

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Южно-Уральский государственный университет»  
(Национальный исследовательский университет)  
Юридический институт  
Кафедра «Уголовное и уголовно-исполнительное право, криминология»

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

### УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ЮУрГУ – 40.03.01.2015.554.ВКР

Руководитель выпускной  
квалификационной работы,  
Ольга Вячеславовна Начаркина,  
доцент кафедры

\_\_\_\_\_2020г.

Автор выпускной квалификационной  
работы  
Андрей Васильевич Князев

\_\_\_\_\_2020г.

Нормоконтролер  
Кухтина Татьяна Владимировна,  
старший преподаватель кафедры

\_\_\_\_\_2020г.

Челябинск 2020

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
1.1 Исторические и социальные аспекты уголовно-правовой ответственности за нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств.....	6
1.2 Криминологическая характеристика ответственности за нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств в аспекте исторического и правового развития .....	9
1.3 Нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения или эксплуатации транспорта .....	14
Глава 2 УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПРИЗНАКОВ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЯМИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
2.1 Объективные и субъективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.....	18
2.2 Уголовная ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. ст. 266 и 268 УК РФ.....	29
2.3 Квалификация видов преступлений и криминологическая характеристика лиц, совершивших нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств .....	35
Глава 3 ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
3.1 Анализ судебной практики рассмотрения уголовных дел по ст. 264 УК РФ судами Челябинской области .....	42
3.2 Проблемы квалификации и совершенствования криминологической характеристики и уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за	

	нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.....	5
		1
3.3	Предупреждение преступного нарушения правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств.....	5
		5
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	6
		1
	БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	6
		5

## ВВЕДЕНИЕ

Достоянием современного государства является безопасность дорожного движения. Эта проблема особенно актуальна по сегодняшний день в Российской Федерации. Неумолимые цифры статистики, а именно за 2019 год 164358, из них практически 17000 число погибших, показывает необходимость разноуровневого решения вопросов по созданию необходимых условий, которые приводят к выполнению требований, предъявляемых участникам правилами дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Начало уголовного наказания за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств было положено 150 лет назад, в то время, когда были выявлены первые случаи аварий, принесших тяжелые травмы участникам, в том числе смерть.

За нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств законодатель предусмотрел два вида ответственности. Если совершенное общественно опасное деяние повлекло причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью, то лицо подлежит административной ответственности. В случае причинения тяжкого вреда здоровью или наступления смерти потерпевшего наступает уголовная ответственность (ст. 264 УК РФ).

Норма уголовного права, предусматривающая ответственность за данное преступление, за последний промежуток времени подвергалась неоднократным изменениям. Федеральный закон от 17 июня 2019 г. внес существенные изменения в настоящую статью, предусмотрев новые квалифицированные признаки, а также увеличив срок лишения свободы до 12 лет, что способствовало усилению мер, применяемых наказаний ко всем участникам<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Афрамов С.Н. Источник повышенной опасности: проблемы понятийного аппарата// Законодательство. 2018. №6. С. 13-17.

Друг за другом были введены нормы за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие по неосторожности причинение крупного ущерба средней тяжести и вреда здоровью; самое строгое наказание за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, было увеличено до двенадцати лет лишения свободы.

Объект исследования – уголовно-правовое и криминологическое регулирование нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Содержание статей Уголовного Кодекса Российской Федерации, устанавливающие ответственность за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также другие положения уголовного и иного законодательства Российской Федерации становятся предметом нашей работы. Методы исследования: теоретический анализ, синтез, системный анализ, сравнительно-правовой метод.

Целью настоящей работы является комплексный уголовно-правовой и криминологический анализ действующей нормативно-правовой базы, устанавливающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

а) рассмотреть все аспекты уголовной ответственности и криминологической характеристики за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

б) охарактеризовать нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

в) рассмотреть объективные и субъективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;

г) рассмотреть уголовную ответственность за совершение преступлений, предусмотренных ст. ст. 266 и 268 УК РФ

д) дать характеристику видов нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с точки зрения их квалификации;

е) ознакомиться с судебной практикой по рассмотрению уголовных дел по ст. ст. 264, 266, 268 УК РФ судами Челябинской области;

ж) рассмотреть проблемы квалификации и совершенствования уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Правовую основу исследования составили такие нормативно-правовые акты как Конституция РФ, Уголовный кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях (КоАП РФ), ФЗ «Об безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ, Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 «О Правилах дорожного движения» и другие.

Эмпирической основой исследования выступают материалы судебной практики, разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, приговоры судов Челябинской области. Источниками информации для данного метода исследования, были взяты данные

статистики, сведения, полученные другими авторами. Методологической основой этой

работы является общенаучный диалектический метод познания. При выполнении настоящей работы использовались сравнительно-правовой метод, сравнительно-исторический метод, формально-логический метод и метод системного анализа. Теоретическую базу исследования

составили среди них: нормативно-правовые акты, комментарии к ним, учебные пособия и научные статьи ученых-правоведов, практикующих юристов.

Изложенные в работе выводы, и результаты изучения проблемных вопросов могут быть полезными в деятельности практических работников.

# ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

## 1.1 Исторические и социальные аспекты уголовно-правовой ответственности за нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств

Вопросы, урегулирования безопасности дорожного движения, появились с вояхода первого автомобиля на дороги страны. Исторический анализ правовых норм показывает, что в начале это были локальные правовые акты, сосредоточенные на ограничении движения в местах скопления людей и подвижного транспорта того времени, ограничение скорости движения во избежание получения травм участниками дорожного движения, например, Именной Указ Боярским приговором от 20 октября 1676 г., который заключал в себе ограничение на въезд в Кремль извозчиков с седеками и пустопорожними санями.

В Московском государстве в XVII–XVIII вв. появляются правила, которые вводили виды ответственности за нарушение во время передвижения по улицам. Одновременно были введены другие виды наказаний, такие как денежные штрафы различных размеров, а также ссылка на постоянное поселение или на каторгу в Сибирь, дополнительным наказанием стала конфискация лошадей.

В Российской империи в знаменитом «Уложении о наказаниях уголовных и исправительных», были включены статьи, связанные с дорожно-



транспортными происшествиями, повлекшие

за

собой повреждение покрытий дороги и улиц, а также несчастные случаи<sup>1</sup>.

К нарушениям относились:

- а) оставление лошадей без присмотра;
- б) движение полевой стороны тракта;
- в) оставление повозок на дороге ночью;
- г) разрушение дорог мостовых.

Нормативно-правовой

акт, заключал огромный список санкций за нарушения безопасности дорожного движения и их последствий. Среди них: арест, штраф, обязательство возместить причиненный ущерб, битьерозгами<sup>2</sup>.

Обязательный письменный документ, который в дальнейшем получивший название «протокол», включающий в себя основные элементы такие как сведения: нарушении, нарушителе, месте и времени нарушения, характер нарушения, данные извозчика, номер его жетона, пояснения виновного, показания свидетелей. Данный протокол стал основанием для взыскания штрафов<sup>3</sup>.

Появление автомобилей на дорогах России в начале прошлого века, вызвал необходимость регулирования дорожного движения для соблюдения порядка и безопасности самого дорожного движения.

За нарушение правил дорожного движения в Российской империи, взымался штраф в размере 100 руб. за первое нарушение, а также предусматривались: лишение права управления транспортным средством, арест, в случае повторного нарушения.

---

<sup>1</sup> Уголовное право Российской Федерации. Общая часть / под ред. А.Т. Безверхова. Самара: Самарский Университет, 2019. С. 93.

<sup>2</sup> Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. / под ред. Второго отделения Собственного Его Императорского Величества. Канцелярии. Санкт-Петербург. 1845. С. 123.

<sup>3</sup> Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права / под ред. В.В. Лукьянова. М.: Дашков и Ко, 2018. С. 14.

В Советской Республике вопрос о безопасности на автотранспорте был взят под контроль советским правительством. Для решения данной задачи, стало постановление «О пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке движения по городу Москве и ее окрестностям». Документ закрепил ограничение по максимальной скорости движения, где стал максимальный скоростной предел для легковых автомобилей – 25 верств в час, для грузовых – 12 верств в час. В случае нарушения постановления, наказанием для водителей выступал денежный штраф или арест от одного до трех месяцев.

В 1921 г. СНК РСФСР и ВЦИК принимают декрет «О порядке наложения административных взысканий». Закон вводил новые виды наказания, таких как принудительные работы, лишение свободы или денежный штраф. Так, Уголовный кодекс РСФСР 1922 г. изначально предполагал наказания для участников, ставших виновниками, чьи действия причинили физический вред или смерть, согласно статьям главы «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности»<sup>1</sup>.

В редакции УК РСФСР 1926 г. мы видим, что определение «безопасность движения», не получило своего развития; но понятие «нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, сопряженные с причинением вреда здоровью или смертью», несли, ответственность по статье о преступлениях против личности<sup>2</sup>.

Рост количества автомобилей на дорогах страны, а также других видов механических транспортных средств приводит к постановке вопроса о соразмерности причинение вреда и соотношению уровня наказания.

---

<sup>1</sup>Османов М.Х. Становление и развитие института уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Сборник статей победителей VII Международного научно-практического конкурса. 2017. С. 143-145.

<sup>2</sup>Войтенков Е.А. Вопросы юридической ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения (историко-правовой обзор) // Вестник Московского университета МВД России. 2017. №8. С. 7-11

Серьезные изменения в аспекте соотношения уровня причиненного вреда и наказаний, нашло свое отражение в измененном и обновленном УК РСФСР сер. 60-х годов XX в.

В обновленном УК РСФСР появилась глава «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения», в которой был расписан объект, уголовно-правовой охраны состоящий из норм, относящихся к одному виду.

Анализ состава норм свидетельствует о наличии материальных составов преступлений, но в тоже время, применяются признаки специального субъекта.

Начальны редакци ст. 211 и 212 УК РСФСР вызвали целый ряд проблем при их толковании и применении, так как не была указана сама форма вины, недостаточной была обозначена роль статуса субъекта правонарушения, то есть не только водители, но и кто обслуживал данное транспортное средство, в том числе и пассажиры пешеходами.

Характерной чертой в использовании правовых норм в диспозициях ст. 211 и 212 УК РСФСР состоит в том, что, в основу заложен признак степени тяжести общественно опасных последствий, а также сложная, двухзвенная причинно-следственная связь. Нам это видно из применения понятий «повлекшее» и «причинение»<sup>1</sup>.

Глобальные общественно-экономические изменения внесли свои коррективы в регулирование правонарушений в области безопасности дорожного движения в начале 90-х годов прошлого столетия. Уголовный Кодекс РФ, вступивший в силу в 1996 г., закрепил норму - уголовную ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения. Это статья 264 УК РФ.

---

<sup>1</sup>Ермаков Ф. Х. Проблемы установления непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях // Российская юстиция. 2018. № 6. С. 60-62.

## 1.2 Криминологическая характеристика ответственности за нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств в аспекте исторического и правового развития

В России отцом криминологических исследований принято считать известного ученого А.Н. Радищева, который в 1802 году в своем труде: «О законоположении» убедительно доказал потребность в постоянном исследовании преступности, а также высказал мнение о ее причинах и предложил программу сбора уголовно-статистических сведений, которая помогла в сборе и обработке данных министерством внутренних дел и министерством юстиции.

Правительство организует работу в департаменте полиции по сбору официальной уголовной статистики, которая несмотря на очень большие недостатки и неточности, дает возможность проанализировать динамику преступности, а также публиковать официальные материалы уголовной статистики, которые широко используются в наблюдении и изучении уровня преступности.

В Советской России, криминология была представлена в виде практического направления уголовной статистики. В отделах моральной статистики при губернских судах, фиксировали преступность, рассматривали личность преступника, изучали всё, что было связано с личностью преступника.

В период массовых репрессий, криминология исчезла как предмет с юридических факультетов, а исследования засекретили. Криминология вернулась на юридические факультеты в середине 60х годов. Появление новой науки было вызвано необходимостью изучения причин преступности и личности преступника для своевременного, эффективного предупреждения преступности и выработки профилактических мер воздействия на нее.

Наметилась тенденция к глубокому и всестороннему использованию криминологии лишь в 90-е годы прошлого столетия, когда были приняты на

государственном уровне федеральные законы и создана целевая программа по усилению борьбы с преступностью.

В настоящее время криминологи помогают в разработке законопроектных мер по вопросам профилактики преступлений, борьбы с организованной преступностью<sup>1</sup>.

Криминология помогает выявить причины антиобщественного поведения в крайней форме её проявления – преступности, а также с её последствиями. Разрабатываются рекомендации по предупреждению и профилактические меры воздействия на преступность.

Мир не стоит на месте, все движется и развивается. Мир преступности развивается также, отсюда новые виды преступлений и средства их совершения. Практика ежедневной борьбы с преступным миром ставит перед криминологией следующие виды задач:

1) аналитическая:

1.1) исследование как преступности, так и личности преступника, их жертв, причин и условий преступности, системы профилактики и предупреждения преступности, её состояние в целом и по категориям преступлений (организованной, экономической, насильственной) либо по особенностям контингента преступников: несовершеннолетние, рецидивисты.

2) прогностическая:

2.1)

раскрытие прогностических взглядов о вероятном развитии криминологических влечений<sup>2</sup>.

Точка зрения современной криминологии – это необходимость в прогнозе преступности, это данность для практической деятельности правоохранительных органов. Но и законодатель не может обойтись без криминологического прогноза для совершенствования уголовного

---

<sup>1</sup>Редин М. П. Понятие источника повышенной опасности и правовая природа (сущность) обязательства из причинения вреда действием // Российская юстиция. 2018. №2. С 25-26.

<sup>2</sup>Субботина А. А. Источник повышенной опасности и его виды // Российская юстиция. 2017. №6. С. 37-40.

законодательства с целью охраны и защиты общественных интересов от посягательств преступного мира<sup>1</sup>.

Ведущими задачами по профилактике отдельных видов преступлений является разработка эффективных мер предупреждения:

а) интенсификация предупреждения нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

б) отслеживание нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

в) снижение количества нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Основной результат борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в многом определяется проведением глубоких криминологических исследований и использованием их результатов в практике предупреждения преступлений.

Вход криминологических исследований нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств показывается степень ее распространения, интенсивности и общественной опасности, а также социально-правовые черты преступности, механизм ее возникновения и функционирования.

Как любое явление, данный вид правонарушения обуславливается определенными обстоятельствами, которые в криминологии принято называть детерминантами, где особое внимание уделяется причинам и условиям<sup>2</sup>.

Изучения причин нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, обуславливается

---

<sup>1</sup> Собчак А. Понятие источника повышенной опасности // Советская юстиция. 1988. №18. С.54–61.

<sup>2</sup> Кузнецова Н. Ф. Преступление и преступность. М., 1969. С.185.

теобстоятельством, что разграничение и квалификация их позволяет создать программу профилактических мер по предупреждению совершения данных видов деяний по тому или иному виду категорий правонарушений.

К основным условиям определения совершения дорожно-транспортных нарушений относятся: не своевременный и не качественный уход за дорожными покрытиями, нарушение установленных стандартов и ГОСТов проезжей части, разметок и развязок, пешеходных переходов, также выявленные недостатки конструкций транспортных средств, которые затрудняют управление и ограничивают возможность полноценно оценивать ситуацию на дороге, ухудшающих видимость, неверный выбор режимов регулирования движения транспортных средств и т.п.

Водителям в составе управления транспортом до трех лет совершается свыше 15% всех ДТП. Каждое третье ДТП по вине молодых водителей совершено с превышением скорости. Причиной каждого седьмого происшествия, совершенного этой категорией, - несоблюдение очередности проезда. Вследствие выезда на полосу встречного движения произошло каждое девятое ДТП, а каждое пятнадцатое совершено молодым водителем в состоянии опьянения. Огромное число погибших водителей это молодые люди в возрасте от 19 до 37 лет<sup>1</sup>.

В течении последнего времени, статистика дорожно-транспортных происшествий указывает на то, что в основном провоцируется нарушениями водителей: более 75,3% произошло из-за превышения скоростного режима, а также нарушения правил обгона, выезда на полосу встречного движения, нарушения правил стоянки, маневрирования, проезда перекрестков, несоблюдения дистанции, и неподчинения сигналам регулирования и из-за игнорирования требований дорожных знаков и разметки. Как следствие, в качес

---

<sup>1</sup>Статистические данные об основных показателях деятельности органов прокуратуры Российской Федерации за январь – декабрь 2019 г. Официальный сайт Генпрокуратуры РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://genproc.gov.ru/stat/data/1162324/> (дата обращения 01.02.2020)

тве причины аварийности признается, в первую очередь, недисциплинированность участников дорожного движения, применение алкогольных или наркотических средств за рулем.

В целом, в качестве основных субъективных причин в криминологической науке выделяются проблемы оценки риска ситуации лиц, управляющих транспортными средствами, проявлением повышенной самоуверенности, лихачестве, пренебрежительным отношением к правилам, непониманием ответственности за правонарушения, неоднократной повторности совершения, а также ровное отношение к алкогольному или наркотическому опьянению.

Управление транспортом в состоянии алкогольного или наркотического опьянения стало одной из важных причин дорожно-транспортных происшествий.

### 1.3 Нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Особенная часть Уголовного Кодекса Российской Федерации показывает составы преступлений, которые связаны с причинением вреда здоровью или смерти, при несоблюдении правил безопасности движения или Следующие составы преступлений, относят к против безопасности движения или эксплуатации транспорта (глава 27 УК РФ):

1) «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, и метрополитена (ст. 263 УК РФ)»;

2) «неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 263.1 УК РФ)»;



3) «нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств(ст.264УКРФ)»;

4) «нарушениеправилдорожногодвижениялицом,подвергнутомуадминистративномунаказанию(ст.264.1УКРФ)»;

5) «недоброкачественныйремонттранспортныхсредствивыпускахвэксплуатациюстехническиминейсправностями(ст.266УКРФ)»;

6) «приведениевнегодностьтранспортныхсредствилипутейсообщения(ст.267УКРФ)»;

7) «действия,угрожающиебезопаснойэксплуатациитранспортныхсредств(ст.267.1УКРФ)»;

8) «нарушениеправил,обеспечивающихбезопаснуюработутранспорта(ст.268УКРФ)»;

9) «нарушениеправилбезопасностипристроительстве,эксплуатацииилиремонтамагистральныхтрубопроводов(ст.269УКРФ)»;

10) «нарушениеправилмеждународныхполетов(ст.271УКРФ)»;

11) «нарушениеправилиспользованиявоздушногопространстваРоссийскойФедерации(ст.271.1УКРФ)»<sup>1</sup>.

Вглаве33УК

РФ(«Преступленияпротиввоеннойслужбы»)такжесодержитсярядсоставовпреступленийвсферетранспорта:

1) «нарушениеправилвожденияилиэксплуатациимашин(ст.350УКРФ)»;

2) «нарушениеправилполетовилиподготовкикним(ст.351УКРФ)»;

3) «нарушениеправилкораблевождения(ст.352УКРФ)».

Всевыше

указанныепреступленияотносятсякиспользованиюисточниковповышеннойопасности»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>УголовныйкодексРоссийскойФедерацииот13.06.1996№63-

ФЗ(ред.от07.04.2020)//СобраниезаконодательстваРФ. 2020. №13. Гл.27.

<sup>2</sup>СирохинаА.И.Становлениеюридическихконструкцийнормобуголовнойответственностианарушенияправилдорожногодвиженияиэксплуатациитранспортныхсредстввсоветскийпериод.//Транспортноеправо. 2018. №3. С.15

Следовательно, указанные правонарушения имеют все полные комплекты признаков преступления, включающих в себя: вину, общественную опасность, противоправность действий, а также наказуемость.

Как указано в п. 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» источником повышенной опасности следует принимать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную возможность причинения вреда и, следовательно, лишает возможности полного контроля за ней со стороны человека<sup>1</sup>.

Указанная деятельность связана с использованием различных технических устройств, что дает основание объединить все вышеперечисленную группу преступлений под наименованием – «технические преступления».

В частности, управление транспортным средством (автомобилем) должно осуществляться в соответствии с Правилами дорожного движения, Указанным Постановлением Правительства РФ утверждены также и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Нарушение лицом, который управляет автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или повлекшее по неосторожности смерть человека, влечет уголовную ответственность по соответствующей части ст. 264 УК РФ.

Аналогичным образом сформированы составы других технических преступлений данной санкции, которые являются бланкетными. Диспозиция составов технических преступлений предполагает использование для установления признаков деяния иных нормативно

---

<sup>1</sup> Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2017. С. 69.

правовых актов, которые соответствуют правилам эксплуатации источников повышенной опасности.

Под родовым объектом технических преступлений понимается общественная безопасность, которым также свойственен и дополнительный объект – жизнь и здоровье человека, в некоторых ситуациях можно выделить еще и видовой объект – общественная безопасность в сфере транспорта. В уголовном кодексе РФ выделена специальная глава 27, содержащая составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

После всех преобразований за последнее время, относящихся к содержанию главы 27 УК РФ, стало включено в нее целых 12 составов преступлений<sup>1</sup>.

Современное состояние аварийности на дорогах РФ, вновь и вновь возвращает законодателей к совершенствованию законодательной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и как следствие, данные изменения, влияющие на последствия дорожно-транспортной аварийности статистику ДТП<sup>2</sup>.

Становится очевидным, что сейчас вопрос по оптимизации Правил дорожного движения Российской Федерации, а также и других нормативных актов, регулирующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, становится главным.

---

<sup>1</sup>Гусев В.И. Обязательства из причинения вреда источником повышенной опасности // Юрист. 2017. С. 61-63.

<sup>2</sup>Кудилинский М.Н. Контроль как вид государственного управленческой деятельности. Соотношение понятий «контроль» и «надзор» // Актуальные проблемы российского права. 2015. № 8. С. 47-53.

ГЛАВА 2 УГОЛОВНО-  
ПРАВОВОЙ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПРИЗНАКОВ СОСТАВА П  
РЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1 Объективные и субъективные  
признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

К числу объективных признаков преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, относятся объективно-объективная сторона указанного состава.

Объектом преступления являются общественные отношения, обладающие системообразующим признаком для норм уголовного права, на которые осуществляется уголовно-наказуемое посягательство.

Объект преступления становится обязательным признаком состава преступления, в силу содержания ст. 8 УК РФ, так как является одним из элементов для основания к привлечению уголовной ответственности.

Поскольку объект, разграничивает сферу преступного и не преступного поведения, он должен учитываться при квалификации преступлений различных составов и отвечать на вопрос о характере общественной опасности преступления, перечень которых приведен в ч. 1 ст. 2 УК РФ<sup>1</sup>.

Из положений ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «Об безопасности дорожного движения» под безопасностью дорожного движения следует понимать состояние дорожного движения, в котором отражается степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

---

<sup>1</sup> Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М., 2018. С. 22.

Дорогой признается асфальтовое или иное покрытие, по которому может двигаться транспортное средство. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей<sup>1</sup>.

Из этого всего видно, что главным объектом правонарушения против безопасности движения в данной работе, инкриминируемого ст. 264 УК РФ, можно подразумевать правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а жизнь и здоровье, признать факультативным объектом преступления.

На примере приговора Саткинского городского суда, можем рассмотреть следующую ситуацию.

Вишняков

В. А. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 109 УК РФ. Как установлено судом, гражданин

В. входил в закусочную с алкогольными напитками в лесопосадке, расположенной в 150 м от проезжей части, будучи в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем, при выполнении маневра в указанной местности, не относящейся к дороге, по неосторожности совершил наезд на Царькова

А. А., причинив последний повреждения, от которых тот скончался на месте.

Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 24.05.2016 в пункте 4 внесены изменения, в соответствии с которыми при указании квалификации действий водителя при управлении транспортным средством внедорожника как преступления против личности или нарушения правил производства соответствующих работ исключено<sup>2</sup>.

Следовательно, вне зависимости от места, произошедшего, водителем нарушившего правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершая дорожно-транспортное происшествие, причинившее соответствующим тяжкие

---

<sup>1</sup> Приступа С. Н. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. М.: Юрист, 2019. С. 43.

<sup>2</sup> Субботина А. А. Источник повышенной опасности и его виды // Российская юстиция. 2017. № 6. С. 37-40.

последствия, квалифицируются по ст. 264 УК РФ. Согласно составу, предусмотренному ст. 264 УК РФ, предметами преступлений выступают автомобили, трамваи и иные механические транспортные средства.

К признакам состава объективной стороны правонарушения, относятся действие или бездействие, общественно неблагоприятные последствия, причинно-следственные связи между действием или бездействием и последствиями, когда было и где совершено, обстановка и орудия преступления<sup>1</sup>.

Факультативные и обязательные признаки становятся объективной стороной состава правонарушения.

К обязательным признакам объективной стороны состава преступления относятся признаки материального состава.

К факультативным признакам объективной стороны состава преступления относятся факторы, такие как: обстановка совершения преступления, место и время, орудия и средства, способ совершения преступления.

В определенных составах преступлений место и время, обстановка совершения преступления, орудия и средства, метод совершения преступления могут рассматриваться в качестве обязательных.

Объективная сторона данного состава преступления состоит из следующих признаков: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств, наступление определенных последствий, а также причинной связи между нарушением правил наступившими в результате последствий.

Диспозиция ст. 264 УК РФ выступает в качестве бланкетной, для правильной квалификации, помимо Уголовного кодекса

---

<sup>1</sup>Танага И. В. Уголовно-правовое регулирование объективной стороны транспортных преступлений // Общество и право. 2018. № 3(45). С. 127-131.

а РФ, поэтому и используются другие нормативно-правовые акты законодательства Российской Федерации.

Для определения фактически совершенного противоправного действия по объективным признакам состава, следует применить Правила дорожного движения Российской Федерации, которые были утверждены постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 и к Постановлению Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека»<sup>1</sup>.

Преступление может быть совершено путем как действия, так и бездействия. Нарушение правил дорожного движения может состоять в их частичного невыполнении или неисполнения вообще.

Нарушения правил эксплуатации транспортных средств, создаёт угрозу безопасности дорожного движения и запрещает эксплуатацию транспортных средств при наличии у них технических дефектов. Список неисправностей, определяет ся органом исполнительной власти и даётся в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, а также других нормативных актах, например, в Положении о государственном надзоре за техническим состоянием самоходных машин и иных видов техники в Российской Федерации, утвержденном Постановлением Правительства РФ от 13.12.1993 № 1291.

Использование транспортных средств запрещается, если имеются обозначенные в перечне «Неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств», а именно относящиеся к неисправности тормозной системы, превосходящее установленного значения, а также не предусмотренного

---

<sup>1</sup>Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» от 17.08.2007 № 522 (ред. от 17.11.2011) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 15.

конструкцией перемещения деталей и узлов-  
общий свободный ход в рулевом управлении,  
незафиксированы или не затянуты установленным методом резьбовые соединения, также являющийся неработоспособным устройством фиксации положения рулевой колонки, не соответствующие установленным требованиям внешние световые приборы, невыполняющие свои функции в установленном режиме стеклоочистители и стеклоомыватели, техническое не соответствие двигателя, колес, шин установленным нормам и прочие элементы конструкции, имеющие несоответствия<sup>1</sup>.

Диспозиция ст. 264 УК РФ отсылает к нормативным правовым актам, регулирующим дорожное движение и эксплуатацию транспортных средств, таким как Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196 «Об безопасности дорожного движения», Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные Постановлением Совета Министров РФ от 23 октября 1993 г. № 1090.

К видам нарушения правил эксплуатации транспортных средств относится:

- а) эксплуатация технически неисправных транспортных средств;
- б) нарушение правил перевозки пассажиров;
- в) нарушение правил перевозки грузов;
- г) управление транспортным средством в неудовлетворительном состоянии.

Состав преступления, согласно ст. 264 УК РФ, обозначен как материальный. Из этого следует, что уголовная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств возможна при образовании некоторых видов последствий. Виды и характеры последствий отражены в качестве критериев для выявления квалификации

---

<sup>1</sup> Тебряев А. А. О понятии источника повышенной опасности // Юрист. 2018. №9. С. 12-18.



рованных составов преступления, а также прописаны так, чтобы не применять уголовно наказание за причинение вреда виновнику аварии самому себе, либо принадлежащему ему транспортному средству<sup>1</sup>.

Уровень тяжести вреда, нанесенного здоровью, устанавливается в соответствии с Правилами и Медицинскими критериями врачом судебно- медицинским экспертом медицинского учреждения либо индивидуальным предпринимателем, обладающим специальными знаниями и имеющим лицензию на осуществление медицинской деятельности, включая работы по судебно-медицинской экспертизе, привлеченным для производства экспертизы в порядке, установленном законодательством Российской Федерации<sup>2</sup>.

Под вредом, причиненным здоровью человека, понимается нарушение анатомической целостности и физиологической функции органов и тканей человека в результате воздействия физических, химических, биологических и психических факторов внешней среды.

Вред, причиненный здоровью человека, определяется в зависимости от степени его тяжести – квалифицирующими признаками причинения тяжкого вреда здоровью человека, являются: вред, опасный для жизни человека; потеря зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или утрата органом его функций; прерывание беременности; психическое расстройство; заболевание наркоманией либо токсикоманией; неизгладимое

---

<sup>1</sup>Тархов В. А. Источник повышенной опасности // Вестник Саратовской государственной академии права. 1997. №2. С. 12–20.

<sup>2</sup>Приказ Минздравсоцразвития РФ «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» от 24.04.2008 № 194н (ред. от 18.01.2012) // Собрание законодательства РФ. 2012. №15.

безобразия лица; значительная стойкая утрата общей трудоспособности менее чем на одну треть; полная утрата профессиональной трудоспособности<sup>1</sup>.

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ нужно установить, что наступившие последствия причинно-обоснованы нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Трудности, возникающие при определении причинной связи нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, обоснованы взаимодействием ряда событий и ситуации. В зависимости от событий и ситуации, если результатами явились предпосылки совместных действий нескольких лиц, следовательно, то лицо, которое управляло транспортным средством, будет привлекаться согласно положениям ст. 264 УК РФ, а пешеход, согласно ст. 268 УК РФ.

Субъектом преступления, предусмотренной ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации» является лицо, управляющее механическим транспортным средством. При этом роли не играет, есть ли у него в наличии водительское удостоверение, управляет ли автомобилем собственник, либо другое лицо (физическое или юридическое).

Ввиду разногласий в вопросах по определению субъекта правонарушения излагается Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», были даны разъяснения».

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является виновное, физическое лицо, достигшее 16-

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» от 17.08.2007 № 522 (ред. от 17.11.2011) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 11.

летнего возраста, которое управляло автомобилем, трамваем либо иным механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов либо оборудования, установленного на нем.

Субъективная сторона деяний, рассматриваемой группы преступлений, посягающих на безопасность движения эксплуатации транспортного средства (ст. ст. 263, 264, 268, 269 УК РФ), характеризуется причинением вреда по неосторожности, которая может быть выражена как в легкой мысли, так в небрежности, данная форма вины «по неосторожности» приведена в диспозиции перечисленных статей

Вменением ответственности по данным статьям признается возможность человека, совершающего общественно опасное правонарушение, действовать по-другому, чем он действует в данном<sup>1</sup>. Причинение вреда по неосторожности не может быть признано извинительным и влечет за собой правовую ответственность. Ст. 5 УК РФ предусмотрено, что лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно опасные действия (бездействие) и наступившие последствия, в отношении которых установлена его вина. Невиновное причинение вреда, как и бытяжелымоннибыл, исключает ответственность (ст. 28 УК). Вина представляет собой субъективное основание уголовной ответственности. Поэтому необходимо объяснить психологические элементы вины, то есть черты, корректирующие и определяющие поведение виновного лица, являющиеся предпосылкой точного понимания понятия вины.

Содержание вины образует совокупность элементов вины, а именно воли и сознания. Прежде всего, лицо несет ответственность, присвоём психофизиологическом состоянии из свое поведение

---

<sup>1</sup>Скляр С. В. Вина и мотивы преступного поведения. СПб., 2017. С. 22.

сознании характера, а также результатов своего действий, чтобы осуществлять и принимать решения<sup>1</sup>.

Основным и главным условием, привлечения к уголовной ответственности становится вменяемость (ст. 19 УК РФ). Лица, действовавшие в силу физического или психологического давления, не способны оценивать и контролировать свои действия, не привлекаются к ответственности (ст. 40 УК РФ). Виной не просто является психологическое отношение лица к совершению и его последствиям, а такое психологическое отношение, которое не создаёт препятствия для выполнения общественно опасного деяния. Лицо совершает общественно опасное деяние, даже осознавая или имея возможность осознать, что оно причинит ущерб правоохранительным интересам<sup>2</sup>.

Формой вины является соотношение содержания элементов, внутренней структуры и связей между ними. Законодатель определяет форму вины как правовое понятие и раскрывает известные две формы вины, а именно умысла и неосторожности, отличие которых характеризуется степенью осознания лицом характера совершеного деяния и предвидения вредных последствий при учете направленности и содержания воли виновного.

Сущность вины, вне зависимости от её формы, выражается в совершении общественно опасного деяния и в отрицательном отношении субъекта к нарушаемым и охраняемым интересам, которые защищаются уголовным правом<sup>3</sup>.

Анализ интеллектуального процесса позволяет понять, что опасный характер осознаваем самим субъектом помимо фактических обстоятельств.<sup>4</sup> Верное определение формы вины, является основным

<sup>1</sup> Ярошенко К. Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда. М.: Юридическая литература, 1977. С. 57.

<sup>2</sup> Шиндриков М. А. Понятие источника повышенной опасности, и правовая природа обязательств из причинения вреда действием // Российская юстиция. 2019. № 7. С. 24-27.

<sup>3</sup> Гаухман Л. Д. Квалификация преступлений: понятие, значение, правила. М.: АО Центр ЮрИнфоР, 2018. С. 153.

<sup>4</sup> Парог А. И. Субъективная сторона и квалификация преступлений. М., 2017. С. 114.

практическим значением для осуществления дифференциации преступлений при установлении её формы, причинение вреда подразделяется на виновное и не виновное, общественно опасные деяния выделяются на тяжкие, средней и легкой степени, а дальнейшее наказание определяется по совокупности всех обстоятельств в соответствии с тяжестью преступления. Умысел является наиболее опасной формой вины.

При прямомумыслелицоосознавалообщественнуюопасностьсвоегодеяния, предвиделовозможностьилинеизбежностьнаступленияобщественноопасныхпоследствийижелалоихнаступления(ч.2ст.25УК).

Прикосвенномумыслелицоосознавалообщественнуюопасностьсвоегодеяния, предвиделовозможностьнаступленияобщественноопасныхпоследствий, нежелалоихнаступления, носознательнодопускалоэтипоследствияилиотносилоськнимбезразлично(ч.3ст.25УК).

Форма вины понеосторожностиподразделяетсянаследующие виды такие как легкомыслие(ч.2ст.26УК) и небрежность(ч.3ст.26УК).

Преступлениепризнаетсясовершеннымполегкомыслию, еслилицопредвиделовозможностьнаступленияобщественноопасныхпоследствийсвоегодеяния, нообездостаточныхктомуоснованийсамонадеяннорассчитывалонапредотвращениеэтихпоследствий.

Принебрежностилицонепредвиделовозможностинаступленияобщественноопасныхпоследствийсвоегодеяния, хотяпринеобходимойвнимательностиипредусмотрительностидолжнобылоимоглопредвидетьэтипоследствия.

Согласно, судебной практике дел, основными причинами совершения неосторожных преступлений является беспечность, недисциплинированность, завышенная самооценка пренебрежительным отношением к участникам дорожного движения, а

также, психофизиологическое состояние личности: замедленная реакция, неустойчивость внимания, усталость, забывчивость, отсутствие опыта и другое<sup>1</sup>.

Законодатель заложил в ч.1 ст.28 УК РФ понимание, что деяние признается не виновным, если лицо, его совершившее:

а) не осознавало и по обстоятельствам делане могло осознавать общественной опасности своих действий (бездействия);

б) либо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий и по обстоятельствам делане должно или не могло их предвидеть.

Закреплены положениями в ч.2 ст.28 УК РФ, следующее, когда лицо предвидящее возможно наступление общественно опасного последствия своих деяний, но в силу экстремальных условий, несоответствию психофизиологических качеств личности, а также нервно-психическим перегрузкам не смогло вовремя предотвратить наступившие последствия.

При отсутствии последствий нарушения, то данное деяние является административным правонарушением, следовательно, уголовно-правовой ответственности не несёт.

Небрежность характеризуется двумя видами отношений:

а) лицо не осознает фактическую сторону совершаемых действий или бездействий, в следствии чего, не может предвидеть общественно опасных последствий;

б) лицо осознает фактическую сторону своего поведения, но не предвидит приближения общественно опасных последствий.

Анализ судебной практики, связанный с инкриминированием ст.264 УК РФ подтверждает, что неосторожная форма вины в виде легкомыслия характерна для таких нарушений Правил дорожного движения,

---

<sup>1</sup>Шуйский Р.Р.

Источник повышенной опасности: понятие, признаки, виды // Вестник Федерального Арбитражного суда Западно-Сибирского округа. 2014. №3. С.87–91.

как управление транспортным средством в состоянии опьянения (п.2.7.ПДД), не соблюдение скоростного режима, безопасной дистанции (п.п.9.10, 10.1 ПДД);

Для небрежности, как неосторожной формы вины, характерно не выполнение требований маневров по перестроению, повороту, развороту (п. 8.1. ПДД), нерегулируемых пешеходных переходы (14.1 ПДД) и движение задним ходом (п. 8.12 ПДД).

Подводя итог выше изложенному, необходимо отметить, что нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, может быть осознанным, а значит умышленным<sup>1</sup>.

## 2.2 Уголовная ответственность, предусмотренная ст.ст.266 и 268 УК РФ

Структура ст.266 УК РФ представлена в виде трех частей, а именно: основного состава (ч.1); квалифицированного (ч.2) и особо квалифицированного (ч.3). Данное деяние относится к посягательствам с материальным составом, так как предусматривает последствия ввиду причинения тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего (ч.ч.2,3).

В разъяснении, содержащегося в п.17 Постановления Пленума ВС РФ от 09.12.2008г. №25, в части понимания некачественного ремонта и выпуска в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства (признаков состава преступления, предусмотренного ст.266 УК РФ, описанных в ч.1), следует, что диспозиция ч.1 ст.266 УК РФ является бланкетной (как и норма ст.264 УК РФ).

Субъектом данной нормы является лицо, ответственное за техническое состояние автомобиля.

---

<sup>1</sup>Якимов А.Ю. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации и Основным положениям допущения транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Практическое пособие. М., 2018. С. 242.

Из судебной практики, закрепленном пункте №3 «Должностной инструкции главного механика транспортного отдела ООО «Т» Н. обязано обеспечить безаварийную и надежную работу всех видов оборудования, их правильную эксплуатацию, своевременный качественный ремонт и модернизацию, осуществлять технический надзор за состоянием и ремонтом защитных устройств на механическом оборудовании, участвовать в приеме и установке нового оборудования, организовывать учет всех видов оборудования на объекте, а также отработавшего амортизационный срок и морально устаревшего, подготовку документации на списание, изучать условия работы оборудования, отдельных деталей и узлов с целью выявления причин их преждевременного износа. х.04.2019г. Н., проявляя преступную небрежность, выполняя свои должностные обязанности, будучи ответственным, за техническое состояние транспортного средства, разрешил выезд автомобиля «Х» с прицепом, у которого тягово-сцепное устройство не соответствует конструкторской документации открытого акционерного общества «Х».

При этом выписал путевой лист грузового автомобиля, водителем которого является З., от х.04.2019 года, согласно графе особых отметок: «автомобиль технически исправен, выезд разрешен», поставил свою подпись х.04.2019г. З., подъезжал к г. Чебаркуль Челябинской области на указанном автомобиле. В это время в встречном направлении двигался автомобиль «Х» под управлением гр. Е1. В салоне автомашины «Х» на пассажирском сиденье находилась гр. Е2.

В это время с прицепом З. произошло разрушение тягово-сцепного устройства, от чего прицеп выехал на полосу встречного движения. В результате выезда, прицеп произвел опрокидывание на автомобиль «Х». В результате дорожно-транспортного происшествия водитель Е1 и пассажир Е2 погибли на месте происшествия.



Н. нарушил п. 2.3.1 ПДД, п. п. 11, 12 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденное постановлением Совета Министров—Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090) (далее— Основные положения) совместно с п. 7.6 Приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения согласно которым<sup>1</sup>:

1) п. 2.3.1 ПДД РФ перед выездом проверить в пути и обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда)...

2) п. 11 Основных положений. Запрещается эксплуатация автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечает требованиям Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (согласно приложению)...

3) п. 7.6 Приложения к Основным положениям. Неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи)...

4) п. 12 Основных положений. Должностными и иными лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается: выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или незарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственной технической осмотр...

---

<sup>1</sup> Тебряев А. А. Общее основание и условия возникновения мер защиты в следствие причинения вреда источником повышенной опасности // Юрист. 2019. № 9. С. 13-17.

Данное ДТП явилось следствием грубого нарушения Н. пунктов 2.3.1. ПДД РФ, п. 11, 12 Основных положений, п. 7.6 Приложения к основным положениям, которое состоит в прямой причинной связи с наступившими последствиями. Действия Н. с удквалифицировал по ч. 3 ст. 266 УК РФ как выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц<sup>1</sup>.

В ст. 268 УК РФ закреплён четвертый состав автодорожных преступлений. Эта норма регулирует ответственность пешеходов и пассажиров автомобиля.

Пешеход чаще всего умышленно нарушает ПДД, легкомысленно относится к возможным неблагоприятным последствиям, но самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. В субъективной стороне совершения пешеходом преступления мы видим сложную форму вины, по отношению к собственному поведению и наступившим последствиям.

Нарушение пешеходом правил безопасности дорожного движения не имеет уголовной ответственности до тех пор, пока данные деяния не повлекут общественно опасные последствия в виде тяжкого вреда здоровью (ч. 1) или смерти потерпевшего (ч. ч. 2, 3) как в рассмотренных выше нормах, предусмотренных ст. ст. 264 и 266 УК РФ. Психическое отношение виновного к наступлению последствий также может быть только формой неосторожности<sup>2</sup>.

Анализируя судебную практику привлечения пешеходов к уголовной ответственности за нарушение ПДД, общественно опасными последствиями, мы видим разные виды неосторожности в субъективной стороне

---

<sup>1</sup> Приговор № 1–293/2018 Чебаркульского районного суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>.

<sup>2</sup> Проценко

С. В. Установление форм вины в процессе квалификации транспортного преступления // Уголовное право. 2019. № 2. С. 59–64.

реступления. Так, по приговору Чебаркульского районного суда Р. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч.2 ст.268 УК РФ.

В судебном определении говорится о том, что пешеход Р., находясь на дороге, в темное время суток, не имея при себе и на своей одежде светоотражающих элементов, вне пешеходного перехода, не убедившись в наличии и приближающихся транспортных средств, проявил грубую преступную небрежность и стал переходить проезжую часть. Водитель автомобиля, который двигался по автодороге, пытался избежать наезда на неожиданно выскочившего на полосу движения пешехода, принял влево, не справившись с левым управлением, совершил съезд влево с прокидыванием автомобиля. Находившийся там пассажир, получил телесные повреждения, которые были несовместимы с жизнью<sup>1</sup>. В данном случае действия пешехода судом была установлена небрежность в случае неосторожной формы вины. Виновный, переходя проезжую часть автодороги в темное время суток без светоотражающих элементов на одежде, не видел приближающееся транспортное средство, и, соответственно, не предвидел создание аварийной ситуации со всеми вытекающими последствиями, конечно, они не желал, но, при необходимой внимательности и предусмотрительности мог и должен предвидеть такие последствия. Индивидуальные особенности субъекта такие, как: возраст, жизненный опыт, образование, квалификация, эмоциональное состояние определяет субъективную сторону.

Пешеход, при всех допущенных им нарушениях ПДД мог избежать трагических последствий и сохранить жизнь пассажиру.

К сожалению, многие пешеходы, которые провоцируют аварийные ситуации, по своему состоянию здоровья не могут

---

<sup>1</sup>Приговор №1–293/2018 Чебаркульского районного суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>.

адекватно воспринимать и принимать обстановку. В первую очередь, это люди с дефектами слуха, зрения, в стойком болезненном состоянии находящиеся, преклонного возраста. Законодатель, формулирует данный вид неосторожности, в котором закрепил признаки небрежности: «должен мог предвидеть наступление последствий»<sup>1</sup>.

В приведенном примере, пешеход пренебрегает соблюдением ПДД, тем самым не желая предвидеть последствий, но сознательно создает условия для их наступления. Следовательно, сам факт сознания пешеходом, что правила направлены на недопущение, но уже наступивших последствий, дает возможность утверждать об опосредованном волеизъявлении субъекта к этим последствиям. Таким образом, данное опосредованное волеизъявление является<sup>2</sup> неосторожным допущением к наступившим последствиям<sup>3</sup>.

Таким образом, можно резюмировать следующее: четыре состава преступлений. согласно ст. 264 УК РФ, из них наиболее распространенным является ст. 264.1 УК РФ. Три состава пост. ст. 264, 266, 268 УК РФ, имеют много совпадений по объективным субъективным признакам. Поскольку они относятся к такому виду преступлений, где есть материальный состав и предусматривают наступление последствий в виде – тяжкого вреда здоровью или босмерть. Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ относится к числу формальных составов, потому что опасность данного правонарушения, заключается в повторности, а именно нахождения за рулем в состоянии наркотического или алкогольного

---

<sup>1</sup> Ярошенко К. Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда. М.: Юридическая литература, 1977. С. 42.

<sup>2</sup> Шиндриков М. А. Понятие источника повышенной опасности, и правовая природа обязательства из причинения вреда его действием // Российская юстиция. 2019. № 7. С. 44-46.

<sup>3</sup> Питецкий, В. В. Об интеллектуальном волевом моменте преступной небрежности // Государство и право. 2017. № 7. С. 105-108.

опьянения. Следовательно, применяется уголовная ответственность при наличии ранее административной или рецидива по данному виду правонарушений. В соответствии с диспозициями ст. 264 и 266 УК РФ приобретают бланкетный характер, а ст. 264.1 и 268 УК РФ – отсылочно-бланкетный.

Субъективная сторона преступлений, показанная и предусмотренная в ст. 264, 266 и 268 УК РФ характеризуется виной в форме неосторожности по отношению к наступившим негативным последствиям фактически мумислом по направлению к общественно опасному деянию из-за нарушения правил безопасности данного вида правоотношений.

## 2.3 Квалификация видов преступлений и криминологическая характеристика лиц, совершивших нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств

В законодательстве Российской Федерации, а именно в ст. 264 УК РФ прописаны следующие квалифицированные составы:

1) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 2 ст. 264 УК РФ)<sup>1</sup>;

2) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 3 ст. 264 УК РФ)<sup>2</sup>;

3) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 4 ст. 264 УК РФ);

4) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 5 ст. 264 УК РФ);

5) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 6 ст. 264 УК РФ)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Приговор № 1–112/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>

<sup>2</sup> Приговор № 1–92/2019 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>

<sup>3</sup> Шишкин С. Источник повышенной опасности и его виды // Российская юстиция. 2019. № 15. С. 20–21.

Следовательно, квалификация признаков составов, прописанных в ст. 264 УК РФ, относятся признаки объективной стороны, указывающие на общественно опасные последствия (смерть человека – ч. ч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ, смерть двух или более лиц – ч. 5 и ст. 264 УК РФ), а также признаки субъекта, а именно, нахождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

Покушение на право жизни, которое предусмотрено Конституцией РФ, являются опасными видами деяний, разрушающих функциональную систему общественных отношений, направленную на сохранение жизни человека. В связи с чем, законодатель прописывает нормы в особенной части УК РФ с установлением уголовной ответственности за посягательство на это право. В соответствующих частях ст. 264 УК РФ жизнь человека выступает в качестве дополнительного объекта.

Два взаимоисключающих понятия жизнь и смерть находится в неразрывной связи с друг другом, поэтому действующему российскому законодательству момент смерти человека связывают с смертью головного мозга, согласно ст. 66 правил Федерального закона от 21.11.2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации».

Констатация смерти человека напрямую связана с констатацией смерти человеческого мозга, при этом решающим для констатации смерти мозга является сочетание факта прекращения функций всего головного мозга с доказательством необратимости этого прекращения<sup>1</sup>.

В качестве объекта уголовно-правовой ответственности при посягательствах на жизнь человека стоит рассматривать не только биологическую оболочку человека, но и социальную составляющую

---

<sup>1</sup> Головин А.Ю. Некоторые правовые проблемы определения момента смерти человека как юридического факта // Известия Тульского государственного университета. 2017. № 3. С. 7-10.

личности человека. В физиологическом аспекте является внешней формой, а материальным носителем его социальных, нравственных, этических параметров, которые определяют общественные связи и общественные отношения<sup>1</sup>.

Согласно Примечанию 2 к ст. 264 УК РФ, лицо, управляющее транспортным средством в состоянии того или иного опьянения, признается в том случае если:

1) наличия в организме данного субъекта

ПАВ или их аналогов либо иных потенциально опасных психоактивных веществ;

2) факту потребления этим лицом, вызывающих алкогольное опьянение, превышающее возможную концентрацию чистого этилового спирта в организме, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях;

3) неподчинения требованиям уполномоченного должностного лица, опрохождении медицинского освидетельствования на состояние алкогольного или наркотического опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Когда происходит сопряжение между квалифицированными составами преступления, применяется правило дополнительной квалификации, которое подразумевает то, что, если преступление инкриминируется по нескольким частям статей квалифицированными составами, оно квалифицируется по части, отражающей особотяжкий состав. Так, в ч. 3 ст. 264 УК РФ прописаны нарушения соответствующих правил, которые повлекли по неосторожности смерть человека, а в ч. 5 – повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц. При сопряжении указанных

---

<sup>1</sup>Козун А. В. Некоторые вопросы уголовно-правовой оценки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) // РИО Омской академии МВД России. 2017. № 2(27). С. 34-39.



х частей ст. 264 следует квалифицировать по более отягощающим последствиям, а именно ч. 5 ст. 264<sup>1</sup>.

Лицо, совершившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, является продуктом среды, внешних условий существования, при этом нельзя игнорировать врожденные качества.

Социальная среда – это состоявшаяся вокруг человека самаых первых дней его рождения явлицеродителей, различных групп, окружение личност и. Большинство правонарушителей связано с той средой, которая сформировалась

вокруг, но большая часть связей несут обрывочный характер, при переходе в другую группу сохраняет содержание общения прошлые негативные контакты.

На первоначальных этапах механизма противоправного поведения, человек не может быть признан преступником, так как еще не совершил противоправных действий, а лишь имеет предрасположенность к его осуществлению. В таком случае, как понятие «преступное поведение» – понятие «личность преступника» является условным, криминологическим, так как свойства и особенности личности, лишь предрасполагают к преступному поведению, их знание и изучение помогает для своевременной их нейтрализации<sup>2</sup>.

Под личностью преступника понимается «совокупность социально-значимых свойств, признаков, связей и отношений, характеризующих лицо, виновно нарушающее уголовное закон, и в сочетании с иными (неличными) условиями и обстоятельствами, влияющими на его антиобщественное поведение». В определении определяются основные две взаимосвязанные подструктуры личности,

---

<sup>1</sup> Головин А.Ю. Некоторые правовые проблемы определения момента смерти человека как юридического факта // Известия Тульского государственного университета. 2017. № 3. С. 7-10.

<sup>2</sup> Шуйский Р.Р.

Источник повышенной опасности: понятие, признаки, виды // Вестник Федерального Арбитражного суда Западно-Сибирского округа. 2014. № 3. С. 87-91.

а

именно психологическая, определяющая её индивидуальность, и социальная, формирующаяся за счет социальных ролей и опыта деятельности в той или иной сфере.

В преступном поведении отражены генетически обусловленные задатки и предрасположенности, темперамент, характер и т.д. Человек, «выбирает» и усваивает те условия внешней среды, которые в наибольшей степени соответствуют его психологической природе. Каждый индивид как личность, является продуктом не только существующих отношений, но также своего собственного развития и самосознания.

В научной литературе бытует мнение о том, что лица нарушившие правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, при управлении транспортным средством (далее по тексту – «аварийщики»), являются социально-интегрированными личностями, для которых не характерны дефекты правового и нравственного сознания.

Известным ученым-криминологом Ю.М. Антоняном, выделялось несколько видов личности, которые относились к умышленным преступникам, к которым по определенным критериям ученый относит и правонарушителей правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, у которых в поведении преобладает самоуверенность в своих силах и опыте, легкомыслие, небрежность, повышенный уровень тревоги и склонностью к сильному стрессовому состоянию<sup>1</sup>.

Что касается возрастного ценза, то наибольшую долю контингента водителей, совершающих автотранспортные преступления, составляют лица в возрасте 18–35 лет, это характеризуется небольшим опытом вождения в сочетании с повышенной

---

<sup>1</sup> Антонян Ю.М. Криминология. Избранные лекции. М.: Юрайт, 2018. С. 156.

ной своих психофизиологических возможностей.

Анализ уровня образования и профессиональной подготовки показывает, что большинство среди них лиц с неполным средним образованием и низкой профессиональной квалификацией.

На сегодняшний день, уровень профессиональной подготовки водителей низок, что способствует озрастанию уровня коррупции в автошколах, злоупотреблению должностных обязанностей лиц, допускающих к управлению транспортным средством.

Опыт судебных практик, связанный с изучением криминологических характеристики индивидуально-психологических особенностей личности осужденных, совершивших преступления, инкриминируемых ст.264.1 УК РФ, в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, позволяет говорить о том, что авария стала жким последствием – непростое течение негативных ситуаций в жизни законопослушного гражданина, а совершенное в состоянии алкогольного или наркотического опьянения деяние, как закономерное следствие формирования его личности, которая предрасположена к нарушению закона, которым по высказыванию В.В. Ивановой, свойственны эгоизм, черствость, стремление избежать ответственности, оставление места происшествия, неоказание первой помощи пострадавшему<sup>1</sup>.

Деяния водителей, совершивших данные преступления в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, в основном не были обусловлены экстремальной обстановкой на дороге, когда напротив, они ее же и сами организовывали.

Рассмотрим пример из судебной практики. Мировым судьей судебного участка №4 города Куса постановлено обвин

---

<sup>1</sup>Исаев Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... кан. юрид. наук. М., 2017. С. 33.

ительный приговор в отношении С., который управлял автомобилем в состоянии опьянения, и ранее был подвергнут административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Вход судебного разбирательства установлено, что житель города Куса С., ранее привлекавшийся к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения и невыполнение законного требования должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, 20 июля 2018 управлял автомобилем «Тойота Камри» в состоянии опьянения, за что был остановлен сотрудниками ИДПС ОГИБДД Отдела МВД России по городу Куса на улице Ленина. Суд согласился с позицией государственного обвинения о квалификации действий подсудимого С. по ст. 264.1 УК РФ, управление автомобилем лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутого административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Приговором суда С. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, и ему назначено наказание в виде обязательных работ сроком на 280 часов в слушании правазанизация деятельности по управлению транспортными средствами сроком на 2 (два) года<sup>1</sup>.

Подводя итог, выше указанные ситуации позволяют говорить о том, что лица, совершившие преступление в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, определяют моральное поведение, которое часто характерно для лиц, которые совершаютумышленные преступления с тяжкими последствиями. Для большинства осужденных по данной квалификации, стало естественным такой образ жизни, который отражает личностные и аморальные ценностно-ориентированные восприятия, что подводит к несоблюдению правил дорожного

---

<sup>1</sup>Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации «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» от 09.12.2008 г. № 25 (ред. от 10.12.2008) // Российская газета. 26.12.2018. № 265.

движения или эксплуатации транспортных средств и показывает  
возвышение, обострение и создание  
опасности в ситуации, при котором причинения вреда жизни и здоровью других лиц,  
чаще всего несет тяжкий вред или смерть.

### ГЛАВА 3

## ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### 3.1 Анализ судебной практики рассмотрения уголовных дел по ст. 264 УК РФ судами Челябинской области

Анализ судебной практики рассмотрения уголовных дел по ст. 264 УК РФ показывает, что одним из самых сложных вопросов при квалификации содеянного по ответственности ч. 2 ст. 264 в вопросе установлении причинно-следственной связи между собственным нарушением Правил дорожного движения и наступившими общественно опасными последствиями.

Применительно к рассматриваемой категории дел это означает, что если причиненные в результате нарушения ПДД телесные повреждения являются тяжкими, опасными для жизни и здоровья, завершаются смертью либо угрожают стабильно жизни, следовательно, причинная связь является необходимой, а не случайной.

В равной степени это относится и к тем случаям, когда принадлежащем поведению самого потерпевшего или третьих лиц (например, медицинских работников) имелась возможность предотвращения смерти.

Причинная связь состоит из того, что телесные повреждения являются тяжкими и при обычном течении могут закончиться летальным исходом участника, однако при конкретных обстоятельствах наступает причина, которая приводит к смерти, а также относится к причиненным телесным повреждениям, которые при обычном течении не повлекут летального исхода<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Любимов Л. В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования состава и дифференциации ответственности участников дорожного движения: автореф. дис. ... кан. юрид. наук. М., 2015. С. 35.

В качестве примера, рассмотрим уголовное дело в отношении Исакова А.С., осужденного по части 2 статьи 264 УК РФ, по которому было признано, что смерть потерпевшего не состояла в причинно-следственной связи с дорожно-транспортным происшествием, в котором он до этого пострадал по вине И. Последний был признан виновным в том, что, являясь лицом, управляющим автомобилем в состоянии опьянения, совершил нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Как установил суд, И., управляя автомобилем, в нарушение п.п. 1.3, 1.5, 2.7, 2.1.2, 9.1, 9.4, 9.10 и 10.1 Правил дорожного движения РФ, выехал на встречную полосу движения и допустил столкновение с автомобилем под управлением Николаева Н.П., который двигался в встречном направлении.

В результате произошедшего дорожно-транспортного происшествия пассажиру автомобиля под управлением Н. были причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью; а водителю Н. – телесные повреждения в виде закрытого перелома шейки левого бедра с смещением и сотрясением головного мозга, нанесшие тяжкий вред здоровью, как повлекшие значительную стойкую утрату общей трудоспособности не менее чем на одну треть.

Как видно из приговора, смерть Н. наступила спустя полтора месяца после ДТП от длительно протекавшего заболевания сердечно-сосудистой системы – ишемической болезни сердца, при этом органами следствия и судом сделан вывод о отсутствии прямой причинной связи между дорожно-транспортным происшествием и смертью одного из потерпевших<sup>1</sup>.

Не установлено причинно-следственной связи повлекло также отменой судебного решения по уголовному делу в отношении Г. Органом предварительного следствия последний обвинялся в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, а именно в том, что управляя автомобилем, в нарушение пунктов 1.3, 1.5, 9.10, 10.1 Правил дорожного движения

---

<sup>1</sup> Приговор № 1–23/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>

ижения совершил наезд на пешехода В., причинив телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью по признаку значительной стойкой утраты общей трудоспособности не менее чем на одну треть. Отменяя постановление суда первой инстанции и направляя дело на новое судебное рассмотрение, суд апелляционной инстанции указал следующее. Как видно из представленных материалов, пострадавший в ДТП пешеход В. умер спустя 9 месяцев после ДТП, от тромбоза боковой легочной артерии.

В связи со смертью потерпевшего В., была назначена судебно-медицинская экспертиза на предмет наличия либо отсутствия причинно-следственной связи между полученными потерпевшей травмами в результате ДТП и его смертью.

Согласно заключению указанной экспертизы, комиссия экспертов не смогла ответить на поставленный вопрос по причине недостаточности объективных сведений в медицинских документах. В связи с этим государственным обвинителем было заявлено ходатайство о допросе экспертов с целью выяснения, какие именно документы необходимо предоставить для ответов на поставленные перед экспертами вопросы. Однако, вопреки требованиям ст. ст. 7, 15, 271 УПК РФ, суд без приведения отводов принял решение, отказав в удовлетворении ходатайства, которое имело существенное значение для решения вопроса о квалификации действий подсудимого. После этого уголовное дело в отношении Г., на стадии подготовительной части судебного заседания, было прекращено в следствие издания акта об амнистии. Так о решение, как признал суд апелляционной инстанции, нарушило процессуальные права стороны потерпевших, а также противоречит правовым положениям Конституционного Суда Российской Федерации, из которых следует, что принятие решения о прекращении уголовного дела на стадии предварительной части судебного заседания без исследования доказательств, недопускается. Признав, что судом первой инстанции были нарушены фундаментальные принципы и основы уголовного судопроизводства, устанавливающие требования законности постановленных судебных решений, суд апелляционной инстанции отменил постановление и направи



уголовное дело на новое судебное рассмотрение с стадии подготовки к судебному разбирательству<sup>1</sup>.

Таким образом, безответановпросоналичиилибоотсутствиипричинно-следственнойсвязимеждунарушениемправилдорожногодвиженияобвиняемыминаступившимиужепозжепоследствиямиввидесмертиучастникадорожногодвижения,принятиетакоего-либорешенияпосуществудела,исключается.

Втакихслучаяхсуддолженисследоватьиустановитьналичиятакойпричинно-следственнойсвязии,установивновыеобщественноопасныепоследствияврезультатедействийподсудимого,являющиесяоснованиемдляпредъявленияподсудимомуобвинениявсовершенииболеетяжкогопреступления,всоответствииисп.6ч.1ст.237УПКРФ,—вернутьделопрокурору.

ПовышеописанномуделувотношенииГ.,посленовогорассмотрениясудпринялрешениеовозвращенииуголовногоделапрокуроруккакразпоэтимоснованиям.

Однаковыводотом,чтосмертьпотерпевшейнаступилаврезультатеДТП,судничемнеобосновалифактическинеустановилналичиепричинно-следственнойсвязи,несмотрянато,чтогосударственнымобвинителембылозаявленоходатайствоовывозевесудэкспертадлявыяснениявопросаоприневозможностиустановитьсвязьмеждуполученнымивДТПтравмамиинаступлениемсмертиВ.Посколькусудпервойинстанциинепровелполногоиобъективногосудебногоразбирательствапопроверкеиустановлениюпричинно-следственнойсвязиДТПснаступлениемсмертипотерпевшей,авысказалтолькоопредположениеонаступленииподелуновыхобщественноопасныхпоследствийинкриминируемогообвиняемомудеяния,постановлениеисудаовозвращенииуголовногоделапрокурорубылоотмененосудомапелляционнойинстанции<sup>2</sup>.

Всудебнойпрактикерассмотренияделопреступлениях,предусмотренныхст.264УКРФ,такжевыделяютсяследующиепроблемы,связанныесустановлениемпричинно-следственнойсвязи:

---

<sup>1</sup>Приговор№1–92/2019 Саткинскогогородскогосуда//ГАСРФ«Правосудие»–<https://sudrf.ru>

<sup>2</sup>Приговор№1–92/2019 Саткинскогогородскогосуда//ГАСРФ«Правосудие»–<https://sudrf.ru>

1) когда под судимому вменяется нарушение нескольких пунктов Правил дорожного движения;

2) когда в дорожно-транспортном происшествии участвовали два более лица, управляющие транспортными средствами.

Согласно разъяснению Пленума Верховного Суда Российской Федерации, суд в своем решении обязан указать, какие именно Правила нарушены виновным водителем, в чем конкретно выразилось это нарушение, а также установить причинную связь между нарушением правила наступившими в результате последствиями<sup>1</sup>.

При этом причинная связь должна быть прямой и непосредственной. В целом, как показало изучение судебной практики, суды правильно применяют эти правила уголовной ответственности.

Большинство исследованных судебных актов содержит в описательно-мотивировочной части несколько пунктов Правил дорожного движения, нарушение которых вменяется лицу, управляющему транспортным средством.

Поряду дел суды исключали из обвинения под судимых те пункты правил, нарушение которых не состояло в причинной связи с ДТП, недоказаны, либо были излишне вменены. Например, по уголовному делу в отношении П., осужденного по ч. 4 ст. 264 УК РФ, суд, признав его виновным в нарушении требований пунктов 1.3, 1.5, 2.7, 10.1 и 10.3 Правил дорожного движения, исключил из обвинения пункт 9.10 ПДД РФ как ненашедший своего подтверждения в процессе судебного следствия<sup>2</sup>.

По делу в отношении З. суд первой инстанции также констатировал необоснованное вменение одного из пунктов ПДД. З. был признан виновным в том, что, управляя автомобилем, в нарушение требований пункта 11.1 ПДД (прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии), не убедившись в том, чт

---

<sup>1</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации «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» от 09.12.2008 г. № 25 (ред. от 10.12.2008) // Российская газета. 26.12.2018. № 265.

<sup>2</sup> Приговор № 1–477/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>

овстречная полоса свободна, начал совершать обгон фуры, в результате чего на встречной полосе столкнулся с П, следовавшем по своей полосе движения на мотоцикле пассажиром С., что повлекло наступление смерти водителя мотоцикла и причинение тяжкого вреда здоровью С. При этом суд исключил обвинения нарушение 3. пункта 9.10 ПДД (соблюдение дистанции и бокового интервала), указав, что данные требования относятся к водителям, управляющим транспортными средствами и движущимся по одной полосе, в попутном направлении, столкновение же с мотоциклом произошло на встречной для подсудимого полосе<sup>1</sup>.

Представляется, что такая корректировка обвинения может иметь место только при рассмотрении уголовных дел в общем порядке, в том числе – и исключение излишне предъявленных пунктов ПДД. При выявлении таких недостатков обвинения, по нашему мнению, суду надлежит прекратить особый порядок и рассмотреть дело в общем порядке, констатируя необоснованность обвинения подсудимого в этой части. Основными недостатками в судебных решениях при применении и нарушении нескольких пунктов Правил дорожного движения, являются, на наш взгляд следующие: невыполнение судами требований уголовного закона о конкретизации описания совершенного виновным действия (бездействия) исходя из нарушения каждого из измененных ему пунктов ПДД РФ. Чаще всего это касается изложения требований общих пунктов Правил дорожного движения – пунктов 1.3 и 1.5 ПДД. Так, изучение судебных решений показало, что судами в приговоре буквально воспроизводилось содержание пункта 1.5 ПДД РФ, в том числе и положения абзаца 2, в соответствии с которым запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников дви

---

<sup>1</sup>Приговор №1–392/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>

жения об опасности и сообщить в полицию, несмотря на то, что указанные требования не имели никакого отношения к обстоятельствам дела.

В большинстве случаев судьи исключали из общих специальных пунктов постановления, не имеющие отношения к конкретным обстоятельствам дела. Так, по уголовному делу в отношении П., осужденного за совершение преступления, предусмотренного ч. 4 статьи 264 УК РФ, суд, признав его виновным в нарушении требований пунктов 1.3, 1.5, 2.7, 10.1 и 10.3 Правил дорожного движения, исключило обвинения подсудимого<sup>1</sup>.

1) из пункта 1.3 ПДД – в части несоблюдения требований сигналов светофоров, распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав регулирующих дорожное движение установленных сигналами;

2) из пункта 1.5 ПДД – часть 2 о нарушении запрета повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию;

3) из пункта 2.7 ПДД – в части управления транспортным средством в состоянии наркотического или иного опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

4) передачи управления транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или

---

<sup>1</sup>Якимов

А.Ю. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации и Основным положениям допущения транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Практическое пособие. М., 2018. С. 242.

утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории, кроме случая обучения вожждению в соответствии с разделом 21 Правил;

5) пересечения организованных колонн занятия местами;

6) употребления алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;

7) управления транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха;

8) пользования во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

Как видно из этого перечня, органы расследования зачастую приводят во вину ни полное содержание пунктов Правил дорожного движения, ни имеющих отношение к обстоятельству конкретного уголовного дела. В тех случаях, когда имеется такое не критичное «перенесение» подобного «обвинения» в приговор, размывает существо обвинения, нарушается право обвиняемого на защиту, а судебный акт значительно уменьшается ненужными обстоятельствами.

Из представленных в областной суд материалов следует, что в существенной корректировке обвинения нуждается значительное число уголовных дел. В связи с изложенным заслуживает обсуждения вопрос о необходимости внесения в вину водителей нарушений общих требований – пунктов 1.3 и 1.5 ПДД.

Согласно этим требованиям, водитель должен знать и соблюдать Правила дорожного движения РФ, а также действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Само по себе, без нарушения специальных норм, повлекших уголовно-наказуемое ДТП, несоблюдение этих требований уголовную ответственность не в

лечет, поскольку не возможно обосновать причинно-следственную связь между нарушением общих требований к водителю и наступившими последствиями дорожно-транспортного происшествия. Поэтому представляется, что вменение водителю нарушений общих требований, предусмотренных п.п. 1.3 и 1.5 ПДД, является излишним<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Шишкин С. Источник повышенной опасности и его виды // Российская юстиция. 2012. №12. С. 46-51.

3.2 Проблемы квалификации и совершенствования криминологической характеристики и уголовно-правовой нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств

В примечании к ст. 264 УК мы находим расшифровку: «Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства». Легко обнаружить, что в видовых признаках здесь определены только три категории транспортных средств: троллейбусы, трактора и мотоциклы. В остальном – мы сталкиваемся с отсылкой к оценочным понятиям – «иные самоходные машины» и «иные механические транспортные средства». За разъяснениями приходится обращаться к судебной практике и подзаконным нормативным правовым актам.

Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» разъяснил, что под механическими транспортными средствами в статьях 264 и 264.1 УК РФ понимаются автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадроциклы, мопеды, и иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации об безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины.

Лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к указанным механическим транспортным средствам (например, велосипедами), и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по частям 1, 2 или 3 статьи 268 УК РФ.

По смыслу нормы лицо, управляющее сельскохозяйственной, специальной или иной самоходной машиной, может нести ответственность по этой статье лишь в том случае, когда преступление связано с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных работ, техники безопасности или иные правила охраны труда (хотя бы эти нарушения были допущены во время движения машины), то действия виновного подлежат квалификации по статьям УК, предусматривающим ответственность за нарушение этих правил, а в соответствующих случаях – за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества.

В результате управлявший транспортным средством лица, оставшиеся на месте дорожно-транспортного происшествия в соответствии с правилами дорожного движения (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), оказываются в неравном (худшем) положении по сравнению с лицами, скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия, в отношении которых возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления в соответствии с пунктом 2 примечаний к данной статье, по сути, утрачивается.

Такое законодательное регулирование, как отметил Конституционный Суд РФ, не отвечает цели эффективного уголовного правового противодействия преступлениям, предусмотренным частями второй, четвертой и шестой статьи 264 УК Российской Федерации, совершенным лицами, управлявшим транспортными средствами, в том числе в состоянии опьянения, скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия. Расширительное же толкование пункта 2 примечаний к статье 264 УК Российской Федерации, как приравнивающего само себе оста



вленилицом,управлявшимтранспортнымсредством,втомчисле всостоянииопьянения,местадорожно-транспортногопроисшествиякотказуотпрохожденияосвидетельствованиянаостояниеопьянения,недопустимовсилутребованийпринципа: «нетпреступления,нетнаказаниябезуказаниянатовзаконе»,атакжепринципапрезумпцииневиновности(статья49КонституцииРФ)<sup>1</sup>.

Неконкретизировавуголовно-правовоезначение такогoprотивоправногоповедения,атакжеисключиввозможностьустановитьфактупотреблениявызывающихалкогольноеопьянениевеществлицом,управлявшимтранспортнымсредством,вцеляхприменениячастей2,4и бстатья264УКРФинымиспособами,федеральныйзаконодательтемсамымввел правовоеерегулирование нормы,направленнуюнаусилениеответственностизасоответствующиепреступления,ноприэтомнеучитывающуюнормативныеусловия(пределы)еепримененияклицам,управлявшимтранспортнымисредствами,втомчисле всостоянииопьянения,искрившимсяместадорожно-транспортногопроисшествия.

Оставлениеводителемместадорожно-транспортногопроисшествия,участникомкоторогоонстал,означаетнеисполнениеимобязанностей,установленныхдляслучаевнарушенияправилдорожногодвижения,ивлечетответственностьпостатье12.27КоАПРФ<sup>2</sup>.

Втоже время вслучае совершения преступлений,предусмотренныхстатьей264УКРФ,втомчислееечастями2,4,6,оставлениеместадорожно-транспортногопроисшествиялицом,управлявшимтранспортнымсредством,не влечетна квалификациюегопротивоправныхдействий.

Притакихобстоятельства,лицо,управлявшееетранспортнымсредствомиоставшеесянаместедорожно-транспортногопроисшествия,ноотказавшеесяотпрохожденияосвидетельствов

---

<sup>1</sup>ШиндрикoвМ.А.Понятиеисточникаповышеннойопасности,иправоваяприродаобязательстваизпричинениявредаегодействием//Российскаяюстиция.2019.№7. С.44-46.

<sup>2</sup>Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195–ФЗ (ред. от 01.04.2020) // Собрание законодательства РФ. 2020. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

ания насостояние опьянения, оказывается применительно к уголовной ответственности в худшем положении, нежели лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения, искрившееся с места дорожно-транспортного происшествия, что свидетельствует о наличии имеющего конституционную значимость пробела в законодательной дифференциации ответственности, предусмотренной статьей 264 УК Российской Федерации, и вводит в противоречие с конституционными принципами равенства и справедливости, а также требованием соразмерности уголовно-правовой репрессии совершенному преступному деянию.

Для того, чтобы правильно квалифицировать преступное деяние, необходимо с максимальной точностью установить объективные и субъективные признаки преступления. Следовательно в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого и в обвинительном заключении, а судья – в приговоре обязаны указывать, какие именно правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были нарушены виновным лицом, в чем конкретно выразилось это нарушение и состоит ли оно в причинной связи с наступившими преступными последствиями<sup>1</sup>.

Характер преступных действий (бездействия), предусмотренных в ст. 264 УК РФ, сопоставление указанной нормы с другими смежными (ст. ст. 267, 268, 269) и иными статьями (ст. ст. 109, 118, 125, 143) Уголовного кодекса свидетельствуют о том, что рассматриваемая норма ст. 264 УК РФ направлена на охрану безопасности дорожного движения. Именно это состоит в специфике дорожно-транспортных преступлений. Нарушение же правил безопасности технического обслуживания транспорта, нарушение правил безопасности труда во время ремонта, заправка горючим указанных видов транспорта или производства погрузочно-разгрузочных работ, не может быть квалифицировано по ст. 264 УК РФ, так как эти случаи отсутствуют в посягательстве на безопасность движения. Н. И. Пикуров считает, что «часть правил, обеспечивающих безопасность движения, имеет универсальную направленность».

---

<sup>1</sup> Трофимов С. В. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, и реальные научно-технического прогресса // Транспортное право. 2017. № 3. С. 23-25.

альный характер не привязан к дороге. В случае нарушения таких универсальных правил внедорог более адекватной характеристикой опасности была бы квалификация нарушений по ст. 264 УК, а не по ст. 109 или ст. 114 УК РФ. Ограничение действия правил безопасности движения лишь пределом дороги и составляет вне поля правового регулирования движение источника повышенной опасности в специально отведенных участках. Между тем в одном нормативном акте нет запрета на управление автомобилем вне дорог».

Лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к механическим транспортным средствам, и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность по ст. 268 УК РФ.

Уголовная ответственность за дорожно-транспортное преступление от личие от административного проступка, возникающего в результате нарушения правил дорожного движения, а за такое их нарушение, которое повлекло за собой причинение тяжкого вреда здоровью или гибель людей<sup>1</sup>.

### 3.3 Предупреждение преступного нарушения правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств

Современное понимание «предупреждения», по нашему мнению, воспринимается, как предупредительно-запретительное каких-либо действий, явлений.

Согласно ст. 2 «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью, в соответствии с Конституцией РФ, государство гарантирует свои обязательства по созданию необходимых условий для безопасности жизнедеятельности своих сограждан, «Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина»

---

<sup>1</sup>Терехин К.А. Понятие источника повышенной опасности // Юрист. 2019. №13. С. 22-23.

обязанность государства». В соответствии со ст. 45 Государственная защита прав и свобод человека и гражданина в РФ неукоснительно обеспечивается. Государство, в лице гаранта Конституции – Президента, рассматривает безопасность жизнедеятельности, проживающих на территории Российской Федерации, населения, как обязательное и необходимое условие деятельности всего механизма всей структуры вертикали власти. В соответствии со ст. 1 Федерального закона «Об безопасности дорожного движения», можно сделать вывод, что настоящим законом определены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и закреплены основные задачи: охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Правила дорожного движения РФ более детально определяют порядок и организацию дорожного движения.

Необходимым условием в законотворческой правовой деятельности является сопоставление статей кодексов законов с нормами Конституции, а также с федеральными законами по данному вопросу. Это, конкретно, мы можем увидеть на примере статьи 264 УК РФ, которая соответствует с выше указанными нормативными актами и не противоречит им. Параметрами, которые обеспечивают безопасность дорожного движения, используемые сотрудниками ГИБДД, позволяют им на месте предположить степень нарушенных правил дорожных движений или правил эксплуатации транспортных средств. Далее из норм уголовно-процессуального законодательства наступает стадия доказывания связи между нарушением и порождаемых последствий.

Внесенные поправки законодателем по ужесточению применяемых санкций к правонарушителям согласно статье 264 УК РФ, свидетельствуют о

необходимости внесения изменений, как со стороны государства, так и общества, в связи с многочисленной гибелью людей на дорогах. В данном аспекте, криминологический прогноз поддерживает единство мнений и взглядов общества и государственных структур власти по усилению применения уголовного наказания к нарушителям правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств<sup>1</sup>.

Нужно рассматривать норму по части 1 статьи 264 УК РФ, как, необходимое предупреждение для усиления выбора правильности и адекватности применения наказания по отношению к участникам движения. Данная норма относится к причинению тяжкого вреда здоровью.

Вопросы квалификации преступления разъясняются в Постановлении Пленума ВС РФ от 09.12.2008 №25. Преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ, посягает на безопасность использования дорожных транспортных средств (основной непосредственный объект). Безопасность жизни и здоровья человека выступает в качестве дополнительного объекта преступления<sup>2</sup>.

Предметом преступления являются механические транспортные средства. Механические транспортные средства должны быть самоходными, т.е. иметь автономный двигатель. В ч. 1 ст. 264 УК РФ указаны некоторые из них: автомобили и трамваи, а в примеч. к статье названы дополнительно так же троллейбусы, тракторы и мотоциклы. Транспортным средством признаются и иные самоходные машины, имеющие механические транспортные средства. В частности, к ним относятся специальные машины, выполняющие не только транспортные, но и иные функции. К механическим транспортным средствам не относятся самопеды и другие транспортные средства, приводимые в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч, а так же велосипеды с подвесным двигателем, мотокосилки и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. Лица, управлявшие

---

<sup>1</sup>Тебряев А.А. О понятии источника повышенной опасности // Юрист. 2018. №9. С. 12-18.

<sup>2</sup>Сушкин Н.С. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М.: Юридическая литература, 2019. С. 131.

еуказанными транспортными средствами и допустивши нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно ч. 1 или 3 ст. 268 УК (п. 2 Постановления Пленума ВС РФ от 09.12.2008 N 25). Транспортное средство, не оборудованное двигателем (велосипеды, транспортные средства другого типа), к предметам данного преступления не относится. Если двигатель машины вышел из строя, и она передвигается вручную (толканием машины), то предмет рассматриваемого преступления отсутствует, фактически совершенное деяние может быть расценено как нарушение действующих правил безопасной работы транспорта (ст. 268). Однако если такая машина буксируется другим транспортным средством, то нарушение водителем транспортируемого средства установленных правил подпадает под признаки состава преступления, предусмотренного комментируемой статьей.

Объективная сторона преступления включает в себя нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. ч. 1 и 2 статьи 264 УК РФ), смерть одного человека (ч. ч. 3 и 4) или нескольких лиц (ч. ч. 5 и 6)<sup>1</sup>.

Однако движение транспортных средств может осуществляться не только по дорогам в общепринятом законодательном представлении и в них, но и в иных местах. Это может быть территория дворов, строительных площадок, АЗС, автомобильных моек, гаражей, закрытых производственных предприятий, а также полей, лесов, замерзших водоемов и т. д. В п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» указано, что «действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонт транспортных средств,

---

<sup>1</sup>Тебряев А. А. О понятии источника повышенной опасности // Юрист. 2018. № 9. С. 12-18.

редств, производств строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления транспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности или боза нарушение правил при производстве работ»<sup>1</sup>.

Государство активно внедряет разработанную всеми заинтересованными ведомствами и утвержденную законодателем программу профилактики противодействию нарушения безопасности, связанной с дорогой.

В настоящее время на законодательном уровне разработана система профилактики правонарушений в РФ, в том числе правонарушений, связанных с дорогой. Согласно п. 1 ст. 3 Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в РФ» правовую основу системы профилактики правонарушений составляют положения Конституции РФ, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры РФ, нормы уголовного законодательства РФ, законодательства РФ об административных правонарушениях. Правовое регулирование профилактики правонарушений осуществляется в соответствии с федеральными конституционными законами, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, а также принятыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами Президента РФ, Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти, законами и другими нормативными правовыми актами субъектов РФ, муниципальными правовыми актами<sup>2</sup>.

Субъектами профилактики правонарушений являются:

- 1) федеральные органы исполнительной власти;
- 2) органы прокуратуры РФ;

---

<sup>1</sup>Якимов

А.Ю.

Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации и Основным положениям допущения транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Практическое пособие. М., 2018. С. 242.

<sup>2</sup>Постановление Пленума ВС РФ и Пленума ВАС РФ «Об некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» от 01.07.1996 г. № 6/8 (ред. от 25.12.2018) // Вестник ВАС РФ. 2018. № 9.

- 3) органы Следственного комитета РФ;
- 4) органы государственной власти субъектов РФ;
- 5) органы местного самоуправления.

Таким образом, мы видим, что «Правила дорожного движения РФ» определяют порядок и организацию дорожного движения, обеспечение общественной безопасности, а также способствуют организации и проведению профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. На сегодняшний день совершенствование уголовного закона является важным направлением уголовной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, изменения которого влияют на последствия дорожно-транспортной аварийности<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Приступа С.Н. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. М.: Норма, 2019. С. 233.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги нашему исследованию, мы можем сделать следующие выводы. Действующий УК РФ в Особенной части определил ряд составов преступлений, связанных с причинением тяжкого вреда здоровью человека или причинением смерти, при нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

В главе 27 УК РФ приведены все составы преступлений против безопасности движения или эксплуатации транспорта.

Данные виды преступлений связаны с отношениями по использованию источников повышенной опасности, а точнее – с отношениями, обеспечивающими упорядоченное и безопасное использование этих источников». Следовательно, для всех перечисленных деяний характерны набор общих признаков преступления, как: виновность; общественная опасность; противоправность; наказуемость.

Источником повышенной опасности следует признавать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека<sup>1</sup>.

По нашему мнению, большим прорывом стало описанием в отдельной главе Уголовного Кодекса Российской Федерации всех видов составов преступления, которые встречаются в случае нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Всем участникам данных событий на дорогах, становится понятно, что видовое количество этих составов определено числом 12. Данная глава работает в качестве предупреждения и профилактических мер по соблюдению правил дорожного движения и безопасности в условиях постоянно растущего автопрома и его

---

<sup>1</sup> Лукьянов В. В. Состав квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М.: Дашков и Ко, 2018. С. 22.

потребителей. Не забывая при этом, что все субъекты дорожного движения имеют каждое свое определенное правовое положение<sup>1</sup>.

Из положений ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под безопасностью дорожного движения следует понимать состояние дорожного движения, в котором отражается степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Таким образом, основным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует признать безопасность дорожного движения.

Факультативным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является жизнь и здоровье человека. Предметом преступления выступают упомянутые в диспозиции ст. 264 УК РФ и в примечании к ней механические транспортные средства<sup>2</sup>.

Состав преступления, с точки зрения объективной стороны включает в себя совокупность слагаемых вытекающих из нарушения правил безопасности движения или правил эксплуатации в аспекте всех механических транспортных средств, с последующим наступлением негативных итогов, определяющих причинные связи между деяниями и результатами<sup>3</sup>.

Диспозиция ст. 264 УК РФ является бланкетной, поскольку для ее прочтения и определения квалификации следует воспользоваться параллельно и другими нормативно-правовыми актами. Субъектом преступления, предусмотренной ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации» является лицо, управляющее механическим транспортным средством, т.е. общий субъект.

---

<sup>1</sup>Печников Н.П. Категории преступлений и их правовое значение. Тамбов: ТГТУ, 2018. С. 32.

<sup>2</sup>Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 25. Гл. 27.

<sup>3</sup>Гусев В.И. Обязательства из причинения вреда источником повышенной опасности // Юрист. 2017. С. 44-46.

Преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения или правил эксплуатации с точки зрения субъективной стороны, рассматриваемой группы преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта или транспортного средства (ст. ст. 263, 264, 268, 269 УК РФ), характеризуется неосторожной формой вины, которая может быть выражена как в легкомыслии, так и в небрежности. Таким образом, прямое указание на диспозиции форма вины «по неосторожности» заявлена в выше перечисленных статьях<sup>1</sup>.

Из-за повышенной аварийности на дорогах Российской Федерации, законодатель вынужден пересматривать и определить в ст. 264 УК РФ следующие квалифицированные составы:

1) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 2 ст. 264 УК РФ);

2) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 3 ст. 264 УК РФ);

3) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершаемое лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 4 ст. 264 УК РФ);

4) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или

---

<sup>1</sup>Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) // Собрание законодательства РФ. 2020. № 25. Гл. 27.

эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 5 ст. 264 УК РФ);

5) нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ч. 6 ст. 264 УК РФ)<sup>1</sup>.

В ст. 264 УК РФ выступает константой понимание квалифицирующих признаков составов правонарушений, указывающих на общественно опасные последствия (смерть человека – ч. ч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ, смерть двух и более лиц – ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ); а также нахождение в состоянии опьянения в качестве признака субъекта.

Современное состояние аварийности на дорогах РФ, вновь и вновь возвращает законодателей к совершенствованию законотворческой деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и как следствие, данные изменения, влияющие на последствия дорожно-транспортной аварийности статистику ДТП<sup>2</sup>.

Становится очевидным, что стоит на повестке и вопрос по оптимизации Правил дорожного движения Российской Федерации, а также и других нормативных актов, регулирующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Конечно, возникло понимание о необходимости внесения дополнений в части разъяснения по квалификациям совершенных дорожно-транспортных преступлений Пленумом Верховного Суда Российской Федерации.

---

<sup>1</sup>Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) // Собрание законодательства РФ. 2020. № 25. Гл. 27.

<sup>2</sup>Абрамов С.Н. Источник повышенной опасности: проблемы понятийного аппарата // Законодательство. 2014. № 1. С. 54–51.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### РАЗДЕЛ I НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 г. № 138-ФЗ в ред. от 23.07.2018 // СЗРФ. 2018. № 46. Ст. 4532.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (Ч. II) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ в ред. от 30.12.2018 // СЗРФ. 2019. № 5. Ст. 410.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (Ч. I) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ в ред. от 01.01.2019 // СЗРФ. 2019. № 32. Ст. 3301.
4. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. 25 декабря.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 18.03.2019) // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
6. Статистические данные об основных показателях деятельности органов прокуратуры Российской Федерации за январь – декабрь 2019 г. Официальный сайт Генпрокуратуры РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://genproc.gov.ru/stat/data/1162324/> (дата обращения 01.02.2020).
7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.04.2020) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
8. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 30.01.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.02.2020) // Российская газета. 22.12.2001. № 249.
9. Федеральный Закон «Об основах обязательного социального страхования» от 16 июля 1999 г. № 165-ФЗ в ред. от 22.11.2017 // Собрание законодательства РФ. 2018. № 29. Ст. 3686.
10. Федеральный Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (в ред. от 01.05.2019) (с изм. и

доп., вступ. в силу с 02.05.2019)//Собрание законодательства РФ.2019.№18.Ст.1720.

#### 11.Федеральныйзакон

«Отехническомосмотретранспортныхсредствиовнесенииизмененийвотдел ьныезаконодательныеактыРоссийскойФедерации» от01июля2011г.№170-ФЗ(вред.от23.04.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.04.2018) //Собрание законодательства РФ.2018.№29.Ст.357.

#### 12.Федеральныйзакон

«ОгосударственнойрегистрациитранспортныхсредстввРоссийскойФедера циииовнесенииизмененийвотдельныезаконодательныеактыРоссийскойФе дерации» от03августа2018г.№283-ФЗ//Собрание законодательства РФ.2018.№46.Ст.237.

13.Федеральныйзакон «Обезопасностидорожногодвижения» от10декабря1995г.№196-ФЗ(вред.от27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019)//Собрание законодательства РФ.2019.№32.Ст.430.

### РАЗДЕЛІІЛИТЕРАТУРА

1. Абрамов,С.Н.Источникповышеннойопасности:проблемыпонятийногоаппа рата/С.Н.Абрамов//Законодательство.2014.№1.С.54–51.
2. Антимонов,Б.С.Гражданскаяответственностьзавред,причиненныйисточни комповышеннойопасности/Б.С.Антимонов.М:Юрид.лит.,2018.231с.
3. Афромов,С.Н.Источникповышеннойопасности:проблемыпонятийногоаппа рата/С.Н.Афромов//Законодательство.2018.№6.С.13-17.
4. Баландин,В.С.Транспортноесредствокакисточникповышеннойопасности/В .С.Баландин//Нотариус.2019.№8.С.4-9.
5. Бастрыкин,А.Причиныиследствия/А.Бастрыкин//Российскаягазета.2010.№ 14(5093).С.68.
6. Белякова,А.М.Возмещениевреда,причиненногоисточникомповышеннойоп асности(Ответственностьвладельцаисточникаповышеннойопасности)/А.М .БеляковаМ.:МГУ,1967.56с.

7. Бойко, А. И. Преступное бездействие / А. И. Бойко. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. 320 с.
8. Брайнин, Я. М. Уголовная ответственность и ее основание в советском уголовном праве / Я. М. Брайнин. М.: Юридическая литература, 1963. 275 с.
9. Варламова, Ю. А. К вопросу о составе преступления / Ю. А. Варламова // Человек: преступление и наказание. 2013. №1 (80). С. 84–85.
10. Вердников, В. Г. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности / В. Г. Вердников. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2007. 372 с.
11. Гаухман, Л. Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика / Л. Д. Гаухман. М.: ЮрИнфоР, 2003. 559 с.
12. Гусев, В. И. Обязательства из причинения вреда источником повышенной опасности / В. И. Гусев. М.: Юрист, 2017. С. 44–46.
13. Дедиков, С. В. Обязательно страхование автогражданской ответственности / С. В. Дедиков. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2015. 274 с.
14. Дурманов, Н. Д. Понятие преступления / Н. Д. Дурманов. М.: Изд-во АН СССР, 1948. 315 с.
15. Егоров, Н. Понятие источника повышенной опасности / Н. Егоров // Советская юстиция. 1980. №11. С. 32–41.
16. Иоффе, О. С. Понятие источника повышенной опасности / О. С. Иоффе // Российская газета. 2017. №13. С. 23.
17. Карпушин, М. П. Уголовная ответственность за состав преступления / М. П. Карпушин, В. И. Курляндский. М.: Юрид. лит., 1974. 232 с.
18. Красавчиков, О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности / О. А. Красавчиков. М.: Юрид. лит., 1966. 200 с.
19. Кудрявцев, В. Н. Объективная сторона преступления / В. Н. Кудрявцев. М.: Госюриздат, 1960. 244 с.
20. Кудрявцев, В. Н. Общая теория квалификации преступлений / В. Н. Кудрявцев. М.: Юридическая литература, 1972. 352 с.

21. Кулешов, Г. В. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. / Г. В. Кулешов. М.: Лого. 2018. С. 21-26.
22. Куринов, Б. А. Научные основы квалификации преступлений / Б. А. Куринов. М.: Изд-во Московского ун-та, 1984. 182 с.
23. Курс уголовного права. Общая часть / под ред. Н. Ф. Кузнецовой, И. М. Тяжковой. М.: Зерцало, 2002. 624 с.
24. Козлов, А. П. Понятие преступления / А. П. Козлов. СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. 819 с.
25. Лукьянов, В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. / В. В. Лукьянов. М.: Дашкови Ко. 2018. 44 с.
26. Мамедов, А. Соотношение и взаимосвязь объекта и объективной стороны преступления / А. Мамедов // Уголовное право. 1999. № 2. С. 56.
27. Малинин В. Б. Причинная связь в уголовном праве / В. Б. Малинин. СПб.: Юридический центр Пресс, 2000. 316 с.
28. Малинин, В. Б. Объективная сторона преступления / В. Б. Малинин, А. Ф. Парфенов. СПб.: Изд-во Юридического института, 2004. 301 с.
29. Пионтковский, А. А. Учение о преступлении по советскому уголовному праву. Курс советского уголовного права / А. А. Пионтковский. М.: Госюриздат, 1961. 230 с.
30. Печников, Н. П. Категории преступлений и их правовое значение. / Н. П. Печников. Т: ТГТУ, 2018. С. 32.
31. Пристupa, С. Н. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. / С. Н. Пристupa. М.: Норма. 2019. 372 с.
32. Рарог, А. И. Усмотрение правоприменителя при квалификации преступлений / А. И. Рарог // Уголовное право. 2000. № 1. С. 39–43.



33. Редин, М. П. Понятие источника повышенной опасности и правовая природа (сущность) обязательства из причинения вреда его действием / М. П. Редин // Российская юстиция. 2018. №2. С. 24-27.
34. Российское уголовное право. Т. 1. Общая часть / под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай, В. С. Комиссарова, А. И. Рарога. М.: Инфра-М, 2003. 553 с.
35. Словарь по уголовному праву / под ред. А. В. Наумова. М.: БЕК, 1997. 702 с.
36. Субботин, А. А. Источник повышенной опасности и его виды / А. А. Субботин // Российская юстиция. 2017. №6. С. 13-17.
37. Сушкин, Н. С. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. / Н. С. Сушкин. М.: Юрид. лит., 2019. 200 с.
38. Сябриков, Н. И. Источник повышенной опасности: проблемы понятийного аппарата / Н. И. Сябриков // Законодательство. 2019. №12. С. 34-37.
39. Таганцев, Н. Русское уголовное право / Н. Таганцев. Тула: Автограф, 2001. 800 с.
40. Тебряев, А. А. Общее основание и условия возникновения мер защиты в следствии причинения вреда источником повышенной опасности / А. А. Тебряев // Юрист, 2019. №9. С. 57-62.
41. Терехин, К. А. Понятие источника повышенной опасности / К. А. Терехин // Юрист, 2019. №13. С. 21-23.
42. Тимейко, Г. В. Общее учение об объективной стороне преступления / Г. В. Тимейко. Ростов: Изд-во Ростов. ун-та. 216 с.
43. Тренина, М. С. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. / М. С. Тренина // Известие. 2019. С. 55-56.
44. Трофимов, С. В. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, и реалии научно-технического прогресса / С. В. Трофимов // Транспортное право. 2017. №3. С. 23-25.
45. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть / под ред. А. И. Марцева. Омск: Юридический институт МВД России, 1998. 139 с.

46. Уголовное право. Общая часть/под ред. И. Я. Козаченко, З. А. Незнамова. М.: Норма, 1997. 516 с.
47. Флейшиц, Е. А. Обязательства из причинения вреда источником повышенной опасности./Е. А. Флейшиц. М.: Госюриздат. 2017. 239 с.
48. Чучаев, А. И. Уголовное право РФ. Общая и особенная части/А. И. Чучаев. М.: И НФРА-М, 2013. 566 с.
49. Шаргородский, М. Д. Избранные работы по уголовному праву/М. Д. Шаргородский. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. 430 с.
50. Шиндриков, М. А. Понятие источника повышенной опасности, и правовая природа обязательства из причинения вреда его действием/М. А. Шиндриков//Российская юстиция. 2019. №7. С. 44-46.
51. Шишкин, С. Источник повышенной опасности и его виды/С. Шишкин//Российская юстиция. 2019. №15. С. 31-33.
52. Шишкин, С. Деликтные обязательства владельца источников повышенной опасности перетретьими лицами/С. Шишкин//Российская юстиция. 2011. №4. С. 17-22.
53. Шишкин, С. Источник повышенной опасности и его виды/С. Шишкин//Российская юстиция. 2012. №12. С. 46-51.
54. Шуйский, Р. Р. Источник повышенной опасности: понятие, признаки, виды/Р. Р. Шуйский//Вестник Федерального Арбитражного суда Западно-Сибирского округа. 2014. №3. С. 87-91.
55. Якимов, А. Ю. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации и к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Практическое пособие./А. Ю. Якимов М., 2018. 452 с.
56. Ярошенко, К. Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда./К. Б. Ярошенко. М.: Юрид. лит., 1977. 230 с.

## РАЗДЕЛ III ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЫСШИХ СУДЕБНЫХ ИНСТАНЦИЙ И МАТЕРИАЛЫ ЮРИДИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о злоупотреблении должностными полномочиями и о превышении должностных полномочий» от 16.10.2009 № 19 // Российская газета. 30.10.2009. № 207.
2. Постановление Президиума Верховного Суда СССР «О мерах по усилению борьбы с транспортными преступлениями» от 13.03.1929 // Собрание Законодательства СССР. 1929. № 21. Ст. 182.
3. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 9.12.2008 г. № 25 // Российская газета. 26.12.2018. № 265.
4. Постановление Пленума ВАС РФ и Пленума ВС РФ «О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» от 01.07.1996 № 6/8 // Вестник ВАС РФ. 01.07.1996. № 9.
5. Приговор № 1 – 392/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>.
6. Приговор № 1 – 112/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>.
7. Приговор № 1-92/2019 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>.
8. Приговор № 1 – 23/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>.
9. Приговор № 1 – 293/2018 Чебаркульского районного суда // ГАС РФ «Правосудие» – <https://sudrf.ru>.

10. Приговор №1 –

477/2018 Саткинского городского суда // ГАС РФ «Правосудие» –

<https://sudrf.ru>