данных, приводимых различными авторами мы можем отметить, что дорожно-транспортные преступления чаще всего совершаются лицами в возрасте от 18 до 30 лет, занятых общественным трудом, имеющих среднее специальное образование, состоящих в брачных отношениях. В-третьих, женщины-водители реже проявляют девиантное поведение на дорогах и, как следствие, совершают дорожно-транспортные происшествия. В-четвертых, в силу общественной значимости в юридической литературе отдельно анализируется криминологическая характеристика личности водителя, являющийся сотрудником правоохранительных органов. Авторами отмечается, что наиболее криминогенным является период службы от 3 до 6 лет. Наибольшее число сотрудников, осужденных за преступления в сфере транспорта, имели классные чины от звания сержанта до капитана (около 68 %). В заключении стоит отметить, что проанализированные типы личности неосторожного преступления в области дорожного движения должны подвергаться более интенсивному профилактическому воздействию со стороны государственных органов.

В процессе исследования причин и условий преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо отметить, что указанные в нашей работе криминологические детерминанты необходимо в полной мере учитывать государству для разработки мер по предупреждению преступлений по ст. 264 УК РФ и правонарушений, которые находятся в причинной связи между водителем и материальными последствиями.

При разработке мер по предупреждению и профилактике правонарушений и преступлений в сфере дорожного транспорта государству необходимо как можно больше оказывать индивидуальное воздействие на «злостный» тип личности. В процессе исследования мы приходим к выводу, что индивидуальному воздействию должны подвергаться лица, имевшие рецидивы в совершении правонарушений, а также судимые по ст. 264 УК РФ. Указанные водители создают опасные ситуации на дорогах, которые требуют от других участников движения экстремальных усилий, чтобы избежать столкновения. К сожалению, можно констатировать тот факт, что пока данный уровень в нашей стране не реализуется должным образом из-за отсутствующего проекта, который должен быть разработан на законодательном уровне.

Стоит положительно отметить Федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», которая безусловно оказывает профилактическое воздействие на общественность путем разработки учебников по БДД, проведения лекций сотрудниками ГИБДД в образовательных учреждениях.

В процессе нашего исследования отмечается, что вопрос о введении недопустимости освобождения от уголовной ответственности в связи с примирением сторон в квалифицированных составах ст. 264 УК РФ является актуальным. В связи с этим считаем необходимым: во-первых, дополнить Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения

от уголовной ответственности» разъяснением о том, что в случаях, если в результате дорожно-транспортного происшествия по вине лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, наступила смерть одного и более лиц, суд не вправе освободить его от уголовной ответственности в связи с примирением сторон; во-вторых, дополнить ст. 76 УК РФ положением, о том, что если преступление небольшой или средней тяжести было совершено в состоянии опьянения, то лицо не может быть освобождено от уголовной ответственности. По нашему мнению, это позволит в полной мере усилить статус суда и наиболее эффективно обеспечивать принцип справедливости уголовного закона.

Все вышеперечисленные проблемы безусловно должны быть решены как можно скорее, так как это позволит правоприменителю более эффективно и качественно применять ст. 264 УК РФ для оценки уголовно-правового деяния подпадающих под указанную статью субъектов.

Подводя итог, стоит отметить, что высказанные предложения в процессе исследования по усовершенствованию уголовного законодательства в сфере автотранспорта и профилактических мероприятий, направленных на снижение уровня преступности не должны носить исключительный характер, так как данная проблема затрагивает многие отрасли права и свою очередь требует от государства постоянного анализа и корректировки законодательства. Поэтому, мы считаем, что исследования по данному направлению должны быть продолжены.



## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### Раздел 1 Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. – 04.08.2014. – № 31. – Ст. 4398.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 17.04.2017) // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.

3. Уголовно–процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 17.04.2017) // Собрание законодательства РФ. – 24.12.2001. – № 52 (Ч. 1). – Ст. 4921.

4. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии от 13.11.1998. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242733/> (Дата обращения: 11.10.2016).

5. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 09.07.1999 № 275-3. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://уголовный-кодекс.бел/statuya-64/> (Дата обращения: 06.10.2016).

6. Уголовный кодекс Украины от 05.04.2001 (ред. от 15.04.2008). Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravoved.in.ua/section-kodeks/134-yku/1142-026.html/> (Дата обращения: 07.10.2016).

7. Уголовный кодекс Грузии от 22.07.1999 № 2287. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.legislationline.org/download/Georgia\\_Criminal\\_Code\\_1999\\_am2015\\_ru.pdf](http://www.legislationline.org/download/Georgia_Criminal_Code_1999_am2015_ru.pdf) (Дата обращения: 07.10.2016).

8. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О безопасности дорожного движения» // Собрание Законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

9. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 24.03.2017) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 22.11.1993. – № 47. – Ст. 4531.

10. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 11.10.2016) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // Собрание законодательства РФ. – 14.10.2013. – № 41. – Ст. 5183.

11. Указ Президента РФ от 22.09.2006 № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 2006. – 26 сентября. – № 4180.

## Раздел 2 Использованная литература

1. Алексеева, Л.А. Специфика детерминации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Л.А. Алексеева // Ученые записки ОГУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2013. – № 2. – С. 228 – 231.

2. Антонян, Ю.М., Кудрявцев, В. Н., Эминов, В. Е. Личность преступника / Ю.М. Антонян, В.Н. Кудрявцев, В.Е. Эминов. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. – 333 с.

3. Бакулин, Н.П. Деликтологическая характеристика личности водителя-нарушителя, управляющего служебно-оперативным транспортным средством МВД / Н.П. Бакулин // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – Т. 15. – С. 161 – 165.

4. Бохан, А.П. Предупреждение преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А.П. Бохан //

Вестник Северо–Кавказского гуманитарного института. – 2014. – № 1. – С. 25 – 27.

5. Бурлаков, В.Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений / В.Н. Бурлаков // Известия вузов. Правоведение. – 2009. – № 1. – С. 121 – 129.

6. Бурдин, К.И. Проблемы установления причинной связи в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ / К.И. Бурдин // Science Time. – 2015. – № 4. – С. 77 – 81.

7. Веселов, В.Н. Влияние технического уровня и эксплуатационного состояния автомобильных дорог на уровень аварийности / В.Н. Веселов // Вестник АГТУ. – 2012. – № 1. – С. 21 – 25.

8. Войтенков, Е.А. Уголовная ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения (генезис отечественного законодательства и зарубежный опыт) / Е.А. Войтенков // Международное уголовное право и международная юстиция. – 2014. – № 1. – С. 17 – 19.

9. Воронин, Ю.А. Преступность и ее первопричины: криминологическо-политологическая интерпретация / Ю.А. Воронин // Вестник Челябинского государственного университета. – 2013. – № 27. – С. 62 – 72.

10. Газданова, Е.К. Неоднозначность законодательного подхода к уголовно-правовой оценке состояния опьянения / Е.К. Газданова // Актуальные проблемы российского права. – 2016. – № 4. – С. 156 – 160.

11. Громов, В.Г. Основы криминологии и профилактики преступлений: учеб. пособие / В.Г. Громов / под ред. А.Н. Варыгина, О.В. Шляпниковой. – Саратов: Научная книга, 2000. – 128 с.

12. Дело о гонках на «Гелендвагене». Итоги. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://meduza.io/feature/2016/10/17/delo-o-gonkah-na-gelendvagene-itogi> (Дата обращения: 26.11.2016)

13. Дмитриев, С.Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудника ГИБДД / С.Н. Дмитриев. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

14. Дугужев, У.М. Регулирование признаков преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран / У.М. Дугужев // Теория и практика общественного развития. – 2006. – № 3. – С. 1 – 10.
15. Ефимова, Е.О. Система необходимых предупредительных мер дорожно-транспортной преступности в России / Е.О. Ефимова // Транспортное право. – 2014. – № 4. – С. 24 – 27.
16. Ефимова, Е.О. Состояние дорог и транспорта как определяющие условия совершения неосторожных дорожно-транспортных преступлений / Е.О. Ефимова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2012. – № 2. – С. 58 – 62.
17. Ефимова, Е.О. Социально-демографические особенности личности неосторожного преступника, виновного в дорожно-транспортном преступлении / Е.О. Ефимова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. – 2013. – № 1. – С. 78 – 83.
18. Ефремов, И.А. Судебная автотехническая экспертиза: ее производство, назначение дополнительной либо повторной экспертизы, ее оценка как доказательства / И.А. Ефремов // Транспортное право. – 2011. – № 4. – С. 2 – 11.
19. Жулев, В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства / В.И. Жулев. – М.: Спарк, 2001. – 190 с.
20. Зворыгина, С.А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений / С.А. Зворыгина // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2011. – № 3. – С. 66 – 76.
21. Иванов, В.Д. Уголовное законодательство Российской Федерации: Часть Особенная / В.Д. Иванов. – Ростов-на-Дону: Булат, 1997. – 350 с.
22. Иншаков, С.М. Криминология / С.М. Иншаков. – М.: Юриспруденция, 2000. – 432 с.

23. Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / Н.И. Исаев / под ред. Н.Г. Кадникова. – М.: Юриспруденция, 2011. – 192 с.
24. Канашина, О.А. Взаимная вина в уголовном праве: необходимость установления / О.А. Канашина. – М.: Юрлитинформ, 2012. – 280 с.
25. Козаев, Н.Ш. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности уголовно-правовыми средствами / Н.Ш. Козаев // Транспортное право. – 2014. – № 4. – С. 20 – 23.
26. Козаев, Н.Ш. Современные производственные технологии и концепция неосторожного сопричинения в уголовном праве / Н.Ш. Козаев // Российский следователь. – 2013. – № 16. – С. 33 – 38.
27. Комментарий к Уголовному кодексу Республики Беларусь / под ред. А.В. Баркова. – Минск.: Тесей, 2003. – 605 с.
28. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный). 2-е изд. / под общей ред. А.В. Бриллиантова. – М.: Проспект, 2015. – 750 с.
29. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. В.И. Радченко. – М.: Проспект, 2010. – 704 с.
30. Коробеев, А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел / А.И. Коробеев // Соц. Законность. – 1988. – № 8. – С. 42 – 44.
31. Коробеев, А.И. Транспортные преступления: учеб. пособие / А.И. Коробеев. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – 195 с.
32. Коробеев, А.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств / А.И. Коробеев // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 11. – С. 44 – 48.

33. Костина, Л.Н. Взаимосвязи психологических и криминологических особенностей личности водителей, систематически нарушающих правила дорожного движения / Л.Н. Костина // Ученые записки ОГУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2014. – № 1. – С.437 – 441.
34. Кравцов, А.Ю. Направления совершенствования индивидуального предупреждения дорожно-транспортной преступности / А.Ю. Кравцов // Сибирский юридический вестник. – 2016. – № 3. – С. 97 – 102.
35. Кравцов, А.Ю., Сирохин, А.И., Скоморохов Р.В., Шиханов В.Н. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю. Кравцов, А.И. Сирохин, Р.В. Скоморохов, В.Н. Шиханов / под ред. В.В. Лунеева. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2011. – 603 с.
36. Криминология: учеб. пособие / под ред. Н.Ф. Кузнецовой. – М.: Изд-во Проспект, 2006. – 640 с.
37. Кудрявцев, В.Н. Причины правонарушений / В.Н. Кудрявцев. – М.: Наука, 1976. – 284 с.
38. Кудрявцев, В.Н. Стратегии борьбы с преступностью / В.Н. Кудрявцев. – М.: Наука, 2003. – 352 с.
39. Кузьменко, Д.О. Криминологическая характеристика особенностей личности преступника, совершившего дорожно-транспортное преступление, связанное с наездом на пешехода / Д.О. Кузьменко // Социально-экономические явления и процессы. – 2009. – № 3. – С. 42 – 45.
40. Латыпова, К.С. К вопросу о социальной характеристике водителей, проявляющих девиантное поведение на дорогах России / К.С. Латыпова // Вестник БГУ. – 2015. – № 14. – С. 75 – 78.
41. Латыпова, К.С. Причины и условия девиантного поведения водителей автотранспортных средств на дорогах России / К.С. Латыпова // Вестник БГУ. – 2014. – № 1. – С. 75 – 78.

42. Лукьянов, В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений / В.В. Лукьянов – М.: Юрид. лит., 1979. – 168 с.
43. Мацкевич, И.М. Алкоголь и преступность / И.М. Мацкевич // Актуальные проблемы российского права. – 2013. – № 7. – С. 844 – 854.
44. Международные правовые акты государств - участников СНГ в области борьбы с преступностью: сборник документов / под общей ред. В.В. Черникова. – М.: Норма, 1999. – 395 с.
45. Молчанов, Д.М. Множественность преступлений: актуальные проблемы и теоретический опыт исследований ученых кафедры уголовного права МГЮА / Д.М. Молчанов // Актуальные проблемы российского права. – 2016. – № 5. – С. 107 – 118.
46. Намнясев, В.В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения / В.В. Намнясев // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 20. – С. 111 – 113.
47. Никитас, Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления / Д.А. Никитас // Российский следователь. – 2006. – № 8 – С. 29 – 32.
48. Никифоров, Б.С., Решетников, Ф.М. Современное американское уголовное право / Б.С. Никифоров, Ф.М. Решетников. – М.: Изд-во Университета дружбы народов, 1990. – 205 с.
49. Отечественное законодательство X – XX веков.: пособие для семинаров. Часть II. XX век / под ред. О.И. Чистякова. – М.: Юристъ, 2002. – 102 с.
50. Петрова, И.А. Значение автотехнической экспертизы для квалификации преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / И.А. Петрова // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. – 2015. – № 2. – С. 87 – 92.
51. Полякова, С.В. Подготовка водителей как один из основных элементов в системе обеспечения безопасности участников дорожного

движения / С.В. Полякова // Вестник Уральского института экономики, управления и права. – 2015. – № 2. – С. 110 – 113.

52. Прохоров, Л.А., Прохорова, М.Л. Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы / Л.А. Прохоров, М.Л. Прохорова // Юридический мир. – 2013. – № 6. – С. 9 – 11.

53. Прохоров, Л.А., Собин, Д.В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям Правил дорожного движения / Л.А. Прохоров, Д.В. Собин // Российский следователь. – 2016. – № 10. – С. 31 – 34.

54. Проценко, С.В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления / С.В. Проценко // Юридический мир. – 2010. – № 7. – С. 59 – 63.

55. Российское уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. В.П. Коняхиной, М.Л. Прохоровой. – М.: Контракт, 2015. – 402 с.

56. Рублев, А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. Г. Рублев. – Тюмень: Тюм. юрид. ин-т МВД России, 2006. – 524 с.

57. Рябыкин, Ф.К. Криминология и предупреждение преступлений / Ф.К. Рябыкин. – М.: Юрлитинформ, 1993. – 96 с.

58. Сахаров, А.Б. Учение о личности преступника и его значение в профилактической деятельности органов внутренних дел / А.Б. Сахаров. – М.: Издательство МВШМ МВД СССР, 1984. – 212 с.

59. Сирохин, А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период / А.И. Сирохин // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 6 – 11.

60. Соляной, А.В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений / А.В. Соляной // Актуальные проблемы российского права. – 2011. – № 1. – С. 236 – 239.



61. Третьяков, К.В. Уголовно-правовая квалификация вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия / К.В. Третьяков // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – № 10. – С.188 – 190.
62. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики / пер. с азерб. Б.Э. Аббасова. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2001. – 290 с.
63. Уголовный кодекс Испании / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Ф.М. Решетникова. – М.: Зерцало, 1998. – 430 с.
64. Чепелев А. За что сажают в Америке и отпускают в России? [Электронный ресурс]. –Режим доступа: <http://www.kolesa.ru/article/za-cto-shtrafuyut-v-ssha-i-ne-shtrafuyut-v-rossii-1-2014-04-10/> (Дата обращения: 05.10.2016).
65. Шапкин, А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений / А.А. Шапкин // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – № 5. – С. 239 – 241.
66. Шапкин, А.А. Криминологические особенности и предупреждение автотранспортных преступлений / А.А. Шапкин // Вестник ТГУ. – 2012. – № 10. – С. 351 – 355.
67. Шевелева, С.В., Урда, М.Н. Об оптимизации мер противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения / С.В. Шевелева, М.Н. Урда // Административное право и процесс. – 2012. – № 10. – С. 56 – 58.
68. Юрпалова, Д.Н. Криминологическая характеристика личности женщины, совершившей дорожно-транспортное преступление / Д.Н. Юрпалова // Теория и практика общественного развития. – 2013. – № 5 – С. 355 – 358.

Раздел 3 Постановление высших судебных инстанций и материалы  
юридической практики

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2009. – февраль. – № 2.

2. Постановление Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 29.09.2016 № 7 «О выполнении судами постановления Пленума Верховного Суда Республики Беларусь 01.10.2008 № 7 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст. ст.317-318, 321 УК)» и внесении в него изменений и дополнений». Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.court.gov.by/jurisprudence/Post\\_plen/criminal/vspup/e253ddfff662f467.html](http://www.court.gov.by/jurisprudence/Post_plen/criminal/vspup/e253ddfff662f467.html) (Дата обращения: 02.11.2016).

3. Приговор Мишкинского районного суда Курганской области по обвинению А. А. А.. по ч. 4 ст. 264 УК РФ от 13.08.2008. Официальный документ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rospravosudie.com/court-kurganskij-oblastnoj-sud-kurganskaya-oblast-s/act-554153012/> (Дата обращения: 03.11.2016).

#### Раздел 4 Диссертации и авторефераты на соискание ученой степени

1. Климкин, В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и их квалификация: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / В.В. Климкин. – М., 2004. – 25 с.

2. Неверов, В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): дис. ... канд. юрид. наук / В.И. Неверов. – Саратов, 2006. – 243 с.

3. Ходасевич, О.Н. Криминологическая характеристика и предупреждения автотранспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук / О.Н. Ходасевич. – Челябинск, 2004. – 159 с.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 1. Статистические данные количества преступлений по ст. 264 УК РФ, зарегистрированных в отчетном периоде в Российской Федерации.

Год	Количество преступлений, зарегистрированных в отчетном периоде.
2015	26347
2014	28093
2013	27977
2012	37553
2011	34888
2010	33713

Таблица 2. Статистические данные количества ДТП и пострадавших из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в Российской Федерации.

Год	ДТП	Погибло
2016	150860	16933
2015	157943	19011
2014	175862	23143
2013	179017	23092
2012	177504	24040
2011	170788	23471
2010	169437	22221

Таблица 3. Статистические данные количества ДТП и пострадавших из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств, в состоянии опьянения в Российской Федерации.

Год	ДТП	Погибло
2016	15669	4569

2015	15344	3753
2014	16517	3420
2013	13581	2314
2012	12843	2103
2011	12252	2103
2010	11845	1954