

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное образовательное  
учреждение высшего образования  
«Южно-Уральский государственный университет  
(Национальный исследовательский университет)»  
Институт открытого и дистанционного образования  
Кафедра «Современные образовательные технологии»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой

\_\_\_\_\_ А.В. Прохоров

\_\_\_\_\_ 2020 г.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств:  
проблемы квалификации

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
ЮУрГУ – 40.03.01.2020.11739. ВКР

Руководитель работы

ст. преподаватель кафедры СОТ

\_\_\_\_\_ С.В. Полякова

\_\_\_\_\_ 2020 г.

Автор работы

студент группы ДО–570

\_\_\_\_\_ Д.М. Худяков

\_\_\_\_\_ 2020 г.

Нормоконтролер

ст. преподаватель кафедры СОТ

\_\_\_\_\_ Е.Н. Бородина

\_\_\_\_\_ 2020 г.

Челябинск 2020

## АННОТАЦИЯ

Худяков Д.М. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. – Челябинск: ЮУрГУ, 2020, ДО–570, 60 с., 1 ил., библиогр. список – 57 наим., 1 прил., 9 л. плакатов ф. А4.

Объект исследования – общественные отношения в сфере правового регулирования уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

Цель исследования – комплексно и детально проанализировать проблемные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), сформулировать рекомендации по их разрешению.

В работе рассмотрены особенности уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в истории российского уголовного законодательства и на современном этапе. В рамках отдельной главы проанализированы объективные и субъективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Большое внимание уделено вопросам квалификации, квалифицирующим признакам нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выявлены актуальные проблемы квалификации, сформулированы рекомендации по их разрешению.

Практическая значимость исследования заключается в том, что выводы и предложения, содержащиеся в работе, могут быть использованы при дальнейшем совершенствовании действующего уголовного законодательства в части нормативно-правового регулирования ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ.....	9
1.1 Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	9
1.2 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе дорожно-транспортных преступлений.....	15
2 НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ.....	21
2.1 Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	21
2.2 Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	28
3 КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В МАТЕРИАЛАХ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ.....	37
3.1 Квалифицирующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	37
3.2 Особенности и проблемные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	42
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	52
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	56
ПРИЛОЖЕНИЕ А Наиболее распространенные причины дорожно-транспортных происшествий (2018 г. – 1 полугодие 2019 г.) .....	60

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность выбранной темы** заключается в том, что в последние годы предметом пристального внимания государства и общества является проблема обеспечения безопасности на дорогах. Как свидетельствуют материалы официальной статистики, каждый год в России в результате ДТП погибают примерно 32–35 тысяч человек, повреждения разной степени тяжести получают свыше 900 тысяч человек. При этом, 9/10 ДТП совершаются по вине водителей транспортных средств, каждое 10 ДТП совершается по вине водителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического, токсического опьянения.

По своим масштабам последствия ДТП превосходят несчастные случаи, другие катастрофы. Так, к примеру, за 2015 – первое полугодие 2019 г. в результате ДТП на дорогах погибли 180 тысяч человек, травмы различной степени тяжести получили свыше 1,3 млн. человек. Так, только за 2018 г. число погибших составило 7984 человека, за первое полугодие 2019 г. – 6943 человека.

В числе наиболее распространенных причин ДТП выступают нарушения ПДД со стороны самих водителей, управляющих транспортом; нарушения правил со стороны пешеходов; плохое состояние дорожного покрытия, технические неполадки транспорта (Приложение А) [30].

На основании изложенного, можно сделать вывод о том, что уровень БДД, прежде всего, зависит от уровня дисциплинированности водителей, от их профессиональной подготовки, а также от дисциплинированности других участников дорожного движения. На практике в системе транспортных преступлений ст. 264 УК РФ является наиболее распространенной. Деяния, предусмотренные данной статьей закона, обладают высокой степенью общественной опасности.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Проблемы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) выступали предметом исследования работ следующих ученых: М.В. Афанасьев, О.В. Безрукова, И.В. Божко, Л.В. Горбунова, З.В. Ербахаева, Н.Ю. Исаев, С.М. Кочои, Л.В. Любимов, М.М. Нафиков, Н.М. Хачатурян и др.

**Объект исследования** – общественные отношения в сфере правового регулирования уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

**Предмет исследования** – нормы российского законодательства, разделы и главы специализированной литературы, материалы правоприменительной практики и периодической печати, раскрывающие проблемные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

**Цель исследования** – комплексно и детально проанализировать проблемные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств (ст. 264 УК РФ), сформулировать рекомендации по их разрешению.

**Задачи исследования:**

- 1) рассмотреть развитие института уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- 2) раскрыть нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе дорожно-транспортных преступлений;
- 3) проанализировать объект и объективную сторону нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- 4) изучить субъект и субъективную сторону нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- 5) рассмотреть квалифицирующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- 6) выявить особенности и проблемные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, сформулировать рекомендации по разрешению.

**Методологическая база исследования.** В процессе исследования использованы следующие методы: анализа, синтеза, обобщения, сравнительно-правовой, исторический, статистический, формально-юридический и др.

**Нормативно-правовую базу исследования** составили законодательные и иные нормативные правовые акты РФ, регулирующие основные вопросы темы, в числе основных: Конституция РФ от 12 декабря 1993 г., Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63–ФЗ, Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения» и др.

**Теоретическая основа настоящего исследования** представлена работами и трудами следующих ученых: М.В. Афанасьев, О.В. Безрукова, И.В. Божко, Л.В. Горбунова, З.В. Ербахаева, Н.Ю. Исаев, А.И. Коробеев, С.М. Кочои, Л.В. Любимов, М.В. Мидловец, М.М. Нафиков, С.А. Поляков, Д.Н. Попович, И.З. Федоров, Н.М. Хачатурян, А.С. Яшина и др.

**Эмпирическая основа настоящего исследования** представлена материалами правоприменительной практики, в том числе, судебной практики (постановлениями Конституционного и Верховного Суда РФ, приговорами районных судов).

**Научная новизна работы** состоит в том, что на основе достижений науки уголовного права и действующего уголовного законодательства разработаны положения, сформулированы выводы, рекомендации, направленные на развитие и совершенствование правового регулирования уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что сформулированные автором теоретические выводы, практические рекомендации и предложения вносят определенный вклад в правовую науку, систематизируют научные знания по вопросам правового регулирования уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств (ст. 264 УК РФ), а также могут быть использованы в дальнейших научных изысканиях.

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что выводы и предложения, содержащиеся в работе, могут быть использованы при дальнейшем совершенствовании действующего уголовного законодательства в части нормативно-правового регулирования ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

**Структура работы** обусловлена целью и задачами настоящего исследования и состоит из введения, основной части (трех глав, шести параграфов), заключения, библиографического списка и приложений.

# 1 УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

## 1.1 Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Транспорт в жизни каждого человека играет значимую роль, жизнедеятельность современного общества не мыслима без различных видов транспорта.

Если обратиться к истории становления ответственности за совершение преступлений в транспортной сфере, то можно увидеть, что гужевой транспорт был основным на начальных этапах развития общества. Основным нормативно-правовым актом, регулирующим, в том числе, виды транспорта, является Русская Правда. В положениях данного документа предусматривалась ответственность за кражу и незаконное использование коня. Однако, несмотря на законодательное предусмотрение ответственности за вышеуказанные действия, тем не менее, неурегулированными оставались правила передвижения на гужевом транспорте [47, с. 123].

На последующем этапе становления и развития общества наряду с гужевым транспортом появился также морской и речной транспорт. Законодателем была установлена ответственность за похищение вышеуказанных видов транспорта, правила передвижения на данных видах транспорта, по-прежнему, не закреплялись.

Следующим нормативно-правовым актом, регулирующим вопросы транспортной сферы, был Судебник 1497 г. В нем регулировались вопросы передвижения по государству, а также стоимость таких поездок.

В нормах Соборного уложения 1649 г. законодатель уделил внимание вопросам обеспечения безопасности на транспорте, закрепив в его содержании особенности содержания дорог, мостов, проезжих частей дорог. Так, уголовная ответственность была предусмотрена за осуществление сколов льда на водном пространстве, в результате которых возникли трудности с передвижением, равно как и само передвижение стало небезопасным [48, с. 88].

В ст. 17, 18 главы XXII Соборного уложения 1649 г. предусматривалось, что «кто будет с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит, или ея тем боем изувечит, и беременная будет жена от того его бою дитя родит мертво, а сама будет жива, а с суда сыщется про то допряма, и тому, кто так учинит, за такое дело учинити жестокое наказание, велеть его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той жене бесчестие и увечье вдвое, да его же вкинути в тюрьму на три месяца. А будет он того его бою та жена и сама умрет, и его за такое его дело самого казнити смертию. А будет такое убийство учинится от кого без умышления, потому что лошадь от чего испужався, и узду изорвав рознесет, и

удержатиея будет не мощно, и того в убийство не ставити, и наказания ... не чинити, для того, что такое дело учинится бесхитрости...» [53, с. 125].

Изложенные выше положения в истории российского законодательства стали первым опытом регулирования преступлений в транспортной сфере. Соборное уложение 1649 г. внесло значительный вклад в развитие уголовной ответственности за транспортные преступления, в том числе, через введение в нормы законодательства наряду с умышленной формой вины также неосторожной формы вины. Неосторожную форму вины законодатель называл неумышленной и подразделял ее на бесхитростную и нахитростную. Сущность последней заключалась в совершении виновных действий, бесхитростные преступления – преступления, совершенные случайно. Совершение бесхитростных преступлений не влекло назначения уголовного наказания, нахитростные преступления влекли назначение тюремного срока, если в результате совершения таких действий наступала смерть человека – назначалась высшая мера наказания.

В 17 веке появились первые легковые извозчики. Именно с данного момента в стране началось формирование законодательства о преступлениях в транспортной сфере. В качестве правил передвижения на гужевом транспорте был предусмотрен ряд запретов: нельзя хлестать кнутом людей, проходящих мимо на улице; нельзя передвигаться с высокой скоростью и др.

Также в отношении нарушителей вышеуказанных правил устанавливались меры ответственности и следующие виды наказаний: если лицо совершило правонарушение впервые – внушение, если лицо уже ранее привлекалось к ответственности и назначению наказания – назначался уже более строгий вид наказания – применение физического воздействия кнутом, при совершении правонарушения в третий раз – виновный отправлялся на каторгу. В дальнейшем высшая мера наказания стала более суровой и заключалась в применении к виновному смертной казни, как исключительного вида наказания.

В XVIII веке стал более активно развиваться железнодорожный транспорт. Это, в свою очередь, обусловило необходимость разработки и принятия специализированного законодательства в сфере железнодорожного транспорта. Правила перевозки пассажиров, а также правила перевозки грузов на железнодорожном транспорте были разработаны и утверждены в 1875 г.

В пассажирских вагонах вышеуказанные правила разрешали также перевозить и домашних животных, птиц. В отношении отдельных видов грузов был разработан специальный перечень, в соответствии с которым их перевозка железнодорожным транспортном должна была осуществляться с мерами предосторожности.

Следующим видом транспортом, получившим масштабное развитие и распространение стал автомобильный транспорт. Его история возникновения относится к концу XVIII – началу XIX вв. Появление автомобильного транспорта стало значительным прорывом в жизнедеятельности общества. При этом, его возникновение наряду с положительными аспектами, также привело к возникновению и больших проблем, связанных, прежде всего, с аварийностью.



Появление автомобильного транспорта обуславливало необходимость разработки специальных правил дорожного движения с участием данного вида транспорта.

Если обратиться к первым документам, предусматривающим правила движения, то можно увидеть, что они носили общий характер и применялись к различным видам транспорта: морскому, гужевому и др. Специальных правил, регулирующих передвижение именно на автомобильном транспорте, не было разработано [37, с. 22].

Уголовное уложение, принятое в 1903 г., стало первым нормативно-правовым актом, закрепившим в своем содержании положения о преступлениях в транспортной сфере. В нормах данного документа регулировалась ответственность за совершение преступлений на различных видах транспорта. Вопросам транспортной безопасности было отведено 6 статей в главе 18 Уголовного уложения 1903 г. Так, в частности, ответственность была установлена за передвижение по железнодорожным путям в неустановленное для этого время; за загромождение железнодорожных путей, в результате чего железнодорожный транспорт не мог свободно передвигаться по путям сообщения.

Если провести сравнительно-правовой анализ Уголовного уложения 1903 г. и УК РФ, то можно увидеть, что вышеуказанные статьи были аналогами ныне действующей ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта».

В 1918 г. было разработано и принято Постановление Автомобильного совета Центральной автосекции ВСНХ, регулирующее правила движения по Москве, окрестным местностям, наказания, за допущенные нарушения, членство сотрудников автомобильного транспорта, наличие у них официально выданных свидетельств о праве на вождение и др. Единственным недостатком данного документа являлся только его территориально ограниченный характер – применение для Москвы и местных окрестностей.

На смену вышеуказанному документу пришло Постановление Московского Совета от 28 мая 1920 г., которое также регулировало только вопросы правил движения в рамках г. Москвы. Для данного исторического этапа характерным являлось низкое число автомобилей и мотоциклов, зарегистрированных в г. Москве, что обуславливало регулирование вопросов ответственности уголовным законодательством.

Первым кодифицированным нормативно-правовым актом, регулирующим транспортные преступления, был УК РСФСР 1922 г. Однако, данный уголовный закон просуществовал недолго, в 1926 г. был принят уже новый УК РСФСР. В нем закреплялись транспортные преступления, при этом, они носили несистематизированный характер: ст. 58.7 – «подрыв государственной промышленности, транспорта»; ст. 58.9 – «разрушение или повреждение с контрреволюционной целью взрывом, поджогом или другими способами железнодорожных или иных путей и средств сообщения»; ст. 59.2 – «массовые беспорядки, сопровождающиеся погромами, разрушением железнодорожных путей или иных средств сообщения и связи»; ст. 59.3 б – «разрушение или

повреждение железнодорожных и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна»; ст. 59.3. в, 59.3 г, 59.3 д, касающиеся нарушений работниками транспорта и авиации трудовой дисциплины и служебной деятельности; ст. 75.1 – «нарушение установленных обязательными постановлениями Народного комиссариата путей сообщения и его органов правил об охране порядка и безопасности движения, охране имущества транспорта, предупреждении и пресечении незаконного использования транспорт»; ст. 137, 139 практически полностью повторяют ст. 143, 147 УК РСФСР 1922 г.; ст. 142, 143, 145 повторяют содержание ст. ст. 149, 150, 153, 154 УК РСФСР 1922 г. [43, с. 118].

Проанализировав содержание УК 1922 г., УК 1926 г. нами было установлено, что, несмотря на закрепление достаточно большого количества транспортных преступлений, тем не менее, в нормах данных документов не было статьи аналогичной по содержанию ст. 264 УК РФ. Пробраз данной статьи появился только в УК РСФСР 1960 г., включающим ст. 211–213 [39, с. 51].

В первоначальной редакции данный кодекс содержал три самостоятельных статьи, охраняющих безопасность дорожного движения: ст. 211 – Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта, ст. 212 – Нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта, ст. 213 – Нарушение действующих на транспорте правил. Основой деления статьи 211 и 212 является субъект преступления – работник или не работник автотранспорта.

Применительно к вышеуказанным статьям уголовного закона, отметим, что лицо привлекалось к уголовной ответственности только если преступление было совершено работником автомобильного транспорта. Во всех других случаях не была предусмотрена уголовная ответственность. При предусмотрении уголовной ответственности только в отношении работников транспортных средств законодатель исходил из того, что действия таких лиц несут в себе повышенную общественную опасность по причине того, что работники транспортных средств являются специальными субъектами. Они должны знать в совершенстве все правила дорожного движения и не нарушать их.

Недостатком ст. 213 УК РСФСР можно указать тот факт, что предмет преступления в диспозиции данной статьи закона не был четко выделен. Проанализировав содержание ст. 213 УК РСФСР, нельзя однозначно ответить на вопрос о том, применительно к каким видам транспортных средств выделен данный состав преступления [47, с. 124].

Рассмотренные выше преступления в дальнейшем были пересмотрены законодателем и объединены в один общий состав – ст. 211 УК РСФСР 1960 г. «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами».

В нормах ст. 211 степень общественной опасности была принята за основу при конструировании трех самостоятельных составов преступлений.

Так, первый состав квалифицировался в случае причинения потерпевшему менее тяжкого телесного повреждения, которое определялось, как повреждение, не опасное для жизни и не причинившее последствий в виде потери зрения, слуха или какого-либо органа либо утрату органом его функций, душевную болезнь или иное расстройство здоровья, но вызвавшее длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату трудоспособности менее чем на одну треть. Если провести аналогию с ныне действующим УК РФ, то ст. 112 УК РФ по степени причиненного вреда соответствует вышеуказанному вреду здоровью.

Проанализировав подход законодателя к разграничению транспортных преступлений в зависимости от степени причиненного вреда, можно прийти к выводу о том, что в нормах ныне действующего законодательства ответственность за причинение менее тяжкого вреда является не уголовным преступлением, а административным правонарушением, ответственность за совершение которого предусмотрена ст. 12.24 КоАП РФ. Советский законодатель данные деяния признавал не в качестве административного правонарушения, а в качестве уголовного преступления.

Наступление в результате совершенного транспортного преступления последствий в виде смерти, а также причинение совершенными действиями тяжкого вреда здоровью являлось более тяжким последствием и представляло собой второй состав рассматриваемого преступления. Несмотря на значительную разницу между вышеуказанными последствиями совершенного преступления, тем не менее, санкция статьи являлась равной. Соответственно, при назначении наказания за совершение данных преступлений вопрос о соразмерности представлял большую проблему.

Более тяжким составом был третий состав анализируемого преступления, в нем последствия были выражены в виде наступления смерти двух и более лиц. Если провести аналогию с ныне действующим УК РФ, то данный состав схож с ч. 5 ст. 264 УК РФ [48, с. 88].

В отличие от ныне действующего УК РФ, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение ПДД лицом в состоянии опьянения, советский законодатель в УК РСФСР такого квалифицирующего признака не предусматривал.

В УК РСФСР не предусматривалось указание на форму вины в отношении нарушения правил дорожного движения.

Если проанализировать санкции статей в УК РСФСР и УК РФ, то можно прийти к выводу о том, что в нормах советского уголовного законодательства предусматривались более строгие уголовные наказания за совершение преступлений в сфере дорожного движения, чем в ныне действующем УК РФ.

Ст. 264 УК РФ с момента принятия ныне действующего УК РФ не единожды подвергалась изменениям и поправкам.

Первоначально законодатель ликвидировал материальный ущерб, как один из признаков совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

С момента введения в действие нового Уголовного кодекса 1996 года в статью 264 УК РФ было внесено 9 изменений.

Рассмотрим их подробнее. Это произошло в 1998 г. В дальнейшем из уголовно наказуемых деяний в категорию административных правонарушений был переведен состав нарушения ПДД, повлекшего причинение средней тяжести вреда здоровью.

Следующее изменение заключалось в введении такого квалифицирующего признака преступления, как нарушение ПДД в состоянии опьянения. Законодатель обратил на это внимание в 2009 г. по причине значительного роста числа совершаемых преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ лицами, находящимися в состоянии опьянения.

В отношении санкции ст. 264 УК РФ произошли изменения в 2010 г., когда срок ареста был установлен не 5 лет, как это было ранее, а 3 года.

Последующие изменения также коснулись ареста, как вида уголовного наказания, если ранее минимальный срок ареста был 3 месяца, то с 2011 г. он был установлен на срок от 1 месяца, то есть была устранена нижняя планка данного вида наказания.

В этом же году изменения коснулись в части введения в перечень наказаний, назначаемых на совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, принудительных работ [35, с. 15].

Следующее изменение обусловлено исключением в 2015 г. лишения права управления транспортным средством, как вида наказания, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Данный вид наказания в ст. 44 УК РФ не предусмотрен. Следовательно, он не может назначаться в качестве уголовного наказания, это незаконно. Если преступление было совершено водителем, то в судебном приговоре конкретизируется, что в отношении него применяется наказание в виде лишения права занимать определенные должности, заниматься определенной деятельностью. Данное наказание, в свою очередь, выражено именно в лишении права управления транспортом.

В последующем изменения коснулись прим. 2, в 2016 г. содержание данного примечания стало полностью соответствовать ст. 23 УК РФ.

В 2019 г. были введены последние изменения в ст. 264 УК РФ. Законодатель дополнил состав данной статьи уголовного закона таким квалифицирующим признаком, как оставление места совершения преступления. Вышеуказанные поправки уголовного закона связаны с принятием 25 апреля 2018 г. Постановления Конституционного Суда РФ № 17–П [6]. Судом была признана неконституционность прим. 2 к ст. 264 УК РФ.

Таким образом, можно сделать вывод, что уголовное законодательство в сфере охраны безопасности дорожного движения в нашей стране развивалось симметрично развитию уровню и состоянию безопасности дорожного движения в стране. В настоящее время данная норма не является статичной, и законодатель изменяет ее, учитывая при этом все изменения общественной жизни и динамику преступности в данном сегменте.

## **1.2 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе дорожно-транспортных преступлений**

В основу формирования правовых норм о дорожно-транспортных преступлениях положен подход, который был реализован в УК РФ на момент его принятия (1996 г.).

Глава 27 УК РФ охватывала следующие составы преступлений: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263); нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267); нарушение правил, обеспечивающих работу транспорта (ст. 268); нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269); неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270); нарушение правил международных полетов (ст. 271) [42, с. 173].

На протяжении всего времени действия УК РФ законодателем вносились изменения, в целом увеличивавшие число норм о транспортных преступлениях. В частности, УК РФ был дополнен:

- 1) в 2010 г. – ст. 263.1 «Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах»;
- 2) в 2011 г. – ст. 271.1 «Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;
- 3) в 2014 г. – ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутому административному наказанию»;
- 4) в 2017 г. – ст. 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств». В то же время ряд статей гл. 27 были исключены из УК РФ: в 2003 г. – ст. 265; 2018 г. – ст. 269. Деяния либо были декриминализованы, либо нормы о них перенесены в другую главу УК РФ.

Таким образом, в настоящее время гл. 27 УК РФ объединяет 11 статей.

Преступления, совершаемые на транспорте, безусловно, обладают явными специфическими особенностями, а именно – транспортной составляющей. В законодательство отсутствует как таковое понятие транспортного преступления, нет общепринятого определения в теории уголовного права. Однако, транспортные преступления объединяет ряд общих признаков, например, объект такого преступления – безопасность движения или правила эксплуатации транспортного средства и инфраструктуры [56, с. 40].

Главный признак транспортных преступлений отражен в формулировке названия гл. 27 УК РФ – это вмешательство и нарушение безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (противоправного действия (бездействия), в том числе террористического акта, угрожающего безопасной деятельности транспортного комплекса).

Безопасность транспорта характеризует его интегративное свойство. Например, безопасность дорожного движения в ст. 2 ФЗ от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения» [4] определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дорожно-транспортное происшествие – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Другими словами, транспортная безопасность означает безопасность самого транспорта и его инфраструктуры от незаконного вмешательства извне; безопасность транспорта – такое состояние функционирования транспорта, которое обеспечивает неприкосновенность жизни и здоровья, целостность, сохранность материальных ценностей, окружающей среды, транспортных средств и коммуникаций. Нормы гл. 27 УК РФ призваны обеспечивать именно безаварийную работу транспорта.

Ст. 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Ч. 1 ст. 264 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Так, к примеру, Приговором Тракторозаводского районного суда г. Челябинска от 25 июля 2019 г. по делу № 1–414/2019 [21] Субботин А.Г. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Субботин А.Г., управляя автомобилем, нарушил правила дорожного движения, что повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Данное преступление совершено им при следующих конкретных обстоятельствах. 15.01.2019, в период времени с 06.35 до 06.40, водитель Субботин А.Г., управляя автомобилем Шевроле Трейлблейзр, двигался по проезжей части ул. Марченко в Тракторозаводском районе г. Челябинска, в направлении от ул. Кулибина в сторону ул. Салютной, со скоростью 30 км/ч. В это же время по нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» проезжую часть по диагонали ул. Марченко начала пересекать пешеход Потерпевший № 1, которая слева на право по ходу движения автомобиля Шевроле Трейлблейзер вышла за границы нерегулируемого пешеходного перехода. Водитель Субботин А.Г., приближаясь к указанному участку дороги, проявил преступную неосторожность, имея возможность

заблаговременно обнаружить пешехода, вышедшего на проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, и располагая технической возможностью, предотвратить наезд, не принял своевременных мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства, не остановился, не уступил дорогу и произвел наезд на пешехода Потерпевший № 1 В результате дорожно-транспортного происшествия пешеходу Потерпевший № 1 причинена тупая травма правого плеча в виде оскольчатого перелома проксимального метаэпифиза и верхней трети диафиза плечевой кости со смещением, которая относится к тяжкому вреду здоровья, вызывающему значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на одну треть, независимо от исхода и оказания (неоказания) медицинской помощи.

Проанализировав основной состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, нами было установлено, что максимальное наказание за совершение данного преступления – лишение свободы на срок до 2 лет. При этом, уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств установлена только при причинении по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека.

В отношении легкого вреда и вреда средней тяжести законодателем предусмотрена административная ответственность (ст. 12.24 КоАП РФ). Максимальная санкция за совершение административного правонарушения «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего» административный штраф в размере 25 000 руб., лишение права управления транспортным средством сроком на 2 года.

Данные санкции, на наш взгляд, не соответствуют характеру и степени общественной опасности совершенного административного правонарушения. Для самих правонарушителей такие санкции не являются особой проблемой. Кроме того, административная ответственность не влечет тех неблагоприятных последствий, которые характерны для уголовной ответственности. Прежде всего, речь идет о судимости.

На основании изложенного, считаем необходимым предусмотреть в ст. 12.24 КоАП РФ административную ответственность за совершение вышеуказанного правонарушения только при причинении по неосторожности легкого вреда здоровью. Нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью, следует перенести в разряд уголовно наказуемых деяний. Максимальная санкция, предусмотренная ч. 1 ст. 264 УК РФ, в большей степени соответствует не тяжкому вреду здоровью, как общественно опасному последствию совершенного преступления, а средней тяжести вреда здоровью.

Внесение таких изменений потребует переконструирования ст. 264 УК РФ. В ч. 1 ст. 264 УК РФ следует предусмотреть уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью, в ч. 2 – вышеуказанное

преступление, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью с одновременным ужесточением санкции.

Сегодня преступления в сфере дорожного движения, будучи в большинстве случаев неосторожными деяниями, сформулированы в законе как преступления небольшой, средней степени тяжести и тяжкие деяния. При этом, категория тяжких неосторожных преступлений появилась лишь в июне 2019 г. и нашла отражение в ст. 15 УК РФ, ч. 4, 6 ст. 264 УК РФ.

В сфере дорожного движения к преступлениям небольшой тяжести относятся неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное УК РФ, не превышает 3 лет лишения свободы. В данную категорию попадает преступление, закрепленное в ч. 1 ст. 264 УК РФ, предусматривающей наказание до 2 лет лишения свободы. Преступлениями средней тяжести являются неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание не превышает 10 лет лишения свободы. Ими выступают составы ч. 2, 3, 5 ст. 264 УК РФ.

Согласно ст. 15 УК РФ к числу тяжких неосторожных преступлений относятся деяния, за которые наказание в виде лишения свободы превышает десять и составляет не более 15 лет. Будучи тяжкими преступлениями, санкции составов, оформленных в ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ предусматривают максимальное наказание соответственно 12 и 15 лет лишения свободы. Тяжкими преступлениями являются нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие смерть одного или более граждан и совершенные лицами, управляющими транспортными средствами и находящимися в состоянии опьянения либо оставившими место нарушения правил. Медицинскими специалистами доказан тот факт, что нахождение водителя за рулем в состоянии опьянения, значительно ухудшает его способность правильно оценивать окружающую обстановку, складывающуюся в процессе управления транспортным средством, а также приводит к отсутствию должной реакции на изменение обстановки и снижению безопасности, как своей, так и окружающих лиц.

Опасность такого поведения для социума проявляется в том, что человек осознает, что опьянение резко ухудшает его способность адекватно воспринимать складывающуюся обстановку, препятствует своевременному принятию мер к обеспечению надлежащей безопасности движения, в результате чего может произойти дорожно-транспортное происшествие, которое может повлечь за собой причинение вреда здоровью или привести к летальному исходу.

Несмотря на это, лицо, осознанно принимает решение к совершению этого действия – управление транспортным средством в состоянии опьянения, при этом его поведение часто влечёт за собой причинение травм или смерти людям, к которым виновный в большинстве случаев относится безразлично.

Согласно исследованиям «более 70 % автотранспортных преступлений было совершено лицами, находившимися в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Свыше трети осужденных за неосторожное причинение смерти также совершили это преступление в состоянии опьянения» [39, с. 74].



Так, к примеру, Приговором Карталинского городского суда Челябинской области от 25 июня 2019 г. по делу № 1–124/2019 [24] Киреев В.А. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Киреев В.А., находясь в состоянии алкогольного опьянения управлял технически исправным автомобилем ВАЗ-21093, двигался с пассажирами Бузник Д.В. и Софрыгин В.С. в г. Карталы Челябинской области по проезжей части со скоростью около 90 км/ч, значительно превышающей разрешенную в населенных пунктах скорость движения. При этом, пассажир Софрыгин В.С. не был пристегнут ремнем безопасности. В пути следования водитель Киреев В.А. приближался к мосту через реку Караталы-Аят и в процессе движения неоднократно выезжал на сторону дороги, предназначенную для движения во встречном направлении, создавая тем самым опасность для других участников дорожного движения. В это же время по мосту через реку Караталы-Аят во встречном Киреев В.А. направлении, управляя автомобилем ТОЙОТА HILUX, двигался водитель Дураков А.П., который обнаружив выехавший на сторону его дороги встречный автомобиль ВАЗ 21093, снизил скорость и остановился. Киреев В.А. в силу своего алкогольного опьянения и значительного превышения разрешенной скорости движения, проявил преступную неосторожность, потерял контроль за движением своего транспортного средства, изменил направление движения влево, в очередной раз выехал на сторону дороги, предназначенную для движения встречных транспортных средств, около 21 часа 30 минут, в г. Карталы Челябинской области, на мосту через реку Караталы-Аят, в 12,7 м от дорожного знака 6.11, произвел наезд на стоящий автомобиль ТОЙОТА HILUX.

В «нетрезвом управлении транспортным средством» наблюдается повышенная опасность водителя и его нарушений. Его противоправные действия умышленно посягают на безопасность дорожного движения, сопровождаются сопутствующими нарушениями других правил. Водитель, находящийся в состоянии опьянения, чаще других становится субъектом дорожно-транспортных преступлений со смертельными последствиями.

Признание данного факта, подтверждаемого данными официальной статистики, обусловило очередное ужесточение наказания для пьяных водителей. С июня 2019 г. изменилось наказание, предусмотренное в ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ, увеличены его сроки в виде лишения свободы, а деяния переведены в категорию тяжких преступлений.

До апреля 2019 г. проблемной являлась ситуация, когда пьяные водители, скрывались с места криминального ДТП, избегая освидетельствования, в результате не признавались находящимися в состоянии опьянения. Это позволяло им уйти от ответственности за данный факт. 23 апреля 2019 г. в силу вступил ФЗ «О внесении изменений в ст. 264 и ст. 264.1 Уголовного Кодекса Российской Федерации», внесший изменения в ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, целью которого было устранение преимущества в ситуации, когда лицо, управляющее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения и скрывшееся с места ДТП с тяжкими последствиями находилось в более выигрышном положении по

отношению к правонарушителям, оставшимся на месте. После принятия поправок в уголовном законе наказание для оставивших место дорожно-транспортного преступления водителей стало идентичным санкции для субъектов, находящихся в состоянии опьянения [43, с. 131].

## **Выводы по разделу 1**

История развития уголовной ответственности за транспортные преступления берет свои истоки в XVII веке. Именно на данном историческом этапе появились первые легковые извозчики. В целом историю становления уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за транспортные преступления, можно подразделить на ряд этапов: дореволюционный, советский и постсоветский (современный). Ныне действующий УК РФ с точки зрения систематизации и обобщения является наиболее проработанным уголовным законом относительно УК советского времени. Прежде всего, следует отметить, что УК РФ 1996 г. предусмотрел уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). УК РСФСР 1922 г. и 1960 г. данного состава не предусматривали. Система дорожно-транспортных преступлений законодательно закреплена в статьях гл. 27 УК РФ. В настоящее время данная глава уголовного закона объединяет 11 статей, одной из них выступает ст. 264 УК РФ, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Главный признак транспортных преступлений отражен в формулировке названия гл. 27 УК РФ – это вмешательство и нарушение безопасности движения и эксплуатации транспорта. В рамках настоящего исследования нами было установлено, что преступления в сфере дорожного движения, будучи в большинстве случаев неосторожными деяниями, сформулированы в законе как преступления небольшой, средней степени тяжести и тяжкие деяния. При этом, категория тяжких неосторожных преступлений появилась лишь в июне 2019 г. и нашла отражение в ст. 15 УК РФ, ч. 4, 6 ст. 264 УК РФ. Ужесточение наказания для лиц, нарушивших правила и управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения или скрывшихся с места их совершения оказалось весьма существенным шагом законодателя, призванным изменить практику уголовно-правовой оценки данных преступлений, оказать превентивный эффект в сфере безопасности дорожного движения. Также после изменений, внесенных ФЗ от 23 апреля 2019 г. № 65–ФЗ, наказание для оставивших место дорожно-транспортного преступления водителей стало идентичным санкции для субъектов, находящихся в состоянии опьянения.

## 2 НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ

### 2.1 Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Сущность преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, заключается в нарушении Правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, повлекшем причинение тяжкого вреда здоровью, смерти одному или нескольким лицам. Это деяние включено в главу 27 УК РФ, именуемую «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Данная часть закона включает в себя посягательства на безопасность функционирования транспорта.

Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств включают в себя объект и объективную сторону данного преступления.

Родовым объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступают общественные отношения в сфере уголовно-правовой охраны общественного порядка и общественной безопасности.

Видовой объект исследуемого преступления – безопасность дорожного движения и эксплуатации автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин [40, с. 10].

В качестве непосредственного объекта данного вида преступления выступают безопасные условия дорожного движения и автомобильного, и коммунального транспорта.

Согласно ФЗ «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, которое отражает уровень защищенности участников процесса движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. В качестве дополнительного объекта выступают здоровье и жизнь потерпевшего.

Правильное определение непосредственного объекта преступления имеет существенное значение для его квалификации. При этом необходимо учитывать, что преступные посягательства фактически всегда причиняют вред не одному, а сразу нескольким группам общественных отношений, их общественная опасность не исчерпывается лишь угрозой родовому объекту, поскольку в социальной жизнедеятельности одна группа отношений всегда взаимодействует с целым рядом других. Именно поэтому при установлении непосредственного объекта преступления следует определять, каким общественным отношениям, в первую очередь, причиняется вред от преступного посягательства.

В подтверждение сказанного приведем примеры из судебной практики. Приговором Куртамышского районного суда Курганской области от 03 сентября 2019 г. по делу № 22–1790/2019 [14] Зиновьев А.А. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. Как следует из

приговора, суд установил, что Зиновьев, управляя автомобилем, проявил неосторожность, в нарушение п. 10.1 Правил дорожного движения не учёл, что скорость должна обеспечивать ему постоянный контроль над управлением транспортным средством для выполнения требований Правил дорожного движения, не учёл дорожные условия, в частности наличие на дороге колеи, в результате чего потерял контроль при движении, не справился с управлением и, воздействуя на рулевое колесо, допустил неконтролируемый занос транспортного средства вправо с последующим его опрокидыванием, в результате чего пассажиру автомобиля В. были причинены телесные повреждения, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью и её смерть.

Как следует из другого примера, приговором Алапаевского городского суда Свердловской области от 21 августа 2019 г. по делу № 22–7838/2019 [19] Декина Н.Р. признана виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ. Декина Н.Р. являясь лицом, управляющим автомобилем, нарушила п. п. 1.3, 1.4, 2.1.2, 2.7, 9.1, 9.1 (1), 9.9, 10.1, 10.2 Правил дорожного движения РФ, что повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего Б., кроме того, виновной в заведомом оставлении без помощи лица, находящегося в опасном для жизни и здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению вследствие своей беспомощности, при этом Декина Н.Р. имела возможность оказать помощь этому лицу и сама поставила его в опасное для жизни и здоровья состояние.

В качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступают автомобили, трамваи или другие механические транспортные средства. Определение «механическое транспортное средство» раскрывают нам ПДД, согласно которым оно представляет собой транспортное средство (то есть устройство, которое предназначается для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем), которое приводится в движение двигателем. Данный термин распространяется, кроме того, на любые тракторы и самоходные машины [41, с. 190].

Законодателем в обиход введены также такие понятия, как «иные самоходные машины» и «иные механические транспортные средства». К примеру, Пленум Верховного Суда РФ в своем Постановлении 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», указывает, что в соответствии с п. 1.2 ПДД к механическим транспортным средствам не следует относить мопеды и другие транспортные средства, которые приводятся в движение двигателем, рабочий объем которого не более 50 кубических сантиметров, и которые имеют максимальную конструктивную скорость не более 50 километров в час.

Кроме того, к механическим транспортным средствам не следует относить велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с подобными характеристиками.

Лица, которые управляют данными транспортными средствами и допустили нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных

средств, которые повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по ч. 1, 2 или 3 ст. 268 УК РФ. К числу иных самоходных машин относят дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, автопогрузчик и др.).

С помощью доказательств, которые были собраны по уголовному делу, должны быть установлены признаки транспортных средств, выступающих в качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ:

- 1) они являются самоходными (характеризуются приведением их в движение двигателем внутреннего сгорания с рабочим объемом не менее 50 куб. см., а также иными видами двигателей аналогичной мощности (электрические, химические, газовые, паровые и пр. двигатели);
- 2) данные транспортные средства выступают в качестве источников повышенной опасности, что, в свою очередь, влечет за собой определенные правовые последствия их эксплуатации;
- 3) данные транспортные средства должны быть надлежащим образом зарегистрированы в ГИБДД или ином ведомстве;
- 4) для того чтобы управлять данными транспортными средствами, необходимо пройти соответствующее обучение, достичь необходимого возраста, получить водительское удостоверение на право управления транспортным средством и медицинскую справку о годности к управлению транспортным средством;
- 5) существует особый порядок движения и эксплуатации транспортных средств, который регулируется ПДД и иными нормативными актами.

Таким образом, предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является транспортное средство, причем чаще всего автомобиль. По данным ГИБДД МВД РФ за 9 месяцев 2019 г. большинство субъектов преступления управляли легковым автомобилем (79 %) [46, с. 30].

Предметом рассматриваемой категории преступлений являются различные виды транспорта.

В последнее время в уголовно-правовой доктрине предмет преступления справедливо определяется как различного рода материальные и нематериальные блага (ценности), способные удовлетворять потребности людей, преступное воздействие на которые (или незаконное обращение с которыми) причиняет или создает угрозу причинения вреда. Особенность изучаемых преступлений заключается в их связи с транспортным средством, взаимодействуя с которым (или находясь в сфере действия которого), человек совершает транспортное преступление.

Правильное понимание специфики транспортных преступлений предполагает точное определение и самих транспортных средств, о которых идет речь в соответствующих статьях уголовного закона.

Эта проблема не так проста, как может показаться на первый взгляд. Сложность ее обусловлена: во-первых, многообразием различных видов транспортных средств, используемых человеком в его практической

деятельности; во-вторых, неразработанностью единого понятия «транспортное средство» в технической и юридической литературе; в-третьих, конструктивными особенностями уголовно-правовых норм, содержащих различные критерии оценки транспортных средств в качестве признаков соответствующих составов преступлений; в-четвертых, установлением уголовной ответственности за нарушение правил безопасности в отношении не только механических, но в ряде случаев и немеханических транспортных средств. Все это, безусловно, затрудняет решение проблемы правильного определения круга транспортных средств как одного из существенных признаков рассматриваемой группы преступлений [52, с. 184].

Определение транспортного средства появилось в УК РСФСР 1960 г., впоследствии неоднократно уточнялось, в том числе упомянутым Пленумом ВС РФ. Однако, в комментарии к статье дается не определение, а понятие транспортного средства. На наш взгляд, это не совсем одно и то же. Определение же дано в другом источнике: в соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ «транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем».

Несмотря на то, что ст. 264 УК РФ подвергалась неоднократным редактированиям, до сих пор мы вправе предъявить обоснованные претензии к законодателю относительно того, как именно определен в данной статье в частности и в законодательстве вообще предмет преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Непосредственно в диспозиции самой статьи в качестве предмета прямо названы: автомобиль, и трамвай. Далее идет отсылка к примечанию, где раскрывается понятие «другие механические транспортные средства». Это «трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Здесь имеется в виду ст. 25 ФЗ «О безопасности дорожного движения» № 196–ФЗ от 10 декабря 1995 г.. В ней перечислены все категории транспортных средств. При этом, возникает вопрос, почему именно трамвай был включен в диспозицию самой статьи вместе с автомобилем. Первый вид транспорта указан правильно, как мы уже указывали, статистика ГИБДД и судов подтверждает, что автомобили участвуют в 70–90 % преступлений по этой статье. Но указание вторым видом именно трамвая малообъяснимо. Такой вид транспорта присутствует только в центрах субъектов Федерации, но в них чаще всего есть и троллейбус, кроме того и в больших городах, и в малых есть автобусы. Они же осуществляют перевозки между населенными пунктами любого размера.

Объективная сторона исследуемого нами вида преступлений (ст. 264 УК РФ) является наиболее изменчивой, специфичной, составляющая предмета доказывания может выражаться в нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств; причинении тяжкого вреда здоровью человека, смерти

одного человека либо двух и более лиц и наличии причинной связи между деянием и наступившими последствиями [40, с. 12].

Важнейшим признаком объективной стороны любого транспортного преступления является причинная связь между деянием и наступившими последствиями. Под причинной связью в составе преступления, описанного в ст. 264 УК РФ, понимается такое отношение между предусмотренным данной нормой деянием (допущенным виновным лицом нарушением правил дорожного движения) и наступившим вредным изменением в охраняемом этой нормой объекте (причинением тяжкого вреда здоровью потерпевшего либо смерти одному или нескольким лицам), при котором они выступают соответственно как причина и следствие: деяние предшествовало изменению по времени и с необходимостью произвело его.

Специфика причинной связи в транспортных преступлениях заключается в сложности самого механизма преступления, множественности факторов и обстоятельств, влияющих на развитие событий, непредсказуемого результата и неоднозначности последствий (вероятность их наступления или избежания). Еще более сложной представляется задача правоприменителя: объективно установить механизм совершения транспортного преступления, в том числе причинную связь, воспроизвести условия и сопутствующие совершению преступления обстоятельства, собрать доказательственную базу и иные сведения, способствующие правильной квалификации деяния виновного лица как административного правонарушения либо преступления и последующему привлечению данного лица к соответствующему виду ответственности [43, с. 35].

Сложность установления причинной связи по делам о нарушении правил дорожного движения обусловлена как объективными, так и субъективными факторами.

Объективным фактором является, в частности, природа самого ДТП, характеризуемого как комплексный механизм, в котором взаимодействуют множество разнообразных обстоятельств. В этих условиях не всегда можно точно определить, что именно послужило причиной происшествия, и если это было деяние участника дорожного движения, то было ли оно противоправным и виновным и можно ли связать это деяние с теми последствиями, которые наступили в результате ДТП. К числу субъективных факторов можно отнести, к примеру, усмотрение правоприменителя, формулирующего юридически значимый вывод о наличии или отсутствии необходимой причинной связи между конкретным деянием и его последствиями. Из возможных вариантов связей между исследуемыми явлениями правоприменитель, как правило, выбирает наиболее убедительный с его точки зрения, который, однако, не всегда будет соответствовать реальному механизму развития исследуемого события.

В соответствии с п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся

в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.

Возникает следующий вопрос: каким должно быть это нарушение? Безусловно, оно должно охватываться сознанием лица, управляющего транспортным средством, то есть водитель либо умышленно должен нарушить данные правила, либо по неосторожности. В случае же, если нарушение указанных правил происходит при отсутствии вины и не в причинной связи с действиями водителя, то есть носит случайный характер, то отсутствует состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ. Если преступный результат наступил вследствие случайного стечения обстоятельств, пересечения двух рядов причинности, одним из которых были действия обвиняемого, то ответственности быть не может.

Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является материальным, и в процессе доказывания по уголовному делу доказыванию подлежат все вышеперечисленные элементы. Так как факт опьянения лица, управляющего транспортным средством, выступает в качестве квалифицирующего признака для составов, которые предусмотрены ч. ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, то лицо, производящее расследование, обязано устанавливать факт нахождения лица, управляющего транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения [55, с. 83]. В подтверждение сказанного рассмотрим следующие примеры из судебной практики.

Приговором Октябрьского районного суда г. Ростова-на-Дону от 11 октября 2019 г. по делу № 4–987/2019 [9] Севостьянова О.Н. признана виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Севостьянова О.Н. управляла транспортным средством, находясь в состоянии опьянения. При этом, осуществляя движение по автодороге «Шахты-Цимлянск» Ростовской области на 121 км + 700 м указанной автодороги допустила съезд автомобиля на обочину с последующим опрокидыванием в кювет, в результате чего пассажиру автомобиля Щ.А.М., были причинены телесные повреждения, которые квалифицируются как тяжкий вред здоровью человека. Согласно акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения лица у Севостьяновой О.Н. установлено состояние алкогольного опьянения (показания прибора составили 0,163 мг/л).

Как следует из другого примера, Приговором Пермского районного суда Пермского края от 22 июля 2019 г. по делу № 22–5978/2019 [22] Кузнецов В.Е. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: преступление совершено 26 марта 2018 года на 25 км. автодороги Пермь-Усть-Качка Пермского района Пермского края. Кузнецов В.Е. являясь лицом, управляющим транспортным средством, находясь в состоянии опьянения, допустил нарушения Правил дорожного движения, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Кузнецов В.Е. управлял автомобилем «Хонда-Аккорд», двигался со скоростью 150 км/час., его занесло, правой стороной автомобиля заехал на обочину, не справился с управлением автомобиля и наехал на



автомобиль. В отношении Кузнецова В.Е. было проведено медицинское освидетельствование на состояние опьянения, у которого было установлено состояние опьянения на основании клинических признаков и лабораторных исследований крови.

Как следует из другого примера, Богаченко В.В. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ. 04 июня 2018 г. около 01 часа 40 минут водитель Богаченко В.В., находясь в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомашиной марки «ГАЗ 3110», двигаясь у участка 213 по улице Васильковская в СНТ «Малое Карлино» Ломоносовского района Ленинградской области, совершил съезд за пределы проезжей части, с последующим наездом на препятствие. В результате данного дорожно-транспортного происшествия пассажиру транспортного средства марки «ГАЗ 3110» Б.И.А. причинен тяжкий вред здоровью. Состояние опьянения – 0,916 мг/л [9].

В соответствии с п. 10.1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ч. 2, 4 и 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ – по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными Правительством РФ, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения РФ, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном УПК РФ.

В первой половине 2019 г. законодателем были внесены изменения в Уголовный кодекс РФ, касающиеся квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Так, согласно Федеральному закону от 23.04.2019 № 65–ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» лица, скрывшиеся с места совершения дорожно-транспортного происшествия, повлекшего тяжкие последствия, будут нести уголовную ответственность наравне с лицами, совершившими преступление в состоянии опьянения.

Конституционный Суд РФ в своем Постановлении от 25 апреля 2018 г. № 17–П [6] указал, что лицо, совершившее нарушение ПДД или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности предусмотренные ст. 264 УК РФ тяжкие последствия, и скрывшееся с места дорожно-транспортного происшествия, находится в преимущественном положении – с точки зрения последствий своего поведения – по сравнению с лицами, оставшимися на месте дорожно-транспортного происшествия, в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

В этой связи настоящим Федеральным законом внесены изменения в ч. ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, согласно которым ответственность за нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности соответственно причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть человека, смерть двух или более лиц, теперь распространяется не только на лиц, совершивших указанное нарушение в состоянии опьянения, но и на лиц, оставивших место его совершения.

Обстановка преступного нарушения правил дорожного движения включает в себя следующие обязательные признаки: во-первых, действительность аварийной ситуации и угрозы наступления или отягощения уже наступивших последствий ДТП; во-вторых, наличие такой ситуации или угрозы; в-третьих, неспособность участников происшествия предотвратить ДТП и его последствия и неспособность пострадавших в ДТП принять меры к самосохранению; в-четвертых, описываемая обстановка должна быть вызвана именно дорожно-транспортным, а не каким-либо иным происшествием.

Итак, родовым объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступают общественные отношения в сфере уголовно-правовой охраны общественного порядка и общественной безопасности. Видовой объект исследуемого преступления – безопасность дорожного движения и эксплуатации автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин. В качестве непосредственного объекта данного вида преступления выступают безопасные условия дорожного движения и автомобильного, иного транспорта.

Дополнительным объектом нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются здоровье и жизнь потерпевшего. В качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступают автомобили, трамваи или другие механические транспортные средства. Объективная сторона исследуемого нами вида преступлений (ст. 264 УК РФ) является наиболее изменчивой, специфичной, составляющая предмета доказывания может выражаться в нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств; причинении тяжкого вреда здоровью человека, смерти одного человека либо двух и более лиц и наличии причинной связи между деянием и наступившими последствиями.

## **2.2 Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Чтобы правильно квалифицировать преступление и определить адекватную ответственность виновного лица за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, недостаточно установить лишь внешние обстоятельства события, выражающиеся в объективных признаках состава преступления. Необходимо также выяснить субъективные признаки преступления (состава преступления), к которым относятся субъект преступления и субъективная сторона преступления (состава преступления).

Под субъектом преступления понимается лицо, совершившее общественно опасное деяние и способное нести за него уголовную ответственность.

Субъектом преступления вообще в уголовном праве признается физическое вменяемое лицо, достигшее установленного законом возраста, совершившее общественно опасное деяние, и способное нести уголовную ответственность.

Ст. 19 УК РФ указывает три обязательных признака, характеризующих лицо как субъекта преступления:

- 1) физическое свойство;
- 2) вменяемость;
- 3) достижение установленного уголовным законом возраста.

Субъект рассматриваемого преступления – специальный, он характеризуется общими и специальными признаками [45, с. 128].

Законодатель предусматривает возможность привлечения в качестве субъекта дорожно-транспортного преступления водителя транспортного средства, пассажира, пешехода и иных участников дорожного движения. Данное расширение субъектов уголовной ответственности является совершенно оправданным, позволяет поддерживать правопорядок на дорогах как со стороны лиц, непосредственно управляющих транспортным средством, так и иных участников дорожного движения.

Исходя из диспозиций ст. 264 УК РФ, субъектом данного преступления может быть физическое вменяемое лицо (ст. 19), достигшее 16-ти летнего возраста (ст. 20), нарушившее правила дорожного движения или правила безопасного движения и эксплуатации транспорта, что привело к причинению тяжкого или особо тяжкого вреда здоровью человека либо смерти.

В соответствии с п. 1.2 ПДД в качестве субъекта преступления, которое предусматривает ст. 264 УК РФ, выступает достигшее 16-летнего возраста лицо, которое управляло автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, которое своим предназначением имеет перевозку по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Таким образом, субъектом преступления считается:

- 1) водитель, который сдал экзамены на право управления определенным видом транспортного средства и получил водительское удостоверение;
- 2) любое другое лицо, которое управляет транспортным средством. К этой категории относятся лица, у которых водительское удостоверение [38, с. 140].

Согласно ситуации, когда дорожно-транспортное преступление совершено с участием учебного транспортного средства, которое одновременно находится под управлением двух водителей, законодательство не определяет способы и пути разрешения вопросов субъекта уголовно-правовой ответственности в данном случае.

В научной среде предлагается решать вопрос об уголовной ответственности инструктора и стажера по ст. 264 УК РФ в зависимости от наличия в поведении того и другого лица признаков объективной и субъективной стороны состава дорожно-транспортного преступления. Стажер может быть освобожден от уголовной ответственности, если по неосторожности и незнанию совершил

нарушение, а инструктор не выполнил свои обязанности по подстраховке и координации действий его ученика, что ведет к его виновности. Если стажер умышленно нарушает ПДД, а инструктор «закрывает на это глаза», то к ответственности привлекаются оба. Если инструктор дает неверные указания стажеру, то ответственность следует возлагать на него.

На квалификацию рассматриваемого нами деяния не влияет отсутствие водительского удостоверения, а также отсутствие навыков управления транспортным средством.

Пленум Верховного Суда РФ четко в своем Постановлении от 09 декабря 2008 г. № 25 (п. 2) указывает, что в качестве субъекта преступления может выступать любое лицо, которое управляет транспортным средством (это может быть лицо, которое лишено права управления транспортным средством в установленном законом порядке, лицо, которое вовсе не имеет права управления транспортным средством, это может быть лицо, которое обучает вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением).

Уголовный закон устанавливает, что лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно опасные действия (бездействие) и наступившие общественно опасные последствия, в отношении которых установлена его вина.

Так, к примеру, Приговором Красносельского районного суда г. Санкт-Петербурга от 16 июля 2019 г. по делу № 1–483/2019 [23] Чижиков П.Е. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Чижиков П.Е. признан виновным в том, что 13.08.2018 года около 20.05 управляя технически исправным автомобилем, не имея соответствующей категории на право управления легковыми транспортными средствами, следовал по прилегающей к <адрес> территории – проезду, <адрес>, в направлении от <адрес> к проезжей части <адрес>, в условиях светлого времени суток, естественного освещения и неограниченной видимости; будучи обязанным знать и соблюдать относящиеся к нему требования ПДД, знаков и разметки, а также действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда, проявил преступное легкомыслие и невнимательность к дорожной обстановке и её изменениям, а именно при выезде с прилегающей территории на проезжую часть в нарушение требований дорожных знаков 2.4 «Уступите дорогу» и 4.1.2 «Движение направо» (Приложения 2 Правил дорожного движения РФ), приступил к выполнению маневра поворота налево в сторону <адрес>, не убедившись в безопасности маневра и в том, что не создаст помех другим участникам дорожного движения, двигаясь со скоростью около 10 км/ч, не обеспечивающей ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства, не уступил дорогу приближающемуся слева по левой полосе в направлении от <адрес> автомобилю «<...>» под управлением <...>, и на расстоянии около 5,0 м от правого края проезжей части <адрес> (по направлению движения автомобиля «<...>») и 55,0 м до угла <адрес> совершил с ним столкновение. В результате столкновения оба автомобиля выехали на полосу встречного движения, где автомобиль «<...>» совершил наезд на стоящий в левой

полосе автомобиль «<...>» государственный регистрационный номер №... под управлением водителя, а автомобиль совершил наезд на стоящий в левой полосе за автомобилем «<...>» автомобиль «<...>» под управлением водителя. В результате ДТП пассажиру автомобиля «<...>» потерпевшему <...> были причинены ссадины в области лица, закрытая тупая травма груди с переломами 8,9 левых ребер по подмышечным линиям, повреждением левого легкого и свободным доситупорм воздуха в левую плевральную полость (пневмоторакс). Указанный комплекс повреждений по признаку опасности для жизни, расценивается как тяжкий вред здоровью. Своими действиями Чижиков П.Е нарушил требования п.п. 1.2,1.3, 1.5, 2.1, 2.1.1, 8.1, 8.3, 10.1 ПДД, дорожных знаков 2.4, 4.1.2 Приложения 1 к ПДД.

Субъективная сторона преступления – это психическое отношение виновного к совершаемому им общественно опасному деянию, предусмотренному уголовным законом в качестве преступления и наступившим последствиям. Она представляет собой обязательный элемент состава преступления и выражается в различных интеллектуальных волевых и эмоциональных моментах, в их разнообразных оттенках и сочетаниях применительно как к самому акту деяния, так и к связанным с последним обстоятельством, предшествовавшим ему, существующим одновременно с ним или относящимся к будущему времени. При этом, для квалификации преступления имеет значение только такое психическое отношение, которое было у виновного во время совершения преступления. Состояние психики виновного после совершения преступления не влияет на квалификацию уже им до этого содеянного, но может иметь важное значение для определения лицу конкретной меры наказания [33, с. 125].

Субъективная сторона состава преступления представляет собой совокупность предусмотренных уголовным законом признаков, характеризующих психическое отношение лица к совершаемому деянию, содержащему данный состав. Она включает лишь самые общие, существенные признаки такого отношения, отраженные в уголовном законе в качестве которые признаков данного состава – основного, квалифицированного (то есть с отягчающими обстоятельствами) или привилегированного (то есть со смягчающими обстоятельствами). Субъективное отношение человека к совершенному деянию может иметь самый разнообразный характер и содержать в себе различные оттенки.

В теории и судебной практике наиболее распространенным является подход, согласно которому субъективная сторона преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ характеризуется неосторожной виной.

В соответствии с ч. 2 ст. 24 УК РФ, деяние, совершенное только по неосторожности, признается преступлением лишь в случае, когда это специально предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК РФ.

В ст. 264 говорится именно о неосторожной форме вины виновного, чьи действия привели к общественно опасным последствиям, поэтому рассматриваемое преступление (ст. 264 УК РФ) совершается по неосторожности. При этом, разделения психического отношения виновного к нарушению специальных правил и наступившим общественно опасным последствиям не

требуется, в силу того, что, определяя в ст. 26 УК РФ виды неосторожной формы вины (легкомыслие и небрежность), законодатель не требует установления психического отношения виновного к общественно опасному деянию. Поэтому, как справедливо замечено в литературе, «разное психическое отношение к нарушению правил не меняет неосторожности как формы виновности в данном преступлении, не превращает ее в смешанную вину и не является признаком, разграничивающим смежные преступления».

Рассмотрим в качестве примера следующие материалы из судебной практики. Приговором Майского районного суда Кабардино-Балкарской Республики от 19 августа 2019 г. по делу № 22–916/2019 [20] Андриевский А.Г. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Андриевский А.Г., управляя автомобилем, проявляя преступную небрежность к возможному наступлению общественно опасных последствий, которые мог и должен был предвидеть, не уделил должного внимания к окружающей его дорожной обстановке, выехал на полосу дороги, предназначенную для встречного движения и допустил столкновение с двигавшимся во встречном направлении автомобилем под управлением А. В.С. В результате ДТП пассажир автомобиля № С. А.Г. получил телесные повреждения, которые квалифицируются как тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни и состоят в прямой причинной связи с наступившей смертью. Водитель автомобиля № А. В.С. получил телесные повреждения, которые квалифицируются в совокупности как тяжкий вред здоровью по признаку значительной стойкой утраты трудоспособности не менее чем на одну треть. Пассажир автомобиля № Г. А.Н. получил телесные повреждения, которые в совокупности квалифицируются как тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни. Пассажирка автомобиля № Б. Е.Ю. получила телесные повреждения, которые квалифицируются как тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни. Андриевский А.Г. нарушил ПДД, согласно которым участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования ПДД, сигналов светофоров, знаков и разметки (п. 1.3 ПДД), на дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств (п. 1.4 ПДД), участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда (п. 1.5 ПДД), количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой и (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.18, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними (п. 9.1 ПДД), водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения, а также то, что скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований ПДД, а при возникновении опасности при движении, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять все возможные

меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства (п. 10.1 ПДД), в случае, если встречный разъезд затруднён, то водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу (п. 11.7 ПДД), что повлекло по неосторожности смерть С. А.Г., а также причинение тяжкого вреда здоровью А. В.С., Г. А.Н. и Б. Е.Ю.

На основании п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 в тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего либо причинения ему смерти, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части УК РФ о преступлениях против жизни и здоровья.

Таким образом, субъективную сторону нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств образует неосторожная форма вины. Дорожно-транспортные преступления могут быть совершены как в результате преступной самонадеянности, так и из-за преступной небрежности: преступная самонадеянность – лицо осознает общественную опасность своих действий, предвидит возможность наступления вредных последствий, но в конкретной ситуации рассчитывало их предотвратить, надеясь, например, на надежные тормоза, большой водительский опыт, знание особенностей дороги и др.; преступная небрежность – при дорожно-транспортных преступлениях часто обуславливает случайное причинение общественно опасных последствий [32, с. 29].

Анализ материалов судебной практики показывает, что наибольшее количество преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ совершаются по легкомыслию, при этом, как правило, связаны с нарушением таких правил, как превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, управление транспортным средством в состоянии опьянения и др. В таких случаях водитель, сознавая, что нарушает Правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, рассчитывает на конкретные, реальные обстоятельства, способные, по его мнению, противодействовать наступлению последствий, указанных в ст. 264 УК РФ: на собственные личные качества (мастерство, ловкость, опыт), на действия других лиц (например, осмотрительность и осторожность других участников движения) и др.

Так, к примеру, Приговором Кежемского районного суда Красноярского края от 29 октября 2019 г. по делу № 22–6992/2019 [8] Апахин Д.А. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «а» ч. 4 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: водитель Апахин, управляя технически исправным автомобилем «МАЗ 5516Х5-480-050», находясь в состоянии наркотического опьянения, двигался по гребню каменно-набросной плотины, а в последующем по мостовому строению бетонной плотины со стороны нижнего бьефа на отметке 212.00 со стороны правого берега в направлении левого берега. В процессе движения Апахин Д.А., двигаясь со скоростью 69 км/ч при установленном ограничении в 30 км/ч, нарушая п.1.3, 1.4, 1.5, 2.7, 8.1., 9.1, 10.1 ПДД, а именно видя, что на его полосе движения в прямом направлении движется транспортное

средство СНП-18 с включенным проблесковым маячком оранжевого цвета под управлением Свидетель №2, за которым образовывалась пелена снега, должен был и мог предвидеть наступление общественно-опасных последствий своих действий в виде дорожно-транспортного происшествия, в котором могут погибнуть люди. Однако без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывал на их предотвращение, проявляя тем самым преступное легкомыслие, скорость движение не снизил, не убедился в безопасности своего маневра, в целях объезда препятствия выехал на полосу, предназначенную для встречного движения, где за пеленой снега во встречном ему направлении двигалось транспортное средство «ВОВ САТ S-300», государственный регистрационный знак 7701 ХВ 24 под управлением Потерпевший № 1, с которым Апахин допустил столкновение передними частями транспортных средств. В результате указанного дорожно-транспортного происшествия водитель транспортного средства «ВОВ САТ S-300», Потерпевший №1 получил телесные повреждения, от которых скончался в тот же день.

Как следует из другого примера, Приговором Коминтерновского районного суда г. Воронежа от 28 августа 2019 г. по делу № 22–2503/2019 [15] ФИО признан виновным в нарушении лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека, то есть в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. Преступление совершено при следующих обстоятельствах: водитель ФИО, управляя технически исправным автомобилем марки ВАЗ, осуществлял на нем движение по проезжей части. В пути следования по указанному маршруту водитель ФИО в нарушение требований п. 1.3 ПДД, обязывающего участников дорожного движения знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, требований п. 1.4 ПДД РФ, согласно которому, на дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств, требований п. 1.5 ПДД РФ, согласно которому, участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасность для движения и не причинять вреда, требований п. 9.1 ПДД РФ, согласно которому, количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой и (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, при этом стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина, ширины проезжей части, расположенная слева, требований п. 10.1 ПДД РФ, согласно которому, водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения, и скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил, а при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства, требований п. 10.2 ПДД РФ, согласно которому в населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со



скоростью не более 60 км/час, осуществляя движение со скоростью примерно 101 км/час, которая не давала ему технической возможности выполнять требования Правил, обнаружив пешехода ФИО1, пересекавшего вне пешеходного перехода проезжую часть улицы справа налево, относительно движения автомобиля, своевременно не принял мер к снижению скорости, а вместо этого двигаясь по полосе, предназначенной для встречного движения, где в этот момент уже находился пешеход ФИО11, завершавший пересечение проезжей части, допустил на него наезд, в результате которого причинил ФИО1 повреждения, повлекшие, по неосторожности, смерть. Смерть ФИО1 наступила от закрытой травмы головы, позвоночника, с полным перерывом спинного мозга на уровне шейного отдела.

В соответствии с п. 6 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 решая вопрос о виновности либо невиновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия вследствие превышения скорости движения транспортного средства, следует исходить из требований п. 10.1 Правил, в соответствии с которыми водитель должен вести его со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Исходя из этого при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. Уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь.

Итак, субъективную сторону нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств образует неосторожная форма вины. Дорожно-транспортные преступления могут быть совершены как в результате преступной самонадеянности, так и из-за преступной небрежности: преступная самонадеянность – лицо осознает общественную опасность своих действий, предвидит возможность наступления вредных последствий, но в конкретной ситуации рассчитывало их предотвратить, надеясь, например, на надежные тормоза, большой водительский опыт, знание особенностей дороги и др.; преступная небрежность – при дорожно-транспортных преступлениях часто обуславливает случайное причинение общественно опасных последствий.

## **Выводы по разделу 2**

В качестве объекта преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин. В качестве непосредственного объекта данного вида преступления выступают безопасные

условия дорожного движения и автомобильного, и коммунального транспорта. Объективная сторона данного преступления может выражаться в нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств; причинении тяжкого вреда здоровью человека, смерти одного человека либо двух и более лиц и наличии причинной связи между деянием и наступившими последствиями. Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является материальным. Субъект данного преступления – достигшее 16-летнего возраста физическое вменяемое лицо, которое управляло автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, которое своим предназначением имеет перевозку по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (п. 1.2 ПДД). Субъективную сторону преступления образует неосторожная форма вины.

### 3 КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В МАТЕРИАЛАХ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ

#### 3.1 Квалифицирующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Квалифицирующие признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, раскрываются в ч. 2–6 данной статьи закона. В их числе можно выделить: нахождение лица, совершившего преступление, в состоянии алкогольного опьянения; нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств сопряженное с оставлением места совершения преступления; причинение в результате совершенного преступления смерти по неосторожности одному лицу, двум и более лицам.

Ч. 2 ст. 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, если оно:

- а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- б) сопряжено с оставлением места его совершения.

Так, к примеру, Приговором Октябрьского районного суда Ростовской области от 23 августа 2019 г. по делу № 1–180/2019 [17] Серпионов Р.В. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Серпионов Р.В., 06.05.2018 года около 03 часов 15 минут, управляя автомобилем Камаз КС 5576 г/н № регион, в состоянии опьянения, двигаясь по проезжей части ул. Мостовой, в направлении от ул. Орджоникидзе к ул. Гагарина в ст. Кривянская Октябрьского района Ростовской области, в районе дома № 21, в нарушение требований п. 9.9 Правил дорожного движения РФ, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 года (далее ПДД РФ), проявляя преступную небрежность, выразившуюся в не предвидении наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть, выехал правой стороной управляемого им автомобиля Камаз КС 5576 г/н № регион, на правую по ходу своего движения обочину, где допустил столкновение со стоящим на правой обочине автомобилем Зил ММЗ г/н № регион, в результате которого пассажир автомобиля Камаз КС 5576 Г\Н Т 393 СУ 161 регион Потерпевший № 1 получил телесные повреждения в виде чрезвертального перелома правого бедра без смещения костных отломков, закрытого вывиха правой голени, ушибленной раны шеи, которые квалифицируются как тяжкий вред причиненный здоровью человека, по признаку вызвавший значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на одну треть.

Ч. 3 ст. 264 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть человека.

Так, к примеру, Приговором Обнинского городского суда Калужской области от 28 августа 2019 г. по делу № 1–165/2019 [16] Фарзалыев Э.А. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: 01 января 2019 г. в период времени с 07 часов 00 минут по 07 часов 30 минут, Фарзалыев Э.А., в нарушение п. 2.3.1 ПДД РФ (п. 7.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств Приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации), согласно которому водитель транспортного средства обязан: перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства и груза в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации, управлял автомобилем BMW XDRIVE X5 501 государственный регистрационный знак №, при тонированном ветровом стекле, ограничивающем обзорность водителя, светопропускание которого составляет менее 75 % и не соответствует ГОСТ 5727-88, двигался по 111 км. автодороги А-130 «Москва-Малоярославец-Рославль», проходящему по территории г. Обнинска Калужской области, со стороны г. Обнинска в сторону г. Малоярославца Калужской области, в нарушение п. 10.1 Правил дорожного движения РФ, согласно которому водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требования Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства, вел транспортное средство со скоростью, не обеспечивающей возможность постоянного контроля за его движением, не учел дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения, вследствие чего, при возникновении опасности в виде пешехода Лукашкевича Г.Г., который, в нарушение п. 4.1. ПДД РФ, при наличии обочины, двигался по проезжей части навстречу движению транспортных средств в темное время суток, без предметов со светоотражающими элементами, Фарзалыев Э.А., с учетом соблюдения ПДД РФ, имея возможность заблаговременно обнаружить пешехода Лукашкевича Г.Г., и располагая технической возможностью предотвратить наезд на указанного пешехода, своевременно не принял мер по снижению скорости вплоть до полной остановки своего транспортного средства, в результате чего, в районе 110 км. + 800 м. автодороги А-130 «Москва-Малоярославец-Рославль», допустил наезд на пешехода Лукашкевича Г.Г.. В результате дорожно-транспортного происшествия пешеход Лукашкевич Г.Г. от полученных травм скончался в ФГБУЗ КБ № 8 ФМБА России 02 января 2019 года в 08 часов 20 минут.

Ч. 4 ст. 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть человека, если оно:

- а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- б) сопряжено с оставлением места его совершения.

Так, к примеру, Приговором Нахимовского районного суда г. Севастополь от 22 августа 2019 г. по делу № 1–170/2019 [18] Ухтеева А.В. признана виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ.

Как следует из материалов дела: 07.11.2018 года около 08 часов 45 минут Ухтеева А.В., управляя в состоянии опьянения, автомобилем НИССАН КАШКАЙ, осуществляла движение по проезжей части автомобильной дороги «Орловка-Бахчисарай» со стороны с. Вишневое в направлении нерегулируемого перекрестка с автодорогой «Подъезд к п. Кача», являющейся главной по отношению к автодороге «Орловка-Бахчисарай». Приблизившись к указанному нерегулируемому перекрестку неравнозначных дорог, Ухтеева А.В., проявила преступную небрежность, не предвидела возможность наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должна была и могла предвидеть эти последствия, в нарушение требований дорожного знака 2.5 «Движение без остановки запрещено» Приложения 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации, требований п. 1.3, абз. 1 п. 1.5, абз. 1 п. 2.7, абз. 1 п. 8.1, абз. 1 п. 13.9 ПДД РФ, при выезде со второстепенной дороги на вышеуказанный перекресток, мер к остановке своего автомобиля перед пересечением проезжих частей не приняла, выехала на указанный перекресток, не убедившись в безопасности своего движения, не уступила дорогу мопеду «Yamaha JOG», номер двигателя ..., под управлением водителя ....., двигавшемуся по проезжей части на 19 км + 520 м автодороги «Подъезд к п. Кача», выехала на полосу последнего, создав опасность для движения, в результате чего допустила с ним столкновение. В результате неосторожных действий Ухтеевой А.В., приведших к указанному дорожно-транспортному происшествию, водитель мопеда .... получил следующие телесные повреждения: закрытая черепно-мозговая травма: перелом свода и основания черепа, субдуральное и субарахноидальное кровоизлияния, кровоизлияние в мягкие ткани головы. Данные повреждения образовались незадолго до смерти и являются вредом здоровью, опасным для жизни человека, создающим непосредственную угрозу для жизни, и согласно п. 6.1.2 и 6.1.3 «Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека», утвержденных приказом МЗиСР РФ от 24 апреля 2008 г. № 194н в соответствии с п. 3 «Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека», утвержденных ПП РФ от 17 августа 2007 г. № 522, относятся к квалифицирующим признакам ТЯЖКОГО вреда здоровью и состоят в прямой причинно-следственной связи со смертью ....., которая наступила 07.11.2018 в ГБУЗС «Севастопольская городская больница №1 им. Н.И. Пирогова».

Ч. 5 ст. 264 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Так, к примеру, Постановлением Пермского районного суда Пермского края от 24 сентября 2019 г. по делу № 1–372/2019 [11] уголовное дело в отношении Гильметдинова Д.А. в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ, прекращено в связи с его смертью. Как следует из материалов дела: Гильметдинов Д.А., являясь участником дорожного движения, который в соответствии с п. 1.3 ПДД должен знать и соблюдать относящиеся к нему требования ПДД, знаков и разметки, управляя технически исправным автомобилем, нарушил требования ПДД и допустил столкновение управляемого им автомобиля с грузовым автомобилем, под управлением водителя Свидетель №3 В результате ДТП смертельные травмы причинены водителю автомобиля, ФИО1 и пассажирам данного автомобиля ФИО7, ФИО5.

Как следует из другого примера, Приговором Павловского районного суда Воронежской области от 16 сентября 2019 г. по делу № 1–В32/2019 [12] Петросян Р.Г. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Петросян Р.Г. двигался по территории Верхнемамонского района Воронежской области. Проезжая 697-й километр автодороги, Петросян Р.Г. допустил нарушение ПДД. В нарушение п. 10.1 ПДД РФ, несмотря на негативные дорожные и метеорологические условия в виде узкого участка дороги, шириной не более 7,2 м, по одной полосе в каждом из направлений движения, ночного времени суток и снегопада, выбрал скорость движения, не позволяющую ему обеспечить постоянный контроль за движением управляемого им транспортного средства. В нарушение п. п. 9.4, 9.10 ПДД РФ Петросян Р.Г. неправильно расположил свой автомобиль относительно боковых границ проезжей части, близко к левой границе полосы движения, не соблюдая безопасный боковой интервал, после чего в нарушение п. п. 9.9, 1.3 (применительно к требованиям дорожной разметки 1.1), 1.5 ПДД РФ допустил выезд на разделительную полосу горизонтальной дорожной разметки 1.1, запрещающую перестроение из его полосы движения, пересек ее, чем создал опасность для движения. Далее Петросян Р.Г., самонадеянно рассчитывая на безопасный встречный разъезд, в нарушение п. 1.4 ПДД РФ допустил выезд управляемого им автомобиля на полосу встречного движения, где произошло столкновение передней левой части его автомобиля с передней левой частью движущегося во встречном направлении грузового автомобиля, под управлением Свидетель № 2. В результате данного столкновения произошло повреждение левого переднего колеса автомобиля, вследствие чего указанный автомобиль потерял управление и стал смещаться влево относительно первоначального направления движения, где произошли его последующие столкновения со встречными автомобилями, под управлением ФИО3, в котором в качестве пассажиров находились его жена Потерпевший № 2 и малолетняя дочь Свидетель № 1; под управлением Свидетель № 3, в котором в качестве пассажиров находились Свидетель № 4 и Свидетель № 5, под управлением

Потерпевший № 1, в котором в качестве пассажиров находились его малолетний сын ФИО14 и малолетняя дочь ФИО4. Причиной летального исхода ФИО3 послужила открытая проникающая черепно-мозговая травма. Непосредственной причиной смерти ФИО14 явились травматический шок, отек, дислокация, вклинение головного мозга в большое затылочное отверстие.

Ч. 6 ст. 264 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, если оно:

- а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- б) сопряжено с оставлением места его совершения.

Проанализировав квалифицирующие признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, а также соответствующие материалы судебной практики, мы пришли к выводу о том, что санкции, предусмотренные ст. 264 УК РФ в отношении квалифицированных составов преступлений не соответствуют характеру и степени общественной опасности данных преступлений. Прежде всего, это относится к ч. 6 ст. 264 УК РФ. Как следует из диспозиции данной части статьи закона нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, наказывается лишением свободы на срок от 8 до 15 лет. При этом, законодатель не оговаривает конкретное количество лиц, которым по неосторожности причинена смерть в результате совершенного преступления. Таких лиц может быть 3, а может быть и 10 и выше. Кроме того, как свидетельствует анализ материалов судебной практики, смерть может быть причинена и малолетним лицам, беременным женщинам, что, безусловно, повышает степень общественной опасности данного преступления.

Изложенное обуславливает необходимость включения в ст. 264 УК РФ дополнительной ч. 7, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, совершившим преступление в состоянии опьянения, а равно покинувшим место преступления, если в результате данного преступления по неосторожности наступила смерть пяти и более лиц, а равно, если одним из погибших лиц является малолетний или беременная женщина.

Итак, квалифицирующими признаками нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются: состояние опьянения; оставление места совершения преступления; наступление по неосторожности смерти двух и более лиц. Предусмотрение в ч. 2–6 ст. 264 УК РФ таких квалифицирующих признаков связано с тем, что их наличие в совершенном преступлении повышает степень общественной опасности данного преступления. Соответственно, ужесточены и размеры наказаний за их совершение. Состояние опьянения выделено законодателем в квалифицирующий признак по причине того, что состояние опьянения является особым физиологическим состоянием организма, при котором лицо не может в полной мере осознавать характер и значимость совершаемых действий, происходит замедление психических процессов, замедление реакции, нарушается координация движения. При этом,

быстрая реакция, координация движения, осознание характера своих действий необходимы для обеспечения безопасности дорожного движения. Соответственно, управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, является небезопасным и неадекватным. Оставление места совершения преступления также является квалифицирующим признаком нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Данный состав преступления также характеризуется повышенной степенью общественной опасности, так как лицо, совершившее транспортное преступление, обязано остановиться и предпринять меры по оказанию помощи пострадавшим. Лицо, которое покидает место преступления, нарушает вышеуказанную обязанность, тем самым, пытается скрыться от правоохранительных органов и от ответственности, что, безусловно, повышает характер и степень общественной опасности совершенного им преступления. В большинстве случаев преступники покидают место ДТП, так как находятся в состоянии опьянения и пытаются скрыть это состояние от сотрудников правоохранительных органов.

### **3.2 Особенности и проблемные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

По вопросам, связанным с особенностями квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, на уровне Пленума Верховного Суда РФ предоставлены разъяснения в Постановлении от 09.12.2008 г. № 25.

В процессе расследования дел изучаемой нами категории необходимо устанавливать, какие именно правила дорожного движения были нарушены и в чем именно выразилось данное нарушение. Как следует из п. 3 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 при рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов ПДД повлекло наступление последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение [7].

При исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты ПДД нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.

В тех случаях, когда нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье УК РФ.

В соответствии с п. 9 вышеуказанного Постановления Пленума Верховного Суда РФ в тех случаях, когда в результате ДТП пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего ПДД при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части ст. 264 УК РФ, которая предусматривает



более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия, поскольку в соответствии с ч. 2 ст. 17 УК РФ совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями УК РФ.

Если из-за нарушения ПДД по неосторожности был одновременно причинен тяжкий вред здоровью нескольким лицам, виновное лицо несет уголовную ответственность по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Если суд на основании исследованных доказательств установит, что указанные в ст. 264 УК РФ последствия наступили не только вследствие нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но и ввиду несоблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил (например, переход пешеходом проезжей части с нарушением требований п. 4.3 Правил), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие наказание, за исключением случаев, когда водитель, виновный в совершении дорожно-транспортного происшествия, не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров (п. 2.1.2 Правил).

По уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ч. 2, 4 и 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ – по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными Правительством РФ, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения РФ, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном УПК РФ.

Водитель, не выполнивший законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (п. 2.3.2 Правил), признается в соответствии с п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ лицом, находящимся в состоянии опьянения, если направление на медицинское освидетельствование осуществлялось в соответствии с правилами, утвержденными Правительством РФ, и отказ от медицинского освидетельствования (от любого предусмотренного вида исследования в рамках проводимого освидетельствования) зафиксирован должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспорта, в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование либо уполномоченным медицинским работником в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное ст. 264 или 264.1 УК РФ, в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения

медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. В случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения.

Несмотря на сформированные на уровне Постановления Пленума Верховного Суда РФ разъяснения по вопросам квалификации исследуемых преступлений, тем не менее, на практике неразрешенными остаются отдельные проблемные вопросы.

Первое, что нас заинтересовало, – это нестандартное соотношение форм вины в конструкциях составов преступлений, предусмотренных действующей ст. 264 УК РФ. Общеизвестно, что простой (основной) состав исходит из неосторожной вины субъекта преступления по отношению к последствиям своего деяния – причинению тяжкого вреда здоровью человека, наступившего в результате умышленного нарушения им ПДД, что, по мнению некоторых авторов, уже вызывает вопросы, касающиеся алгоритма совмещения двух форм вины. При этом, само нарушение ПДД еще не образует состава преступления и признается не более как административное правонарушение, предусмотренное соответствующей статьей гл. 12 КоАП РФ.

Таким образом, деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, «перерастает» из административного правонарушения в преступление только в случае, если следствием нарушения водителем ПДД становится как минимум причинение по его неосторожности тяжкого вреда здоровью потерпевшего. Исходя из такой структуры признаков объективной стороны, преступление в целом является неосторожным. В ссылочных диспозициях ч. 2–6 ст. 264 УК РФ дается описание квалифицированных составов преступлений, субъективная сторона которых сконструирована в своей основе тоже по признакам неосторожной вины, что, однако, не исключает двойного толкования их при некоторых обстоятельствах, характеризующих отдельно взятое ДТП [55, с. 82].

Затруднения в разграничении признаков субъективной стороны в данном случае могут возникнуть, как нам представляется, по следующим причинам.

Во-первых, что касается описания преступлений в п. «а» ч. 2–6 ст. 264 УК РФ, то здесь очевидно, что ПДД субъект преступления нарушает в состоянии опьянения. При этом, момент употребления водителем вещества, вызывающего алкогольное или наркотическое опьянение, может иметь место до управления им транспортным средством или одновременно с этим. И данный этап правонарушения подпадает лишь под административное наказание по ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ, да и то только в случае управления транспортным средством в состоянии опьянения. Уголовная ответственность наступает в том случае, если опьянение и нарушение лицом ПДД при управлении транспортным средством повлекли общественно опасные последствия, указанные в соответствующих частях ст. 264 УК РФ.

Во-вторых, во вновь введенных п. «б» ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ в качестве квалифицирующего признака предусмотрено оставление водителем места

совершенного им преступления после того, когда в качестве преступного результата нарушения им ПДД наступили указанные в них тяжкие последствия. Такая последовательность деяний также вызывает немало вопросов в аспекте оценки вины водителя.

Так, по логике описания деяния в диспозициях упомянутых норм УК РФ (в контексте с «... сопряжено с оставлением места его совершения»), последовательность правонарушений выглядит совершенно иначе, чем в п. «а» ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ: сначала совершается ДТП с тяжкими последствиями, а потом виновный водитель оставляет место преступления, будучи трезвым либо нетрезвым. Зачастую это состояние не устанавливается «по горячим следам» из-за отсутствия лица на месте ДТП, а по прошествии времени, достаточного для выведения из организма человека признаков последствий употребления алкоголя, наркотических или психотропных веществ, такая возможность исключается по определению [55, с. 84].

Таким образом, возникает коллизия, связанная с тем, что, с одной стороны, простой и основанные на его конструкции квалифицированные составы преступлений характеризуются как совершенные по неосторожности, тогда как оставление водителем места ДТП, признаваемое самостоятельным квалифицирующим признаком, совершается умышленно. Более того, он будет привлечен к уголовной ответственности именно с учетом этого обстоятельства, «наложенного» на нарушение ПДД, повлекшее соответствующие тяжкие последствия, учтенные в диспозициях ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. По сути получается так, что данное лицо совершает оконченное неосторожное преступление, а потом, скрываясь с места ДТП, совершает сопряженное с первым другое – умышленное преступление.

Относительно толкования подобной «схемы» преступного поведения возможны разные вопросы и варианты ответов на них, например: имеет ли здесь место неосторожное или умышленное, длящееся либо продолжаемое преступление, есть ли совокупность преступлений и др.

Далее мы попытаемся разобраться в некоторых из них. Каким же преступлением следует считать оставление места ДТП водителем после того, когда в результате нарушения им ПДД наступило одно из тяжких последствий, указанных в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, – неосторожным или умышленным? Данный вопрос, по нашему представлению, уместен, ввиду того что.

1. Простой и сложный составы преступлений, предусмотренных анализируемой статьей УК РФ, образуются не иначе, как только в тандеме с признаком неосторожного причинения известных тяжких последствий, связанных со здоровьем и жизнью человека, находящегося в причинной связи с нарушением водителем ПДД.

2. Оставление места ДТП может трактоваться и как самостоятельное умышленное правонарушение (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ), и только в совокупности с указанными в ст. 264 УК РФ признаками оно обретает достаточные признаки объективной стороны состава дорожно-транспортного преступления.

3. Оставляя место ДТП с тяжкими последствиями, субъект преступления осознает общественную опасность своего действия, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий (например, когда потерпевший нуждается в помощи или когда в результате столкновения возгорается транспортное средство и угрожает опасностью другим участникам дорожного движения и др.) и, как правило, не желает этого, но сознательно допускает эти последствия либо относится к ним безразлично, что вполне вписывается в структуру вины с косвенным умыслом (ч. 3 ст. 25 УК РФ).

4. Законодатель однозначно относит преступления, предусмотренные ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, в том числе, сопряженные с оставлением водителем места ДТП, к числу совершаемых только по неосторожности, а для подкрепления своей позиции ввел новые правила категоризации неосторожных преступлений, и теперь пределы признания их в категории средней тяжести увеличены до 10 лет наказания в виде лишения свободы за совершенное деяние, в категории тяжких преступлений – не свыше 15 лет лишения свободы [50, с. 119].

Сопоставительный анализ позволяет нам предположить, что параметры категорий неосторожных преступлений законодателем изменены именно в связи с известным ужесточением уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, сопряженные с совершением их лицом в состоянии опьянения и (или) оставлением им места ДТП, а также с целью сохранения классически состоявшейся их модели среди деяний, совершенных по неосторожности. Такую мысль мы основываем на логической связи одновременных и параллельных изменений соответствующих норм УК РФ.

Вторая часть исследования исходит из классического учения о преступлении с двумя формами вины и выявленных нами проблемных аспектов его соотношения с моделями составов преступлений, предусмотренных п. «б» ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ в действующей новой редакции. Так, теории уголовного права и следственно-судебная практика двойную форму вины определяют на основании ст. 27 УК РФ, в соответствии с которой преступление, совершенное умышленно, в случае наступления влекущих более строгое наказание тяжких последствий, не охватываемых умыслом лица, в целом признается умышленным. Неосторожная вина субъекта преступления в данном случае характеризуется одним из следующих двух признаков:

- 1) лицо предвидело возможность наступления общественно вредных последствий своего деяния, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение;
- 2) лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления общественно вредных последствий своего деяния.

Нетрудно догадаться, что в цитируемых положениях речь идет о неосторожном отношении лица, совершающего умышленное преступление, к причиняемому вреду, имеющему причинную связь с его деянием. Неосторожная форма вины, при этом, может проявляться в виде легкомыслия или небрежности, соотносящихся с нормами ч. 2 и 3 ст. 26 УК РФ, однако она ни в коей мере не меняет умышленного характера преступления.

В случаях, предусмотренных п. «б» ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, имеет место совершенно другой, как бы перевернутый, алгоритм соотношения признаков субъективной стороны преступного поведения лица: сначала совершается неосторожное дорожно-транспортное преступление с тяжкими последствиями, а потом виновный водитель, скрываясь с места происшествия, допускает еще одно запрещенное уголовным законом деяние, но уже умышленное. Такое чередование событий невольно наталкивает на мысль о том, что субъект преступления совершает преступление с двумя формами вины. Но такое представление не вписывается в правило ст. 27 УК РФ, где в основе двойной формы вины лежит умысел, а неосторожность дополняет его. В случае со ст. 264 УК РФ, если деяние интерпретировать в последовательности, в какой его совершает виновный водитель, получается все наоборот. И такой формы двойной вины в единичном преступлении в УК РФ и отраслевой теории нет [55, с. 87].

Касательно уголовной ответственности за оставление виновным водителем места ДТП с тяжкими последствиями надо оговорить, что, безусловно, он понесет наказание, соответствующее тяжести последствий ДТП. Однако, наказание это будет назначено за единое преступление, совершенное по неосторожности, хотя осужденный, при худшем для него исходе, может быть приговорен к лишению свободы вплоть до 15 лет за тяжкое преступление. Но даже при таком стечении обстоятельств, согласно ст. 18 УК РФ, судимость не обременяется признанием рецидива преступлений, что, кстати, на руку только упомянутому лицу, если он впоследствии совершит умышленное преступление.

При анализе норм ст. 264 и 15 УК РФ мы удостоверились и согласились с тем, что действующая модель регулирования уголовной ответственности за оставление водителем места совершения ДТП с тяжкими последствиями в настоящее время исключает всякое иное толкование формы его вины, кроме как признание ее неосторожной, и не создает иллюзий для суждений о наличии двойной формы вины.

Вместе с тем, как мы полагаем, это не препятствует выдвижению научной гипотезы о возможности законодательного изменения отраслевой константы, с тем чтобы наказание, применяемое к лицу, виновно оставившему место произошедшего по его вине ДТП, повлекшего по неосторожности тяжкие последствия, указанные в ст. 264 УК РФ, было справедливым, то есть соответствовало характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного.

Продолжая мысль, далее попытаемся обосновать некоторые возможные варианты оптимизации института уголовной ответственности за оставление места ДТП водителем, по неосторожности которого наступили тяжкие последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

Мы придерживаемся мнения ученых, предлагающих оценивать содержание неосторожности и умысла в соответствии с особенностями объективной стороны, исходя из единства ее с субъективной стороной. Поэтому считаем, что оставление места ДТП лицом, виновным в нарушении ПДД, повлекшем известные тяжкие последствия по его неосторожности, не должно рассматриваться как продолжение

деяния, соответствующее п. «б» ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, ввиду ряда следующих причин.

1. Предусмотренные в указанной статье кодекса уголовно наказуемые деяния, в том числе, и совершенные в состоянии опьянения, являются фактически оконченными с момента, когда по неосторожности водителя механического транспортного средства, нарушившего ПДД, наступили общественно вредные последствия, указанные в диспозициях соответствующих ее частей в действующей редакции. Наша позиция в этом случае согласуется с первоначальным вариантом диспозиций ст. 264 УК РФ, состоявшей из трех частей и действовавшей до 13 февраля 2009 г., в которых для признания преступления оконченным считалось достаточным наличие признаков материальной конструкции юридического состава и не требовалось, в частности, признака оставления водителем места ДТП.

2. Оставление места ДТП водителем, вследствие нарушения которым ПДД и по его неосторожности наступили тяжкие последствия, указанные в диспозициях действующей редакции ст. 264 УК РФ, целесообразно выделить в отдельную статью кодекса, как это и было ранее в ст. 265 УК РФ, признанной утратившей силу 11 декабря 2003 г. В названии статьи и описании основного состава преступления можно «реанимировать» формулировки, использованные в признанной утратившей силу ст. 265 УК РФ, с использованием соответствующих ссылок на действующую ст. 264 УК РФ [26, с. 74].

Таким образом, вводимая в кодекс новая статья могла бы иметь следующую, предлагаемую редакцию:

«Умышленное оставление места дорожно-транспортного происшествия.

1. Умышленное оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных в части первой или второй статьи 264 настоящего Кодекса, – ...;

2. То же деяние, повлекшее наступление последствий, предусмотренных в части третьей либо четвертой статьи 264 настоящего Кодекса, – ...;

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, если оно повлекло наступление последствий, предусмотренных в части пятой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса, – ...».

Относительно наказания за умышленное оставление места ДТП мы считаем, что оно должно быть строже, чем предусмотрено в санкциях ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. В частности, предлагаем увеличить предельный срок лишения свободы, например до 9 лет – в случае оставления места ДТП, повлекшего по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, до 14 лет – в случае оставления места ДТП, повлекшего смерть человека, и до 16 лет – в случае оставления места ДТП, повлекшего смерть двух и более лиц.

Ужесточение наказания за оставление места ДТП при наличии указанных тяжких последствий водителем, виновным в его совершении, должно, по нашему представлению, подтолкнуть его к отказу от бегства и склонить к тому, чтобы он

остался на месте, в том числе будучи в состоянии опьянения. Именно поэтому размеры наказаний в санкциях ст. 264 УК РФ, предусматривающих неосторожные преступления, должны быть меньшими, чем в предлагаемой статье кодекса, карающей за умышленное оставление места ДТП с тяжкими последствиями.

В случае введения в УК РФ отдельной статьи, предусматривающей ответственность за оставление места ДТП, целесообразно будет перестроить и содержание ныне действующих ч. 2, 4 и 6 ст. 264, вернув редакцию их диспозиций в то состояние, в каком они действовали до изменений, внесенных федеральным законом от 23.04.2019 № 65–ФЗ.

На практике суды также сталкиваются с проблемами квалификации исследуемых преступлений совершенных лицами, находящимися в состоянии опьянения.

Прежде всего, необходимо отметить несовершенство законодательного определения понятия «состояние опьянения». Данная категория раскрывается в примечании ст. 264 УК РФ. Законодатель альтернативно подход к решению вопроса о нахождении лица в состоянии опьянения: либо факт нахождения лица в таком состоянии установлен, либо он предполагается, исходя из того, что лицо отказывается пройти медицинское освидетельствование.

Также при установлении факта опьянения лица возникают сложности организационного характера. Лицо может и не покидать место ДТП, при этом, провести в отношении него медицинское освидетельствование невозможно по причине его помещения в медицинское учреждение, куда сотрудники правоохранительных органов могут быть не допущены врачами из-за состояния здоровья пациента [28, с. 33].

При квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, совершенного лицом в состоянии опьянения, также сложности могут возникать при установлении факта управления транспортным средством. Если лицо находится в салоне неподвижного транспортного средства и употребляет там спиртные напитки, ему не может инкриминироваться вышеуказанное преступление. Равно как и совершение нарушения правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения, не может инкриминироваться, если на момент нарушения правил дорожного движения лицо находилось в трезвом состоянии, а уже после остановки транспортного средства привело себя в состояние опьянения. В данном случае анализируемый квалифицирующий признак также отсутствует.

Таким образом, при квалификации нарушения правил дорожного движения лицом в состоянии опьянения необходимо устанавливать факт физиологического опьянения. При этом, на квалификацию по данному квалифицированному составу преступления не влияет вид опьянения, степень его тяжести.

Так, к примеру, Приговором Центрального районного суда г. Сочи Краснодарского края от 16 сентября 2019 г. по делу № 1–463/2019 [13] Мирзоян А.С. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ. Как следует из материалов дела: Мирзоян А.С. управляя автомобилем, нарушил правила дорожного движения, находясь в состоянии

опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека. Согласно заключению эксперта произведенного с условиями и порядком проведения, утвержденными приказом Минздравсоцразвития РФ, утвержденным Минюстом РФ от 10.08.2010 г, при судебно-химической экспертизе крови, код пробы 191/21215, доставленной в судебно-химическое отделение ГБУЗ Бюро СМЭ обнаружен этиловый алкоголь – 2,1 промилле.

Итак, разъяснения относительно особенностей квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, сформулированы на уровне Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25. Однако, на практике суды сталкиваются с некоторыми проблемами квалификации, прежде всего, связанными с квалифицирующими признаками рассматриваемого преступления: состояние опьянения, оставление места дорожно-транспортного происшествия.

### **Выводы по разделу 3**

Квалифицирующими признаками нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются: состояние опьянения; оставление места совершения преступления; наступление по неосторожности смерти двух и более лиц. Предусмотрение в ч. 2–6 ст. 264 УК РФ таких квалифицирующих признаков связано с тем, что их наличие в совершенном преступлении повышает степень общественной опасности данного преступления. Соответственно, ужесточены и размеры наказаний за их совершение.

В рамках проведенного исследования нами были выявлены проблемные аспекты квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, прежде всего, связанные с субъективной стороной данного преступления. Одним из квалифицирующих признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является совершение данного преступления сопряженного с оставлением места его совершения. Применительно к данному квалифицированному составу спорной является его субъективная сторона. Преступление, предусмотренно ст. 264 УК РФ, является по форме вины является неосторожным. Если проанализировать хронологию событию, то можно прийти к выводу о том, что первоначально лицо нарушает правила дорожного движения, причиняя по неосторожности тяжкий вред здоровью или смерть человека. После чего уже умышленно покидает место преступления. Можно было бы предположить, что данное преступление характеризуется двойной формой вины. Однако, данный подход не соответствует требованиям ст. 27 УК РФ, в соответствии с которой умысел находится в основе двойной формы вины. Неосторожность, соответственно, его дополняет.

По нашему мнению, данный проблемный вопрос нуждается в законодательном разрешении, а именно необходимо из ст. 264 УК РФ вывести самостоятельный состав, отдельную статью УК РФ, предусматривающую уголовную ответственность за умышленное оставление места дорожно-транспортного происшествия, с одновременным исключением данного квалифицирующего признака из ст. 264 УК РФ.



Установление факта нахождения лица в состоянии опьянения также на практике вызывает некоторые сложности, обусловленные несовершенством законодательной регламентации понятия «состояние опьянения», а также, связанные с проблемами организационного характера. При квалификации нарушения правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения, необходимо учитывать, что данный квалифицирующий признак не вменяется, если лицо, к примеру, употребляет алкогольные напитки в неподвижном транспортном средстве; если лицо нарушило правила дорожного движения, находясь в трезвом состоянии, после чего привело себя в состояние опьянения. При квалификации вышеуказанного преступления не имеет юридического значения вид опьянения, а также его тяжесть.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам анализа нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, подведем обобщающие итоги, сформулируем выводы и рекомендации по разрешению выявленных проблем.

1. История развития уголовной ответственности за транспортные преступления берет свои истоки в XVII веке. Именно на данном историческом этапе появились первые легковые извозчики. В целом историю становления уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за транспортные преступления, можно подразделить на ряд этапов: дореволюционный, советский и постсоветский (современный). Ныне действующий УК РФ с точки зрения систематизации и обобщения является наиболее проработанным уголовным законом относительно УК советского времени. Прежде всего, следует отметить, что УК РФ 1996 г. предусмотрел уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). УК РСФСР 1922 г. и 1960 г. данного состава не предусматривали.

2. Система дорожно-транспортных преступлений законодательно закреплена в статьях гл. 27 УК РФ. В настоящее время данная глава уголовного закона объединяет 11 статей, одной из них выступает ст. 264 УК РФ, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Главный признак транспортных преступлений отражен в формулировке названия гл. 27 УК РФ – это вмешательство и нарушение безопасности движения и эксплуатации транспорта. В рамках настоящего исследования нами было установлено, что преступления в сфере дорожного движения, будучи в большинстве случаев неосторожными деяниями, сформулированы в законе как преступления небольшой, средней степени тяжести и тяжкие деяния. При этом, категория тяжких неосторожных преступлений появилась лишь в июне 2019 г. и нашла отражение в ст. 15 УК РФ, ч. 4, 6 ст. 264 УК РФ. Ужесточение наказания для лиц, нарушивших правила и управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения или скрывшихся с места их совершения оказалось весьма существенным шагом законодателя, призванным изменить практику уголовно-правовой оценки данных преступлений, оказать превентивный эффект в сфере безопасности дорожного движения. Также после изменений, внесенных ФЗ от 23 апреля 2019 г. № 65–ФЗ, наказание для оставивших место дорожно-транспортного преступления водителей стало идентичным санкции для субъектов, находящихся в состоянии опьянения.

3. Проанализировав основной состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, нами было установлено, что максимальное наказание за совершение данного преступления – лишение свободы на срок до 2 лет. При этом, уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств установлена только при причинении по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека. В отношении легкого вреда и вреда средней тяжести законодателем предусмотрена административная

ответственность (ст. 12.24 КоАП РФ). Максимальная санкция за совершение административного правонарушения «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего» административный штраф в размере 25 000 руб., лишение права управления транспортным средством сроком на 2 года. Данные санкции, на наш взгляд, не соответствуют характеру и степени общественной опасности совершенного административного правонарушения. Для самих правонарушителей такие санкции не являются особой проблемой. Кроме того, административная ответственность не влечет тех неблагоприятных последствий, которые характерны для уголовной ответственности. Прежде всего, речь идет о судимости. На основании изложенного, считаем необходимым предусмотреть в ст. 12.24 КоАП РФ административную ответственность за совершение вышеуказанного правонарушения только при причинении по неосторожности легкого вреда здоровью. Нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью, следует перенести в разряд уголовно наказуемых деяний. Максимальная санкция, предусмотренная ч. 1 ст. 264 УК РФ, в большей степени соответствует не тяжкому вреду здоровью, как общественно опасному последствию совершенного преступления, а средней тяжести вреду здоровью. Внесение таких изменений потребует переконструирования ст. 264 УК РФ. В ч. 1 ст. 264 УК РФ следует предусмотреть уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью, в ч. 2 – вышеуказанное преступление, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью с одновременным ужесточением санкции.

4. В качестве объекта преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин. В качестве непосредственного объекта данного вида преступления выступают безопасные условия дорожного движения и автомобильного, и коммунального транспорта. Объективная сторона данного преступления может выражаться в нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств; причинении тяжкого вреда здоровью человека, смерти одного человека либо двух и более лиц и наличии причинной связи между деянием и наступившими последствиями. Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является материальным. Субъект данного преступления – достигшее 16-летнего возраста физическое вменяемое лицо, которое управляло автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, которое своим предназначением имеет перевозку по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (п. 1.2 ПДД). Субъективную сторону преступления образует неосторожная форма вины.

5. Квалифицирующими признаками нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются: состояние опьянения; оставление места совершения преступления; наступление по неосторожности смерти двух и более лиц. Предусмотрение в ч. 2–6 ст. 264 УК РФ таких квалифицирующих

признаков связано с тем, что их наличие в совершенном преступлении повышает степень общественной опасности данного преступления. Соответственно, ужесточены и размеры наказаний за их совершение. Состояние опьянения выделено законодателем в квалифицирующий признак по причине того, что состояние опьянения является особым физиологическим состоянием организма, при котором лицо не может в полной мере осознавать характер и значимость совершаемых действий, происходит замедление психических процессов, замедление реакции, нарушается координация движения. При этом, быстрая реакция, координация движения, осознание характера своих действий необходимы для обеспечения безопасности дорожного движения. Соответственно, управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, является небезопасным и неадекватным. Оставление места совершения преступления также является квалифицирующим признаком нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Данный состав преступления также характеризуется повышенной степенью общественной опасности, так как лицо, совершившее транспортное преступление, обязано остановиться и предпринять меры по оказанию помощи пострадавшим. Лицо, которое покидает место преступления, нарушает вышеуказанную обязанность, тем самым, пытается скрыться от правоохранительных органов и от ответственности, что, безусловно, повышает характер и степень общественной опасности совершенного им преступления. В большинстве случаев преступники покидают место ДТП, так как находятся в состоянии опьянения и пытаются скрыть это состояние от сотрудников правоохранительных органов.

6. Проанализировав квалифицирующие признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, а также соответствующие материалы судебной практики, мы пришли к выводу о том, что санкции, предусмотренные ст. 264 УК РФ в отношении квалифицированных составов преступлений не соответствуют характеру и степени общественной опасности данных преступлений. Прежде всего, это относится к ч. 6 ст. 264 УК РФ. Как следует из диспозиции данной части статьи закона нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, наказывается лишением свободы на срок от 8 до 15 лет. При этом, законодатель не оговаривает конкретное количество лиц, которым по неосторожности причинена смерть в результате совершенного преступления. Таких лиц может быть 3, а может быть и 10 и выше. Кроме того, как свидетельствует анализ материалов судебной практики, смерть может быть причинена и малолетним лицам, беременным женщинам, что, безусловно, повышает степень общественной опасности данного преступления. Изложенное обуславливает необходимость включения в ст. 264 УК РФ дополнительной ч. 7, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, совершившим преступление в состоянии опьянения, а равно покинувшим место преступления, если в результате данного преступления по неосторожности наступила смерть пяти и более лиц, а

равно, если одним из погибших лиц является малолетний или беременная женщина.

7. В рамках проведенного исследования нами были выявлены проблемные аспекты квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, прежде всего, связанные с субъективной стороной данного преступления. Одним из квалифицирующих признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является совершение данного преступления сопряженного с оставлением места его совершения. Применительно к данному квалифицированному составу спорной является его субъективная сторона. Преступление, предусмотренно ст. 264 УК РФ, является по форме вины является неосторожным. Если проанализировать хронологию событию, то можно прийти к выводу о том, что первоначально лицо нарушает правила дорожного движения, причиняя по неосторожности тяжкий вред здоровью или смерть человека. После чего уже умышленно покидает место преступления. Можно было бы предположить, что данное преступление характеризуется двойной формой вины. Однако, данный подход не соответствует требованиям ст. 27 УК РФ, в соответствии с которой умысел находится в основе двойной формы вины. Неосторожность, соответственно, его дополняет. По нашему мнению, данный проблемный вопрос нуждается в законодательном разрешении, а именно необходимо из ст. 264 УК РФ вывести самостоятельный состав, отдельную статью УК РФ, предусматривающую уголовную ответственность за умышленное оставление места дорожного транспортного происшествия, с одновременным исключением данного квалифицирующего признака из ст. 264 УК РФ.

8. Установление факта нахождения лица в состоянии опьянения также на практике вызывает некоторые сложности, обусловленные несовершенством законодательной регламентации понятия «состояние опьянения», а также, связанные с проблемами организационного характера. При квалификации нарушения правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения, необходимо учитывать, что данный квалифицирующий признак не вменяется, если лицо, к примеру, употребляет алкогольные напитки в неподвижном транспортном средстве; если лицо нарушило правила дорожного движения, находясь в трезвом состоянии, после чего привело себя в состояние опьянения. При квалификации вышеуказанного преступления не имеет юридического значения вид опьянения, а также его тяжесть.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### Законодательно-нормативные документы

1. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 г. (в ред. от 21.07.2014 г. № 11–ФКЗ) // Российская газета. – 1993. – 25 декабря.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1993 г. (в ред. от 27.12.2019 г. № 500–ФЗ) // Российская газета. – 1993. – 19 июня.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195–ФЗ // Российская газета. – 2001. – 31 декабря.
4. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. – 1995. – 24 декабря.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Российская газета. – 1993. – 05 ноября.

### Материалы судебной практики

6. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25.04.2018 г. № 17 // Вестник Конституционного Суда РФ. – 2018. – № 11.
7. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 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» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 21.
8. Приговор Кежемского районного суда Красноярского края от 29.10.2019 г. по делу № 22–6992/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
9. Приговор Октябрьского районного суда г. Ростова-на-Дону от 11.10.2019 г. по делу № 4–987/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
10. Приговор Ломоносовского районного суда Ленинградской области от 02.10.2019 г. по делу № 4–339/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
11. Постановление Пермского районного суда Пермского края от 24.09.2019 г. по делу № 1–372/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 05.05.2020 г.)
12. Приговор Павловского районного суда Воронежской области от 16.09.2019 г. по делу № 1–В32/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 05.05.2020 г.)
13. Приговор Центрального районного суда г. Сочи Краснодарского края от 16.09.2019 г. по делу № 1–463/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 05.05.2020 г.)
14. Приговор Куртамьшского районного суда Курганской области от 03.09.2019 г. по делу № 22–1790/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
15. Приговор Коминтерновского районного суда г. Воронежа от 28.08.2019 г. по делу № 22–2503/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
16. Приговор Обнинского городского суда Калужской области от 28.08.2019 г. по делу № 1–165/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 24.03.2020 г.)

17. Приговор Октябрьского районного суда Ростовской области от 23.08.2019 г. по делу № 1–180/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 24.03.2020 г.)
18. Приговор Нахимовского районного суда г. Севастополь от 22.08.2019 г. по делу № 1–170/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 24.03.2020 г.)
19. Приговор Алапаевского городского суда Свердловской области от 21.08.2019 г. по делу № 22–7838/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
20. Приговор Майского районного суда Кабардино-Балкарской Республики от 19.08.2019 г. по делу № 22–916/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
21. Приговор Тракторозаводского районного суда г. Челябинска от 25.07.2019 г. по делу № 1–414/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 20.02.2020 г.)
22. Приговор Пермского районного суда Пермского края от 22.07.2019 г. по делу № 22–5978/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
23. Приговор Красносельского районного суда г. Санкт-Петербурга от 16.07.2019 г. по делу № 1–483/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 18.04.2020 г.)
24. Приговор Карталинского городского суда Челябинской области от 25.06.2019 г. по делу № 1–124/2019. – <http://sudact.ru/> (дата обращения: 20.02.2020 г.)

#### **Книги и статьи**

25. Атоян, Г.Г. Транспортные преступления: новеллы уголовного закона / Г.Г. Атоян // Мир науки, культуры и образования. – 2016. – № 10. – С. 40–45.
26. Афанасьев, М.В. Состояние опьянения как конструктивный признак субъекта преступлений, предусмотренных ч. 2, 4 или 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ / М.В. Афанасьев // Образование и право. – 2018. – № 8. – С. 74–80.
27. Баранчикова, М.В. К вопросу о целесообразности введения категории тяжких неосторожных преступлений (на примере ст. 264 УК РФ) / М.В. Баранчикова // Правопорядок: история, теория, практика. – 2020. – № 1. – С. 127–131.
28. Баранчикова, М.В. Особенности уголовно-правовой оценки лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения / М.В. Баранчикова // Правопорядок: история, теория, практика. – 2019. – № 8. – С. 33–38.
29. Безрукова, О.В. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в России / О.В. Безрукова // Наука. Общество. Государство. – 2019. – № 2(26). – С. 22–26.
30. Божко, И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое регулирование и предупреждение: дис. ... канд. юрид. наук / И.В. Божко. – Краснодар, 2011. – 212 с.
31. Брагин, А.П. Уголовное право России: учебник / А.П. Брагин. – М.: Проспект, 2015. – 437 с.
32. Бугаев, В.А. Субъективная сторона преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / В.А. Бугаев // Ученые записки

- Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. – 2018. – Т. 4(70). – № 2. – С. 125–130.
33. Великая, В.О. Особенности субъективных признаков состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / В.О. Великая // Наука. Практика. Право. – 2018. – № 4. – С. 119–125.
  34. Волошин, А.И. Ответственность за оставление места ДТП: административная или уголовная? / А.И. Волошина // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. – 2019. – Т. 5(71). – № 3. – С. 110–115.
  35. Вторушина, Ю.С. Состояние опьянения в системе норм Общей и Особенной частей УК РФ / Ю.С. Вторушина // Сибирский юридический вестник. – 2018. – № 5. – С. 10–15.
  36. Гайков, В.Т. Установление субъективной стороны в процессе квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ / В.Т. Гайков // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. – 2017. – № 9. – С. 29–33.
  37. Горбунова, Л.В. К вопросу о системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Л.В. Горбунова // Уголовное право и уголовный процесс. – 2016. – № 10. – С. 19–24.
  38. Жуков, А.М. К вопросу о субъекте нарушения правил дорожного движения / А.М. Жуков // Вестник экономической безопасности. – 2018. – № 3. – С. 140–146.
  39. Исаев, Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук / Н.Ю. Исаев. – М., 2009. – 198 с.
  40. Исаева, О.Н. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О.Н. Исаева // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2019. – № 2. – С. 10–15.
  41. Комарикова, С.А. Понятие механического транспортного средства и его место в структуре преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ / С.А. Комарикова // Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2018. – № 3. – С. 190–195.
  42. Коробеев, А.И. Транспортные преступления: проект новый – недостатки старые / А.И. Коробеев // Актуальные проблемы российского права. – 2019. – № 10 (107). – С. 172–177.
  43. Любимов, Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук / Л.В. Любимов. – Волгоград, 2005. – 208 с.
  44. Мидловец, М.В. Законодательство о дорожно-транспортных преступлениях в советский период / М.В. Мидловец // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. – 2018. – Т. 4(70). – № 1. – С. 118–123.
  45. Мидловец, М.В. Проблемы определения субъекта дорожно-транспортного преступления / М.В. Мидловец // Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. – 2017. – Т. 2(68). – № 1. – С. 128–133.



46. Новокщенова, М.А. Определение объективной стороны преступления при нарушении правил дорожного движения / М.А. Новокщенова // Общество и право. – 2019. – № 2 (19). – С. 30–34.
47. Охтова, А.М. История становления и развития российского законодательства, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (от Русской Правды до Уголовного кодекса 1922 г.) / А.М. Охтова // Юрист-Правовед. – 2018. – № 6 (67). – С. 123–126.
48. Поляков, С.А. Исторические параллели в законодательстве о транспортных преступлениях / С.А. Поляков // Мир науки, культуры и образования. – 2017. – № 6 (49). – С. 88–92.
49. Попович, Д.Н. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Д.Н. Попович // Вестник науки и образования. – 2019. – № 4. – С. 10–17.
50. Потапова, А.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ / А.А. Потапова // Общество и право. – 2018. – № 4. – С. 119–123.
51. Рублев, А.Г. Неосторожная форма вины и ее альтернатива в нарушении правил дорожного движения / А.Г. Рублев // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2016. – № 2. – С. 159–166.
52. Саядова, А.С. Некоторые вопросы совершенствования признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / А.С. Саядова // Юрист-Правовед. – 2016. – № 5. – С. 184–190.
53. Сундуков, Ф.Р. Уголовное право: учебник / Ф.Р. Сундуков. – М.: Приор, 2016. – 663 с.
54. Тагамалицкий, А.С. Уголовная ответственность за преступления, нарушающие правила дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств / А.С. Тагамалицкий // Вестник науки и образования. – 2019. – № 2. – С. 90–98.
55. Федоров, И.З. Дорожно-транспортные преступления: достоинства и недостатки моделей действующих составов, правовые коллизии, вопросы толкования, квалификации и оптимизации уголовного закона / И.З. Федоров // Вестник Российского университета кооперации. – 2019. – № 3. – С. 82–87.
56. Яшина, А.С. Понятие транспортных преступлений в уголовном праве России / А.С. Яшина // Общество и право. – 2019. – № 1(19). – С. 40–48.

#### **Internet-источники**

57. Официальный сайт МВД РФ. – <http://mvd.ru> (дата обращения: 20.02.2020)

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### Наиболее распространенные причины дорожно-транспортных происшествий (2018 г. – I полугодие 2019 г.)



Рисунок А.1 – Наиболее распространенные причины дорожно-транспортных происшествий (2018 г. – I полугодие 2019 г.)