

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Кафедра «Правоохранительная деятельность и национальная безопасность»

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
УГОЛОВНО-ПРАВОВЫМИ СРЕДСТВАМИ
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.05.02. 2021. 516.ВКР

Руководитель работы,
канд. юрид. наук, доцент,
доцент кафедры
___Сафаргалий Таминдрович
Фаткулин_____2021 г.

Автор работы,
студент группы Ю–514
___Никита Иннокентьевна
Тарабара_____2021г.

Нормоконтролер,
канд. юрид. наук, доцент,
___Наталья Владимировна
Агаркова_____2021г.

Челябинск
2021

АННОТАЦИЯ

На данном этапе человеческого развития автомобильный транспорт занимает ключевое место в развитии всей транспортной системы. Автотранспортные средства сейчас развиваются в условиях оживления реального сектора экономики, повышения уровня грузоперевозок, способствует нормализации в финансовой и кредитной сфере, вызванное увеличением спроса на автотранспортные услуги. Это потребовало запуск важнейших структурных преобразований, которые предполагают активную модернизацию имеющихся механизмов экономического и правового характера, позволяющим оказывать регулирующее воздействие на транспортную систему.

Вместе с тем, на данный момент в вопросе обеспечения безопасности на дороге, защиты всех участников движения и использования механических средств передвижения существует сразу несколько сложных проблем экономического, социального, правового и уголовного характера.

Целью выполнения выпускной квалификационной работы явилось рассмотрение уголовно-правовой характеристики состава преступления, который предусмотрен статьёй 264 УК РФ.

Для реализации поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- провести исторический экскурс в историю преступлений, связанных с транспортом;
- изучить современную ситуацию в отношении преступлений на транспорте, совершаемых в других странах;
- изучить объективные, субъективные, квалифицирующие признаки состава преступления, которые предусмотрены статьёй 264 УК РФ;
- обзреть материалы надзорного производства прокуратуры и судебной практики города Челябинск (Челябинская область);

В качестве объекта исследования рассматриваются общественно-правовые отношения. Они формируются в сфере уголовно-правовой ответственности за нарушение ПДД и использования автотранспортных средств.

Предметом исследования выступает уголовно-правовая характеристика нарушения ПДД и использования автотранспортных средств, которая проводится через призму объективных и субъективных признаков, а также изучение прокурорской и судебной практики города Челябинск.

Общий объем работы составляет 65 страниц. Список использованной литературы включает 54 источника.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	ВВЕДЕНИЕ.....	4
1	ИСТОРИЧЕСКИЕ И ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....	8
1.1	Исторический аспект транспортных преступлений в России.....	8
1.2	Пространственные аспекты современных транспортных преступлений за рубежом.....	13
2	СОСТАВ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	17
2.1	Объективные признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ. Объект преступления.....	17
2.2	Субъективные признаки и субъект преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ.....	21
2.3	Квалифицированные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ.....	26
2.4	Квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ.....	29
3	АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПО СТ. 264 УК РФ...43	
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	57
	БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	64
	ПРИЛОЖЕНИЕ.....	69

ВВЕДЕНИЕ

Формирование отечественной правовой системы неизменно следует за теми же закономерностями, что характерны для общемировых.

При этом в данных процессах имеется ряд особенностей, которые характерны для правовой системы Российской Федерации. В конкретном случае разговор идёт о правотворчестве, его правоприменение, так как общественная безопасность зависит от большого числа факторов. Это особенно ярко проявляется при автомобильных дорогах, где зачастую случаются ситуации, которые требуют привлечения преступников к уголовной ответственности за правовые нарушения, которые происходят в ходе дорожного движения.

В настоящий момент используется целый комплекс мер, направленных на повышение уровня безопасности на дороге. К ним относятся административные и уголовные наказания за возникновение дорожно-транспортных происшествий. Это стоит отнести к наиболее трудным и имеющим повышенную значимость проблемам, которые требуют пристального внимания и конкретных решений со стороны государства и общества. Это связано с тем, что ещё в 2014 году на территории Российской Федерации регистрировалось по 65 дорожно-транспортных происшествий на 10 000 единиц автотранспортных средств. На сегодняшний день данные показатели превышают их в два раза.

В тоже время, имеется точка зрения, что с большой эффективностью удастся разобраться в данной проблеме и решить её за счет ужесточения наказания лиц, совершающих действия, которые предусмотрены статьёй 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – «УК РФ»).

Сейчас невозможно встретить человека, который бы обходился без автотранспортного средства, который уже стал его верным спутником по жизни.

В тоже время автомобиль может трансформироваться в источник повышенной опасности, если заниматься его безответственным вождением, создающим угрозы окружающим лицам.

На данном этапе человеческого развития автомобильный транспорт занимает ключевое место в развитии всей транспортной системы. Автотранспортные средства сейчас развиваются в условиях оживления реального сектора экономики, повышения уровня грузоперевозок, способствует нормализации в финансовой и кредитной сфере, вызванное увеличением спроса на автотранспортные услуги. Это потребовало запуск важнейших структурных преобразований, которые предполагают активную модернизацию имеющихся механизмов экономического и правового характера, позволяющим оказывать регулирующее воздействие на транспортную систему.

Вместе с тем, на данный момент в вопросе обеспечения безопасности на дороге, защиты всех участников движения и использования механических средств передвижения существует сразу несколько сложных проблем экономического, социального, правового и уголовного характера.

Это ведет к тому, что государство вынуждено принять ряд мер, которые направлены на снижение негативных моментов, связанных с всеобщей автомобилизацией общества и государства.

Зачастую транспортные средства, которые обеспечивают перевозку товаров и пассажиров в формате «двери – двери» являются единственным типом транспорта для территорий со сложной природно-климатической ситуацией и при неблагоприятных дорожных условиях. Для современной России автомобиль из средства роскоши превратился в повседневный транспорт, предназначенный для передвижения и перевозки багажа. Но сам автомобильный транспорт остается источником повышенной опасности, который считается самым опасным для использования транспортом, так как по итогам ряда исследований он:

- На 1100% опаснее морского и речного транспорта;

- На 200% опаснее железной дороги;
- На 50% опаснее воздушного транспорта.

Имеющаяся недооценка опасности нарушений правил безопасности дорожного движения и использования автотранспортных средств для общества уменьшает борьбу с этими процессами.

Наибольшей актуальностью пользуются вопросы, связанные с разграничением преступных и правонарушающих ДТП, требующие проведения профилактических мероприятий, в первую очередь, в:

- Внутри семьи;
- В школьных стенах;
- При помощи телевидения и сети Интернет.

Требуется, чтобы у общества имелись необходимые знания юридической природы преступлений, правил безопасности на дороге и использования автотранспортных средств. Кроме того, имеется значение правильность решений, связанных с вопросами уголовной ответственности и наказаний за совершение преступлений, которые предусмотрены статьёй 264 Уголовного кодекса РФ.

Теоретической базой для написания данной работы послужил ряд учебных пособий, монографий, научных статей, комментариев к Уголовному кодексу РФ таких авторов, как Тяжкова И.М., Яблоков Н.П., Мидловец М.В.

Помимо этого, были изучены труды следующих научных исследователей, специализирующихся в данной области: Евтюков С.А., Васильев Я.В., Федоров В.А., Гаврилов Б.Я. и т.д.

Целью выполнения выпускной квалификационной работы явилось рассмотрение уголовно-правовой характеристики состава преступления, который предусмотрен статьёй 264 УК РФ.

Чтобы достичь поставленной цели необходимо решить ряд задач:

- провести исторический экскурс в историю преступлений, связанных с транспортом;

-
- изучить современную ситуацию в отношении преступлений на транспорте, совершаемых в других странах;
- изучить объективные, субъективные, квалифицирующие признаки состава преступления, которые предусмотрены статьёй 264 УК РФ;
- обзреть материалы надзорного производства прокуратуры и судебной практики города Челябинск (Челябинская область);

В качестве объекта исследования рассматриваются общественно-правовые отношения. Они формируются в сфере уголовно-правовой ответственности за нарушение ПДД и использования автотранспортных средств.

Предметом исследования выступает уголовно-правовая характеристика нарушения ПДД и использования автотранспортных средств, которая проводится через призму объективных и субъективных признаков, а также изучение прокурорской и судебной практики города Челябинск.

При выполнении выпускной квалификационной работы мы исходили из устоявшегося подхода, что квалификация деяния, которые предусматриваются статьёй 264 УК РФ, складывается из действующей практики судебных решений.

1 ИСТОРИЧЕСКИЕ И ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

1.1 Исторический аспект транспортных преступлений в России

Как показывает исторический опыт, любое явление может повторяться вновь и вновь. Это касается и данного вопроса в разрезе характеристик состава преступлений, которые предусматриваются статьёй 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – «УК РФ»).

Это касается и норм, которые призваны сделать более безопасным ситуацию на дороге для всех её участников. Их начали применять в отечественном уголовном праве на стыке XIX и XX веков.

Начало становлению вопросу обеспечения безопасности ситуации на дороге дало Уголовное уложение от 1903 года. Там впервые было сказано о том, что требуется уделять внимание безопасности движения транспорта по железной дороге, речным и морским путем.

Глава 30 «Повреждение имущества, путей сообщения, граничных и тому подобных знаков или иных предметов» гласила, что у лиц, которых обвиняли в нанесении повреждений водных сооружений, построенных специально для судоходства, и использовались обществом, возникала ответственность за свои деяния. Часть 2 этой статьи устанавливала ответственность за те же деяния в том случае, если они несли угрозу для здоровья и жизни окружающих людей.

В свою очередь, УК от 1922 года, принятого уже в СССР, был пуст в отношении специальных статей, в которых затрагивалась бы речь о безопасности движения и использования механических средств передвижения. Но его принятие позволило регламентировать нормы, которых имелись в отношении нарушений, закрепленных законодателем в части обязательной охраны движения железнодорожного транспорта и водных объектов.

На следующий год данные нормы были расширены. Туда был включен воздушный транспорт, так как он стал получать всё большее распространение. Именно эти нормы и явились базисом для формирования уголовного права, где речь заходила о преступлениях, которые тем или иным образом касаются транспортных средств.

Уже в 1926 году, когда был принят очередной УК, можно было встретить нормы, в которых говорилось об обеспечении безопасности движения и использования различных механических средств передвижения. [56, с. 76]

Изучив более подробно этот УК, мы можем встретить статью 75, которая обозначала личную ответственность граждан за нарушение безопасного использования железнодорожного транспорта.

Но это всё равно было недостаточно, так как отдельных норм, в которых бы говорилось об ответственности за совершение преступных деяний в этом Кодексе, не было предусмотрено.

В 1929 году впервые возникла ответственность у граждан за нанесение урона и разрушение:

- непосредственно путей, по которым двигаются поезда;
- сооружений, которые располагаются на железнодорожных путях;
- знаков предостережения;
- поездов, вагонов, судов, целью которых является вызов крушений.

После этого УК от 1928 года регулярно обновлялся, расширяя нормативную базу. К примеру, вводились следующие нормы о:

– нарушениях со стороны работников аэропортов, пилотов, бортпроводников в ходе выполнения своих служебных обязанностей, которые привели к урону, в том числе и полному, для воздушных судов, устройств, используемых для обеспечения полётов и гибели людей;

– с 12 лет наступала ответственность для граждан, чьи действия приводили к возникновению катастроф на железной дороге.

Только после введения Постановления Пленума ВС СССР от 15 сентября 1950 года, в котором раскрывалась квалификация преступлений, имеющая связь с нарушением ПДД, появились разъяснения, что при возникновении аварийных ситуаций, где среди пострадавших оказались люди, водители, не входящие в состав работников служб транспорта, будут иметь ответственность перед законом в зависимости от тех последствий, что они создали. Рассматриваться дела в отношении этих категорий лиц стали по статьям, которые курировали преступления против личности человека. [87, с. 30]

Этот подход к проблеме не дал никакого решения. Его правоприменение оставляло желать лучшего. Поэтому уже в УК от 1960 года была проведена работа для того, чтобы создать чёткую систему, в которой бы описывался каждый вид преступлений на транспорте. Но даже в этом УК не было самостоятельных глав, в которых бы присутствовали нормы ответственности за преступные деяния, которые совершаются в вопросах безопасности на дорогах. Статьи об ответственности были разнесены по разным главам и не имели подобной комплексности вопроса, как это мы можем увидеть в действующем законодательстве.

В первой главе «Государственные преступления» была предусмотрена ответственность за нарушение правил во время международных полётов (ст. 84), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта (ст. 85), повреждение путей сообщения и транспортных средств (ст. 86).

В то же время, иные составы преступлений на транспорте были помещены законодателями в главу 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения». В дальнейшем эта глава постоянно увеличивалась за счёт появления новых статей, которые предусматривали ответственность за совершение преступных действий на транспорте.

Ввиду этого, когда принимался новый УК РФ в 1996 году в отечественной доктрине уголовного права уже имелась выстроенная система преступлений, происходящих на транспорте¹.

Но вместе с тем, часть преступлений, которые относились к данной категории, располагались в разделе «Иные государственные преступления». Этот факт приводил к тому, что часть учёных-исследователей высказывали мнение об отсутствии прочной связи между родовыми объектами и уровнем опасности иных государственных преступлений и преступлений, совершаемых на транспорте.

Всё больше число сторонников приобретала идея о выделении всех преступных действий, которые подвергают угрозе безопасность движения и использования разных видов транспорта в отдельную главу УК РФ, так как это обуславливала их специфика и общность родового объекта.

Если рассматривать теоретические аспекты данного состава преступных действий, то следует отметить, что в теории уголовного права развернулся ожесточенный спор в части содержательного наполнения главы о транспортных преступлениях. В частности, имелось предложение об определении тяжести наказания за совершение преступных деяний в сфере транспорта следующим образом:

- находился ли за рулём водитель в алкогольном или наркотическом опьянении;
- насколько злостный характер имело данное нарушение закона;
- оказывалась ли помощь людям, пострадавшим в ходе попадания в аварию.

¹ Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

Также эти признаки были включены в виде квалифицирующих признаков отдельно взятых преступлений на транспорте.

Были предложены и привилегированные составы при наличии следующих признаков:

- наступление последствий нарушений ПДД из-за воздействия со стороны других лиц;
- имелся скрытый дефект средства передвижения;
- возникала экстремальная ситуация.

Если рассматривать практико-ориентированную составляющую этого состава преступления, то следует обратить внимание на тот факт, что на территории Российской Федерации происходит регистрация 65 ДТП на 10 000 единиц средств передвижения.

Как сообщает информационное агентство «Интерфакс», начальник ГИБДД МВД России по городу Челябинск обратил внимание на тот факт, что в период с 1 января по 30 июня 2020 года на российских дорогах погибло 23 000 человек, среди которых 732 оказались детьми. Ранение получило 212 500 человек. Официальная статистика же гласит, что за сентябрь, октябрь, ноябрь и декабрь 2020 года было зафиксировано 4 744 ДТП, в которых приняли участие несовершеннолетние лица в возрасте до 16 лет. В итоге это привело к 119 погибшим детям и 5 146 пострадавшим в авариях¹.

В основном дети становились участниками данных происшествий в качестве пассажиров – 49,4%. На втором месте следуют дети-пешеходы с 45,5%. Существенная доля от всех погибших в ДТП несовершеннолетних лиц (68,1%) приходится на детей-пассажиров. Зачастую виновниками трагических событий становятся водители, выехавшие на полосу встречного движения и совершивших лобовое столкновение с другими участниками дорожного движения. Также распространенной причиной гибели детей становятся невозможность водителей справиться с управлением, что ведёт к

¹Официальный сайт Министерства Внутренних дел Российской Федерации <https://мвд.рф/> (дата обращения: 10.12.2020)

опрокидыванию транспортных средств, съезда за пределы дорожного полотна, наезд на препятствия. В большинстве случаев дети находятся в салоне автотранспортного средства без наличия удерживающих средств для детей или ремней безопасности. Распространены ситуации, когда дети располагаются на руках своих родителей или родственников старшего возраста¹.

Можно предполагать, что в 2021 году в городе Челябинск сохранится структура и уровень преступности на прежнем уровне. Принимаемые же действия органов государственной власти наряду с реализуемым комплексом мер правоохранительных органов, направленных на улучшение ситуации с правопорядком и борьбой с преступными элементами, приведут к качественному улучшению оперативной обстановки в Челябинской области.

Вместе с тем, в текущем году сохранится повестка острых вопросов, связанных с проблематикой обеспечения безопасности участников дорожного движения, профилактики травматизма при ДТП, уменьшения количества аварий, связанных с плохим состоянием дорог и недопущением роста числа пострадавших в ДТП (особое внимание здесь отводится детям).

Ввиду этого, можно утверждать, что в данный момент ситуация в Челябинске по обеспечению безопасности дорожного движения находится в стабильном состоянии, но оно требует особого к себе подхода ввиду своей важности и сложности вопроса.

1.2 Пространственные аспекты современных транспортных преступлений за рубежом

В рамках представленного исследования важным фактором является анализ существующей ситуации по характеристике состава преступления, которая предусмотрена статьёй 264 УК РФ в зарубежных странах.²

¹Официальный сайт Министерства Внутренних дел Российской Федерации <https://мвд.рф/> (дата обращения: 10.12.2020)

²Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ

Например, при разработке УК РФ в 1996 году российские законодатели опирались на опыт своих немецких, французских и американских коллег.

Но имеются и обратные примеры, когда законодатели из Азербайджана, Таджикистана, Грузии и Казахстана при разработке собственных Уголовных кодексов в период с 1998 по 2000 года опирались на многие положения УК РФ, среди которых присутствовали и нормы, касающиеся ответственности за преступные деяния, совершаемые на транспорте.

Помимо этого, имеется ряд правил, указаний по технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, которые учитывают их особенности, правила перевозки пассажиров и грузов.

Уголовная ответственность по этой статье возникает вне зависимости от места, где было совершено нарушение правил безопасности движения и использования средств передвижения.

Взаимное проникновение и обогащение моделей УК в разных странах было совершено в конце XX и начале XXI веков. Этого удалось достичь за счёт того, что исследователи стали больше обращать внимания на положительный опыт других стран. Расширилось изучение сравнительного правоведения как науки, которая концентрируется на изучении особенностей правовых систем разных стран, отраслей права, институтов, правовых теорий. Это делается для того, чтобы получить наиболее полное представление о специфике правовых систем отдельно взятых стран и общих чертах и закономерностях развития, объединяющих системы права разных стран в ряд типов, в которых имеется возможность осуществлять взаимодействие, унифицировать и превращать права в универсальное явление¹.

от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

¹ Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

Но вместе с тем, следует обратить внимание и на то, что уголовное законодательство во множестве развитых стран в отношении ответственности за правонарушения в транспортной сфере имеют широкое применение. Но, что важно, уголовное право в этом вопросе отличается системностью. В таких странах как Япония и Швейцария в УК имеют отдельные разделы, в которых речь идёт исключительно о преступлениях, возникающих в транспортной сфере.

А вот в Германии и Китае нормы, которые нас интересуют в рамках исследовательской работы, не имеют своих разделов, а являются частью иных в УК. Как правило, они находятся в главах, в которых речь заходит об опасных деяниях в отношении общества и несущие в себе угрозу для безопасности людей.

В УК таких стран как Индия и Франция вы и вовсе не обнаружите какое-либо упоминание о транспортных преступлениях. Всё дело в том, что у них принимаются отдельные законы, в которых приводится вся информация относительно наступающей ответственности за нарушение норм.

Исходя из приведенного сравнительного анализа правовых систем разных стран мира можно говорить о том, что в большей части исследуемых стран имеется определенная систематизация преступлений на транспорте по признаку родового объекта.[61, с. 90]

Родовым объектом в этом случае является безопасность при использовании механических средств передвижения. Отличительной чертой является и обозначение глав или разделов с терминами, в котором имеются упоминания родового объекта при совершении преступных деяний на транспорте. В частности:¹

В УК Украины, Таджикистана глава называется «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

¹Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. В.С. Комиссарова. СПб., 2017. С. 90

В УК Азербайджана именуется как «Преступления против правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств».

Стоит признать, что последнее наименование отличается наибольшей точностью.

При этом первое деяние принято относить к конвенционным транспортным преступлениям и должны быть криминализованы как итог обязательств, которые государство берет на себя при присоединении к ряду международных конвенций

Те же государств, что установили уголовно-правовой запрет на своем национальном уровне, законодательства можно считать, как продемонстрировавших уважительное отношение к договорам международного характера и взявшим ряд обязательств. На данный момент это не относится к Российской Федерации. Но криминализация двух других деяний связана с повсеместным распространением их в действительности и повышенным уровнем общественной опасности. В УК РФ эти новеллы не приведены, что говорит о пробелах в российском уголовном праве в части ответственности за совершение преступных деяний на транспорте.

2 СОСТАВ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2.1 Объективные признаки преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ. Объект преступления

Обращаясь же к самой характеристике состава преступления, которая предусмотрена статьей 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), то следует обратить внимание на тот факт, что сама работа рассматривает часть аспектов обозначенных сложностей квалификации, а также ряд понятий, помогающих сделать правильную квалификацию определенного деяния.

Первоначально складывается впечатление, что нет сложностей при квалификации деяний, предусмотренных этой статьей. Но всё осложняется ввиду массивной конструкцией состава преступлений, состоящей из 6 частей. Причём в указанной статье имеется 2 примечания, которые определяют ряд аспектов для более точного и верного толкования её применения на практике.¹

В этом случае разговор идёт о простом составе преступлений (ч.1 ст. 264 УК РФ), где идёт закрепление деяний, совершив которые, виновное лицо подвергается уголовной ответственности, а именно, нарушением лицом, которое управляет машиной, трамваем или иным механическим средством передвижения ПДД или использование транспортных средств таким образом, что оно повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека по неосторожности.

Скрупулезное изучение вышеперечисленного текста из УК РФ свидетельствует, что разговор сводится к посягательствам на отношения в

¹ Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

обществе, которые являются правовой связью между различными субъектами, взаимодействующими в области безопасности транспортных систем. Так общественные отношения и стали являться объектом совершения противоправного действия.

Помимо этого, следует обратить пристальное внимание такому составу как «ДТП с последствиями», которое является уголовно наказуемым деянием из-за последствий, зафиксированных в ст. 264 УК РФ.

Представленные особенности демонстрируют наличие еще одного объекта – жизни и здоровья потерпевшего. Это общественные отношения, которые взаимодействуют или же охраняют нематериальные блага.¹

Подробный анализ показывает, что общественные отношения, которые сформировались в настоящее время, сложно оценить по уровню посягательства на них. Это могут полноценно сделать лишь профессиональные эксперты, который способен выявить степень тяжести нанесения вреда состоянию здоровья потерпевшего или его жизни в целом.²

Ввиду этого, два представленных выше обстоятельства в виде общественной безопасности как объекта преступления и состояние здоровья и жизнь людей, пострадавших в аварии, становятся основой полноценного определения объекта преступления, которое предусмотрено статьёй 264 УК РФ.³

¹Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. Том 1 (67). № 2. С. 101.

²Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. Том 1 (67). № 2. С. 101.

³Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

«Паспорт» преступления позволяет сравнительно просто расследовать деяния преступного характера, так как состав состоит из важных элементов событий, которые произошли.

Лицо может быть привлечено к уголовной ответственности за те действия, что заключены в статью 8 УК РФ.

Объективной стороной состава преступлений, которые предусмотрены статьей 264 УК РФ, обладают совокупностью подобных признаков;

- произошло нарушение ПДД или использования механических средств передвижения;
- произошли конкретные последствия;
- имеется причинная связь между совершенным нарушением правил и последствиями, которые наступили после его совершения.

Если говорить о ситуации на дороге, то следует уделить много внимания тому, что только при нарушении ПДД и правил использования механических средств передвижения и возникновением последствий, которые фигурируют в диспозиции статьи 264 УК РФ, равно как и выявлением причинно-следственных связей, можно говорить о том, что имеет место быть состав преступления.

Весьма затруднительно при невидимости определить с каким скоростным движением и в каком направлении будет двигаться автотранспортное средство в том случае, если водитель находится в алкогольном опьянении. Но в силу ряда особенностей отечественного законодательства, имеющий свод «правил на дороге» в виде ПДД, устанавливающий порядок на дороге, удастся обеспечить урегулирование порядка безопасности движения механических средств передвижения при соблюдении правил и их не нарушении.¹

Понятийный аппарат, зафиксированный в ПДД, который имеет законную силу на территории нашей страны, даёт возможность вести регулирование

¹Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. В.С. Комиссарова. СПб., 2017. С. 90

основных понятий, используемых для определения правильности возникающей ситуации на дороге.

Проблема же заключается ещё и в том, что существует достаточно большое количество водителей, которые хорошо знают указанные правила, по большей части их соблюдают, но в ряде ситуаций отказываются им следовать, полагаясь на «счастливый случай» и отсутствие внимания со стороны контролирующих органов на ситуацию на проезжей части в её конкретном участке.

Но подобное пренебрежение правил может обернуться печальными последствиями, наступающими в случае неправильного выбора своего скоростного режима. В подобных случаях водители, как правило, «просто не могут справиться с управлением автотранспортного средства».

Немалое значение и большой вес в этой связке имеет причинно-следственная связь между самим деянием (фактом нарушения определенных правил или требований) и наступлением последствий, в результате подобных действий (причинение здоровью человека тяжкого вреда). Эта связь выглядит как некая философско-юридическая категория, существующая между явлениями и следствиями вне зависимости от воли кого-либо.

Причинно-следственная связь этого состава преступления имеет особый порядок проявления, так как его можно объяснить рядом объективных причин физических явлений, среди которых:

- движение;
- скоростной режим и резкое возрастание скорости;
- тормозной путь.

Данные физические явления, которые протекают в механизме под названием «транспортное средство», проявляются с определенной силой, скоростью и энергией.

Исходя из вышеперечисленного, представленные три элемента являются основой для построения объективной части состава преступления, которое предусмотрено статьёй 264 УК РФ.

2.2 Субъективные признаки и субъект преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ

Субъектом преступления является вменяемое физическое лицо и его возраст не меньше 16 лет, управляющее механическим средством передвижения.¹

Когда речь заходит о субъекте преступления, то в отечественном уголовном законодательстве указывается, что к ним могут отнести лишь вменяемое физическое лицо, достигшее определенных возрастных границ в момент совершения противоправного действия, после которых наступает уголовная ответственность. Общие правила в российском законодательстве причисляют к данным возрастным границам планку в 16 лет. Отдельные составы преступления предполагают возникновение уголовной ответственности при достижении преступником возраста в 14 лет.

Характеристика состава преступления, которая предусматривается статьёй 264 УК РФ, предполагает, что в силу субъективности признаков субъектом может считать вменяемое физическое лицо, которое совершило данное преступление при достижении возраста 16 лет.²

В этом случае никаких особенностей нет. Но ряд авторов считает, что субъектом этого преступления является специальный субъект, которое является указанным лицом, обладающим правом водить механическими средствами передвижения при наличии соответствующих водительских удостоверений.³

Мы предполагаем, что в этом случае можно не разделять данную точку зрения, так как уголовное право Российской Федерации трактует специальный

¹Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

²Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. Том 1 (67). № 2. С. 101.

³Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. В.С. Комиссарова. СПб., 2017. С. 90

субъект как лицо, которое обладает дополнительными качествами из-за своих половозрастных, физиологических и профессиональных качеств. В конкретном случае подобное определение не уместно.¹

В представленных позициях обращает на себя внимание тот факт, что имеются ряд требований для представленных категорий лиц или обстоятельных факторов обязательного характера, которые должны присутствовать при указанных признаках.²

Если быть точным, то лицо, которое имеет водительское удостоверение, при управлении механическим средством передвижения допускает нарушение ПДД и при этом наступают последствия, которые зафиксированы в статье 264 УК РФ, то он, безапелляционно, может считаться субъектом указанного преступления. Вне зависимости от того, специальный или же простой субъект преступления.

Также имелись случаи, при котором субъект преступления в рамках статьи 264 УК РФ, не могло иметь прав на управление автотранспортным средством. В этом случае субъектом преступления становилось именно оно, что противоречит версии, что субъект этого преступления может быть специальным.

Правильная квалификация совершённого деяния, опасного для общества, следственными органами могут не в полной мере выявить доказательства, которые бы непосредственно уличили лицо, которое совершает преступление в рамках статьи 364 УК РФ. Лицо же, которое совершает данное преступное деяние, совершает все возможные шаги для того, чтобы избежать уголовного преследования за счет оставления места возникновения происшествия или иным возможным способом.

¹Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

²Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

В том случае, когда субъект преступления, который предусматривается указанной статьёй, пробует покинуть место преступления, то с большой долей вероятности может найтись свидетель, который мог увидеть данное происшествие, услышать или догадаться об истинных событиях.

Ввиду этого возникает потребность в том, чтобы узнать возраст виновного лица, обстоятельства, которые имеют непосредственное отношение к преступному деянию, совершенному при использовании автотранспортного средства. Это связано с тем, что вся информация о личности преступника может складываться из массива всех обстоятельств, существовавших в тот миг.

Эти два фактора, что были указаны выше, могут определять всю сущность теории и её практическое применение в том случае, если речь заходит о субъекте преступлений в рамках статьи 264 УК РФ.

У субъективной стороны преступного деяния существует сложная конструкция, которая отмечается рядом авторов. И действительно, в том случае, когда идёт речь о субъективной части преступления, то возникает потребность в прослеживании вины деяния и наступивших последствий. В этом случае включаются части субъективной стороны в виде мотивов, целей, эмоционального состояния.

Исходя из этого, можно утверждать, что в данном случае ситуация дает возможность выявить прямой или косвенный умысел в отношении действий, а также легкомыслие и неосторожность виновного лица по отношению к наступающим последствиям.¹

Механические средства передвижения в момент прямого столкновения распределяют ситуацию таким образом, что могут возникнуть потерпевшие от вреда, причинённого виновной стороной. Этот вред может быть тяжким для здоровья или же быть летальным исходом для потерпевшей стороны.

¹Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. Том 1 (67). № 2. С. 101.

Таким образом, состав преступления может иметь обстоятельства сложной конструкции, при котором отношение виновника происшествия может определяться по разным понятиям. Это связано с тем, что грань каждого аспекта может пролегать в непосредственной близости.

Учитывая характер и степень общественной опасности преступного деяния, квалифицированного по статье 264 УК РФ, можно заметить, что данный вид преступления в целом считается неосторожным, поскольку привлечение к уголовной ответственности лица, совершившего указанное деяние, происходит по уголовному праву Российской Федерации за совершение деяния (действий, бездействия) – в данном случае действий.¹

Указанные действия происходят с прямым отношением по вине к нарушению ПДД и использования механических средств передвижения.

Но это нельзя сказать в отношении последствий, так как указанные в УК РФ последствия и имеют определяющее значение для субъективной стороны преступных действий, которые предусмотрены статьёй 264 УК РФ в виде легкомысленного отношения.

Субъективная сторона вопроса позволяет определить намеренность виновного лица нарушить ПДД и правила использования механических средств передвижения.

Различный подход к ситуации, когда лицо, которое управляет источником повышенной опасности в виде автомобиля, превышает скорость на 25 км/ч. При этом он может не обращать внимания на спидометр по случайности или нежеланию.²

Совсем иной разговор идёт о случаях, когда водитель намеренно увеличивает скорость своего автотранспортного средства на 50-60 км/час.

¹Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

²Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. Том 1 (67). № 2. С. 101.

Подобные явления нельзя трактовать как случайные, так как тут наглядно фиксируется намеренность действий водителя. В этом случае стоит задавать вопросы о необходимости подобных шагов со стороны водителя и целей, которые он преследовал.

При этом водитель прекрасно осознавал тот факт, что ввиду повышенного скоростного режима автомобиля может произойти чрезвычайная ситуация на дороге. И причиной этого несчастного случая является, в первую очередь, лихачество со стороны водителя, в результате которого он не смог справиться с управлением автотранспортного средства ввиду плохой видимости, неудовлетворительного состояния дорожного покрытия или же повышенных перегрузок автомобиля. Далее это ведёт к возникновению последствий, которые указаны в статье 264 УК РФ, что является преступлением.

Немалое значение имеет и эмоциональный фон, с которым водители управляют своими автотранспортными средствами, которые присутствуют на дороге и представляют определенную долю общественной опасности. Это связано с тем, что эмоции являются психофизиологической категорией, оказывающей существенное влияние на поведение людей, и позволяет произвести оценку ситуации, которая происходит на дороге, с иной стороны.

Исходя из этого, представленные обстоятельства в виде легкомыслия в отношении последствий, учёт эмоционального состояния водителей в ходе движения являются определяющей частью субъективной стороны состава преступления, которая предусмотрена статьёй 264 УК РФ.

2.3 Квалифицированные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ

Если мы обратимся к имеющемуся уголовному законодательству Российской Федерации, то в статье 264 УК РФ может рассмотреть сразу 5 квалифицирующих признака и 2 примечания, которые были включены туда для

более точного понимания правоприменителям как данное деяние квалифицировать.

В частности, во второй части статьи 264 УК РФ фиксируется деяние, которое предусмотрено частью первой статьи 264 УК РФ о том, что «совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека».

Данный квалифицирующий признак никак не расходится от основного состава преступления. Исключением же является наличие состояния опьянения, которое имеет серьезное значение. С учётом этого признака требуется обращаться к примечанию, которое гласит, что «лицом, находящимся в состоянии опьянения, признаётся лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, которые определяются наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации».¹

Сразу стоит оговориться, что при состоянии опьянение является универсальным понятием и включает в себя употребление алкогольных, наркотических, психотропных веществ и иных, которые не позволяют человеку контролировать себя в полной мере. Состояние опьянения приобретает

¹Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2015. Том 1 (67). № 2. С. 101.

дополнительный смысл в случае наступления последствий, которые зафиксированы в статье 264 УК РФ.

Следуя части третьей статьи 264 УК РФ, закреплено деяние, предусмотренное частью 1 статьи 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть человека.

Законодатель постановил, что самым тяжелым последствием является гибель человека.¹

Формулировка же, что «повлекшее по неосторожности» можно трактовать как факт выявления неосторожной формы вины, когда наступают последствия указанной статьи.

Часть четвертая статьи 264 УК РФ закрепляет деяние, которое предусмотрено частью первой этой же статьи, «совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека».

От последовательности обстоятельств и зависит характер и степень опасности для общества от совершения данного деяния. В этом случае речь идет о деянии, который отягощено фактом нахождения виновного лица в состоянии опьянения, и имеет последствие в виде гибели человека.

Согласно части 5 статьи 264 УК РФ, закреплено деяние, предусмотренное частью 1 статьи 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Характер и степень угрозы для общества возрастает, так как последствия уже включают в себя смерть нескольких людей, а не одного, которые лишились жизни из-за преступных действий, которые фигурируют в статье 264 УК РФ.

В шестой части данной статьи фигурирует деяние, которое совершается лицом, находящимся в алкогольном, наркотическом или ином виде опьянении, и повлекшее за собой смерть не менее двух человек по неосторожности.

¹Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

Законодатель не даром зафиксировал, что наибольшей тяжестью по характеру и уровню опасности для общества, обладают преступные деяния, которые фиксируются в части первой статьи 264 УК РФ, при нахождении в состоянии опьянения.

По последствиям же это является смерть не менее двух лиц, которые наступили из-за преступных действий, которые указаны в статье 264 УК РФ.

Не действует и примечание, утратившее силу с 1 июля 2015 года согласно ФЗот 31.12.2014 № 528-ФЗ.¹ Второе же примечание мы рассматривали ранее.

Примечание 1 к статье 264 УК РФ - под другими механическими транспортными средствами в статье 264 УК РФ и статье 264.1 УК РФ понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.²

Анализ статьи 264 УК РФ показал, что она сконструирована исходя из характера и степени общественной безопасности в зависимости от объективных причин и последствий, возникших в результате их совершения. От этого будет зависеть содержание уголовной ответственности в отношении виновного лица, которое было привлечено за преступные деяния, указанные в данной статье.

¹Попов Е.А. К вопросу о роли автотехнической экспертизы в процессе доказывания по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. №12–7. С. 97.

²Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

2.4 Квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ

Российской Федерации необходимо победить «пьянство на дороге, так как данная проблема является одной из ключевых для нашей страны. Тогда как эффективное решение позволит в будущем сохранить здоровье у большого числа граждан, а главное, их жизни.

Не будет чрезмерным утверждение, что вождение автотранспортным средством в состоянии опьянения является самым опасным пунктом нарушения ПДД в законодательной системе большей части стран мира. Наказания же, предусмотренные в отношении правонарушителей по данным преступлениям, отличаются подчеркнутой строгостью. Зачастую в виде наказания могут фигурировать денежные штрафы, лишение водительских прав на длительный период времени и заключение в тюрьму при наступлении тяжких последствий.¹

Опыт зарубежных стран показывает, что лишение водительских прав считается дополнительной мерой наказания. Как правило, лишение прав может начинаться от 1 месяца за мелкие проступки до 10 и более лет, когда происходит серьезное нарушение. Датские и норвежские водители могут и вовсе лишиться права вождения автомобилем на всю оставшуюся жизнь. При повторном управлении автомобилем в пьяном виде в определенный временной промежуток автоматически приводит к ужесточению наказания.²

В нашей стране также на протяжении последних лет законодатели вели плодотворную работу над расширением нормативной базы в отношении борьбы с противоправным поведением граждан, которые готовы управлять автотранспортным средством, находясь в пьяном состоянии. В число таких мер входит, в частности ФЗ от 31.12.2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в

¹Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. В.С. Комиссарова. СПб., 2017. С. 90

²Попов Е.А. К вопросу о роли автотехнической экспертизы в процессе доказывания по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. №12–7. С. 97.

отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения». Благодаря ему УК РФ был расширен статьей 264.1, которая стала действовать с 01.07.2015 года. Согласно этой норме, лицо, которое ранее было подвергнуто наказанию административного характера, может быть привлечено к уголовной ответственности, если оно нарушит ПДД.

Данная статья отличается новизной. Ранее повторное вождение в «пьяном виде» подвергалось лишь административному наказанию в рамках действовавшего на то время российского законодательства.

Но в советское время подобная норма успешно использовалась. Если быть более конкретным, то имелся Указ Президиума ВС РСФСР 19 июня 1968 года, в котором описывалось ужесточение ответственности граждан за нарушение ПДД. Семью годами ранее в советском уголовном праве впервые возникла ответственность уголовного характера при вождении автотранспортным средством при нахождении в пьяном виде. УК РСФСР тогда был дополнен статьей 211.1, в котором говорилось, что управление автомобилями, мотоциклами, городским электротранспортом, тракторами и иными машинами, способными самостоятельно передвигаться, при нахождении в пьяном виде и ранее лишенным водительских прав подвергался уголовному наказанию. В конце 1992 года данную статью исключили из УК РСФСР.¹

Сейчас никто и не сомневается в том, что лицо, которого лишили права управлять механическим средством передвижения за административный проступок в виде вождения в пьяном виде, и которое вновь село за руль в пьяном виде несет в себе существенную опасность для общества. Текущая ситуация в России, факт правового нигилизма устойчивого характера у отдельной категории граждан приводит к тому, что каждый день представители

¹ Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве 19 сентября 1949 г., Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 "О Федеральной целевой программе Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах и др.

СМИ из разных субъектов Российской Федерации информируют граждан о ДТП, в которых принимают участие водители, не отличающиеся трезвостью, со смертельными исходами. Потому введенная новелла в отечественное уголовное право должна сделать более суровым наказание для лиц, которые не способны адекватно отражать всю тяжесть административного наказания и относятся к нему не столь серьезно.¹

Вместе с тем, нельзя не упомянуть и бланкетный характер этой нормы. Это означает, что в любом случае нужно обращаться к другим законам. Среди них: КоАП, ПДД, который был утвержден Правительством РФ в 1993 году и иных нормативно правовых актов, о которых ещё будет сказано ниже.

Но данное преступление обладает рядом конструктивных особенностей и трудностей при применении на практике. За небольшой промежуток времени уже определилась судебная база и практика поддержки государственного обвинения по этому вопросу.²

Это означает, что речь должна заходить, в первую очередь, о недостатках, которые связаны с юридической техникой. Подобные проблемы происходят, когда имеется расхождение между названием статей и диспозициями, которые выстраиваются. Для примера – статья 264.1 УК РФ. Название не отражает сущности статьи.

Там речь идёт о наступлении уголовной ответственности лиц, которые получали административные наказания. Но ведь ответственность может возникать и у лиц, которые имели судимости за преступные деяния по этой же статье.

Часть авторов-исследователей подчеркивают, что названия и диспозиции у ряда статей Особенной части УК РФ не имеют возможности быть соотнесенными друг с другом. Сторонники доктринального подхода заявляют,

¹Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

²Попов Е.А. К вопросу о роли автотехнической экспертизы в процессе доказывания по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. №12–7. С. 97.

что эти нормы не имеют совершенный вид и их регулирование должно происходить на законодательном уровне.

Когда происходит введения конкретных новелл уголовного законодательства, то требуется определенное время, чтобы выяснить в лучшую или худшую сторону он приводит положение виновного лица. Эта норма только подтверждает данный тезис. Возникали сомнения относительно того, что будет возможность привлекать виновных лиц к ответственности уголовного типа по статье 264.1 УК РФ, которые совершали свои административные правонарушения еще до того, как вступила данная статья в действие, а именно до 1 июля 2015 года. Мы считаем, что суды и правоохранительные органы власти поступили верно, распространив эту норму на указанную категорию виновных лиц. Правоприменитель правильно воспользовался положением статьи 9 УК РФ, где говорится о наказании за преступления в рамках действовавшего в тот период законодательства.¹

Только после вступления данной статьи летом 2015 года стало возможным использовать её в уголовно-правовой сфере. Все же судимости и административные наказания, которые были получены до момента вступления в действие статьи, считаются криминообразующими признаками состава преступления. Но эти условия ни в коем случае не оказывают существенного воздействия на положение лиц, которыми были совершены преступления.

Следом рассмотрим особенности конструктивного состава этого преступления. Основным объектом в этом случае является безопасность дорожного движения. Это понятие достаточно обширно и состоит из всех элементов дорожного процесса, степень защиты от возникновения чрезвычайных ситуаций на дорогах и защиты участников движения от последствий. В ряде случаев в качестве дополняющих объектов считается человеческая жизнь и здоровье.

¹Горбачев Н.А. Дорожно-транспортные преступления: понятие и проблемы противодействия// Актуальные проблемы науки и техники. Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. Уфа: Издательство: ООО «Научно-издательский центр «Вестник науки», 2020. С. 169.

В качестве объективной стороны выступают следующие действия:¹

управление механическим средством передвижения (авто, мотоцикл, троллейбус и т.д.) лицом, которое находится в «пьяном виде», ранее имеющий взыскания административного характера за совершение точно такого же правонарушения или же при отказе от законного требования со стороны должностного лица пройти медицинское освидетельствование на предмет уточнение употребления алкогольных, наркотических или иных других веществ за последнее время;

управление механическим средством передвижения в «пьяном виде» и при наличии судимостей за совершение преступных деяний, которые предусмотрены частями 2,4,6 статьи 264 УК РФ.

Непосредственное управление транспортным средством считается исполнением водительских функций лица, в результате которого транспортное средство начало двигаться. Отметим, что состав преступления по статье 264.1 УК РФ обладает формальным характером. Преступление возникает с того мига, когда нетрезвый водитель начал заставить двигаться автотранспортное средство. Подобный подход использует в своей деятельности судебные органы.

Наличие состава преступления и факт его совершения независим от временного периода, когда водитель управлял механическим средством передвижения. Это может быть и поездка, превышающая 1 час, и короткий маршрут, занимающий несколько секунд.

В качестве предмета преступления выступают механические транспортные средства, которые приведены в списке Верховного Суда РФ. Помимо привычного нам авто, трамваев в данный список входят машины, которые принято относить к «самоходным» и требующим получение специального права для их управления.

Впрочем, суды при указании предмета преступления в приговорах порой допускали существенные ошибки.

¹Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. В.С. Комиссарова. СПб., 2017. С. 90

В качестве субъективной стороны преступного деяния выступает вина в виде прямого умысла. Этот подход используется в судебной практике.

У этого преступления специальный субъект. Им считается водитель, чей возраст превышает 16 лет, в момент управления механическим средством передвижения, который был специально создан для перевозки людей, продукции.

Верховным Судом РФ в качестве субъекта преступления указывает не только лиц, которые имеют водительские права после успешной сдачи соответствующих экзаменов на право управления, но и:¹

- абсолютно любое лицо, которое управляло механическим средством передвижения, в том числе и те лица, которые потеряли право водить автотранспортные средства ввиду наличия административного правонарушения;

- лица, ранее никогда не имевшего право водить автотранспортное средство;

- лица, которые в момент совершения преступления являлись учениками школ вождения в момент управления учебным транспортом, оснащенный двумя видами управления.

В обязательных признаках субъекта преступления входит нетрезвость водителя. В российском уголовном праве лицо считается находящимся в состоянии опьянения, если:

- лицо, которое управляло механическим средством передвижения, при подтверждении факта употребления веществ, вызвавшие алкогольное опьянение. Это подтверждается наличием в крови человека этилового спирта в объеме, который выше того, что утверждено в законе;

- лицо, которое управляло механическим средством передвижения, имело в организме остатки наркотиков, психотропов или новых психоактивных

¹Горбачев Н.А. Дорожно-транспортные преступления: понятие и проблемы противодействия// Актуальные проблемы науки и техники. Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. Уфа: Издательство: ООО «Научно-издательский центр «Вестник науки», 2020. С. 169.

веществ, который представляют опасность для адекватного восприятия человеком его способностей водить;

– лицо, которое управляло механическим средством передвижения, но не стало выполнять требования сотрудника ГИБДД пройти медицинский осмотр, чтобы определить факт возможного опьянения.

Согласно примечанию к статье 12.8 КоАП РФ нетрезвость водителей может подтверждаться следующим рядом признаков:

– имелся факт употребления веществ, которые ведут к опьянения. Он рассчитывается, что на 1 литры выдыхаемого воздуха в организме может находиться 0,16 мг этилового спирта;

– имелся факт попадания в организм человека наркотиков, психотропных веществ.¹

Также имеется четкие правила того, как должно проходить освидетельствования лиц, управляющих механическим средством передвижения на факт употребления ими алкоголя, наркотиков, психотропных веществ в ходе медицинского освидетельствования. Для этого было утверждено Постановление Правительства Российской Федерации от 26.06.2008 № 475.

Не указания в ходе обвинения факта наличия нетрезвости у водителя становится препятствием для вынесения верного приговора.

У данной уголовно-правовой нормы диспозиция предполагает, что может возникнуть ситуация, при которой лицо повторно осуществит противоправное действие. В первом случае криминообразующим признаком выступает административная преюдиция, то во втором факт наличия судимости за совершение такого же преступления или иного нарушения ПДД, которое влечет за собой уголовное преследование.

Подытоживая, стоит сказать, что должны иметься следующие признаки у субъекта преступления:¹

¹Попов Е.А. К вопросу о роли автотехнической экспертизы в процессе доказывания по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. №12–7. С. 97.

а) быть привлеченным к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (части 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ);

б) подвергаться административному взысканию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (части 1 или 2 ст. 12.26 КоАП РФ);

в) иметь судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264, либо анализируемой ст.264.1 УК РФ.

Как разъясняет Верховный Суд РФ, лицо, которое привлекается к уголовной ответственности, должен подходить хотя бы под одно из условий, которые были представлены выше.

Статьей 4.6 КоАП РФ определен срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию. Этот срок исчисляется со дня вступления постановления о привлечении к административной ответственности в законную силу и до истечения 1 года со дня окончания исполнения указанного постановления².

Ввиду этого, состав преступления заключается в шагах лица, которого уже привлекали к ответственности в рамках статей 12.8 и 12.26 КоАП РФ в течение 365 дней с момента окончания срока лишения водительских прав, которое было принято в административном порядке.

Для судебной практики характерны вопросы, касающиеся наличия в поступках лица состава преступления ввиду сомнительности правоты привлечения гражданина к ответственности в рамках действий КоАП

¹Горбачев Н.А. Дорожно-транспортные преступления: понятие и проблемы противодействия// Актуальные проблемы науки и техники. Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. Уфа: Издательство: ООО «Научно-издательский центр «Вестник науки», 2020. С. 169.

²Попов Е.А. К вопросу о роли автотехнической экспертизы в процессе доказывания по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. №12–7. С. 97.

О вопросе, что имеются или отсутствуют признаки преступления можно задаваться в определенных случаях. Например, лицо ранее уже привлекалось к административной ответственности по статьям 12.8 и 12.26 КоАП РФ. Это лицо повторно использует автотранспортное средство для передвижения и находится в нетрезвом виде. ГИБДД выявляет этот факт, но лицо не готово проходить медицинское освидетельствование. И вот статья 264 УК РФ трактует подобное отношение лица как факт подтверждения его нахождения в состоянии опьянения. Так как, согласно этой статье, лицо, которое отказывается выполнять законное требование сотрудника ГИБДД прохождения освидетельствования на нетрезвость, признается находящимся в «пьяном виде».

Ввиду этого, формальным образом у лица имеются признаки состава преступных действий, которые имеются в статье 264.1 УК РФ.

При этом вполне может возникнуть ситуация в ходе рассмотрения уголовного дела, когда виновное лицо озвучит пожелание о добавлении к материалу дела справки из медицинских учреждений о том, что он прошёл медицинское освидетельствование в добровольном порядке. По словам подозреваемого, он мог отправиться на освидетельствование сразу же после встречи с сотрудниками полиции. Зачастую подобные медицинские акты подтверждают правоту подсудимого о его трезвости в тот момент. И председательствующий не имеет права отказать в просьбе о приобщении к делу этого документа в том случае, если он оформляется в соответствии с определенными требованиями, а квалификационный уровень медиков, подписавших его, подтверждается. В этой связи возникает ситуация, ставящая под сомнение наличие состава преступления в отношении подсудимого.

Для определения в целях ст. 264.1 УК РФ субъекта, имеющего судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, а также статьей 264.1 УК РФ, следует учитывать, что к таким относятся лица, имеющие непогашенную или не снятую судимость за любое из перечисленных преступлений или их совокупность, соответствующий срок

исчисляется со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу. При этом Верховный Суд Российской Федерации разъяснил, что предусмотренные уголовным законодательством сроки погашения судимости должны исчисляться самостоятельно за каждое преступление, в случае совершения нового преступления эти сроки не прерываются.

В практике имели место случаи, когда неправильная формулировка в обвинении лица, уже имеющего судимость по ст.264.1 УК РФ, препятствовала вынесению законного решения по делу¹.

В соответствии с разъяснениями высшего судебного органа, если в ходе судебного рассмотрения уголовного дела о рассматриваемом преступлении, предусмотренном статьей 264.1 УК РФ, установлено, что лицо, в связи с этим деянием привлечено к административной ответственности (части 1 или 3 ст.12.8 КоАП РФ), суд не должен продолжать рассмотрение уголовного дела [36]. В этом случае надлежит возвратить уголовное дело прокурору в соответствии с требованиями ст.237 УПК РФ, поскольку вступившее в законную силу и неотменённое постановление об административном наказании лица за совершение тех же действий, которые вменены ему органами предварительного следствия (дознания) (управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения), является препятствием для вынесения приговора.² Такие же правила действуют в отношении преступлений, предусмотренных частями 2, 4 или 6 статьи 264 УК РФ.

В практике судов области имели место случаи, когда органы предварительного следствия допускали такие нарушения.

¹Горбачев Н.А. Дорожно-транспортные преступления: понятие и проблемы противодействия// Актуальные проблемы науки и техники. Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. Уфа: Издательство: ООО «Научно-издательский центр «Вестник науки», 2020. С. 169.

²Попов Е.А. К вопросу о роли автотехнической экспертизы в процессе доказывания по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. №12–7. С. 97.

Следует учитывать, что подобные ситуации могут возникать и при рассмотрении уголовных дел, предусмотренных ст.264.1 УК РФ, поэтому правоприменителю в обязательном порядке необходимо проверять наличие постановления по делу об административном правонарушении, поскольку привлечение лица одновременно и к уголовной, и к административной ответственности за одно и то же деяние недопустимо.

Стоит отметить, что в ч. 1 ст. 264 Уголовного кодекса РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» назначена уголовная санкция из-за несоблюдения личностью, распоряжающийся трамваем, машиной либо иным автотранспортным механизмом, правил дорожного движения либо использования автотранспортных средств, повлекшее согласно неосмотрительному поведению, нанесение тяжёлого вреда здоровью персоны.

Ярким примером пресечения данной нормы служит приговор Сосновского районного суда Челябинской области 29.06.2020 вынесен обвинительный приговор в отношении 47 летнего жителя города Челябинска, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ – нарушение лицом, управляющем автомобилем правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Мужчина 11.06.2019 управлял автомобилем Мерседес и двигался в Сосновском районе Челябинской области по 1866 километру проезжей части автодороги М-5 Урал, по полосе разгона (торможения) в направлении от г. Москвы к г. Челябинску со скоростью не более 90 км/ч.

При этом на правом переднем сиденье в автомобиле Рено, находилась пассажир 2002 года рождения. Мужчина имея возможность заблаговременно видеть стоящее на полосе его движения транспортное средство, проявил преступную неосторожность, отвлекся от управления автомобилем (смотрел в левое боковое зеркало заднего вида), потерял контроль, за его движением, не снизил скорость до величины, обеспечивающей ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства, своевременных возможных

мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства не принял, создал опасность для других участников дорожного движения, и 11.06.2019 в Сосновском районе Челябинской области, на 1866 километре автодороги М-5 Урал, в 49,2 км от дорожного знака 6.13 «Километровый знак», обозначающего 1866 километр, совершил наезд на стоящий автомобиль Рено, вследствие чего автомобиль продвинулся вперед и произвел наезд на металлическое ограждение, расположенное у левого края проезжей части.

Причиной данного ДТП явилось нарушение мужчиной требований следующих пунктов Правил дорожного движения РФ. Вину в совершении преступления мужчина признал в полном объеме, в связи чем, уголовное дело в суде рассмотрено в порядке особого судопроизводства, назначено наказание в виде ограничения свободы сроком 1 год.

Исковые требования потерпевшей о возмещении морального вреда удовлетворены частично, на сумму 370 000 рублей¹.

У этой нормы диспозиция, определяющая признак действий, который покушается на безопасное перемещение по пути следования с эксплуатацией автотранспорта, является бланкетной.

Таким образом, в данном случае возникает уголовная санкция за то, что личность в ходе управления источником повышенной опасности не соблюдала ПДД или использования механические средства передвижения таким образом, что они повлекли за собой нанесение тяжкого вреда здоровью людей в результате неосмотрительности.

Подытоживая всё изложенное выше, что конструкция состава этого преступного деяния не может считаться совершенной, так как там имеется ряд недоработок. Среди них и административная предюдиция, повторяемость, возможности у преступников совершать множество раз правонарушения, которые влекут за собой уголовную ответственность.

¹Решение № 1987-478 Сосновского районного суда Челябинской области [Электронный ресурс] // Официальный сайт Рощинского сельского поселения Сосновского муниципального района Челябинской области. URL: <https://roshinskoe.eps74.ru/Publications/news/Show?id=1232>(дата обращения:16.01.2021)

Диспозиция выглядит так, что все проблемы, которые мы осветили в данной работе, могут быть актуальны и спустя определенное количество времени. Но имеющаяся судебная практика может развиваться и таким образом, что могут появиться новые проблемы, которые не получили еще своего освещения. Примером этому может являться вопрос, связанный с оценкой поступкам лиц, которые многократно совершали преступные деяния в рамках статьи 264.1 УК РФ и были судимы по этой статье и как это соотносится с общим подходом УК РФ, где речь идёт о совершении совокупности преступлений (статья 17 УК РФ), рецидивах (статья 18 УК РФ) и прочее.

Чтобы решить эту проблему, следует убрать из Особенной части УК РФ нормы, в которой приводятся взаимные связи между наличием признаков преступного деяния и наличие противоправного деяния, совершенного ранее. В отношении исследуемой статьи УК РФ диспозиция может выглядеть так: «Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения».

Чтобы упростить конструкцию, можно предложить и более короткую редакцию: «Управление механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения». В этом случае авто и трамваи не будут считаться отдельным предметом преступления. Чтобы дать описание понятию «транспортные средства», можно будет обратиться к примечаниям, которые будут даваться к этой статье (подобный подход присутствует в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации).

Подобная трактовка позволит сделать более простым применение закона в практическом плане. Введение этой же меры стоило бы рассматривать и в отношении тех лиц, что отказываются от прохождения медицинского освидетельствования на предмет опьянения после законного требования со стороны представителя правоохранительных органов власти. Для этого нужно было бы лишь внести ряд изменений в статьи 12.8 и 12.26 КоАП РФ. Это связано с тем, что эти правонарушения считались бы уже не административными, а подлежащие уголовному наказанию.

Вместе с тем, больше бы не возникал вопрос в отношении повторного преступления лицом, который отбыла наказание за совершение идентичного преступного деяния.

В этом случае такие лица бы рассматривались в рамках норм Общей части УК РФ в отношении судимостей, возникающих последствия, ужесточении наказаний и прочее. Подобный подход может кому-то показаться слишком радикальным и чрезмерно жестким, но имеющаяся статистика смертности на дорогах, возрастающая агрессия на дороге между участниками дорожного движения, повторность случаев, когда люди, лишенные права управления вновь садятся за руль и нередко в алкогольном опьянении подобная криминализация совершаемых деяний является уместной и отражает чаяния современного общества. В свою очередь, это позволит сделать охрану здоровья и жизни людей куда выше уровнем в уголовном и правовом характере, чем это наблюдается в данный момент.

3 АКТУАЛЬНЫЕ СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПО СТ. 264 УК РФ

Само понятие «транспорт» происходит от латинских слов «trans», которое означает «через» и «portar», означающее «нести». Это одна из ключевых отраслей мировой экономики, которая занимается перевозкой грузов и пассажиров. Современные реалии уже нет возможности отделить человека от транспорта. При помощи транспортных средств функционирует народное хозяйство, люди обеспечиваются жизненно важными продуктами, могут путешествовать на территории своей страны, так и за рубежом.

При этом с чередой положительных аспектов, которые несёт в себе транспортные средства при облегчении жизни человека, не стоит забывать и о возможном негативном окрасе, который присущ механическим средствам передвижения. Это связано с тем, что автомобили являются источником повышенной опасности. Не редки случаи, когда водители игнорируют правила ПДД, используют механические средства передвижения без прохождения необходимого технического осмотра перед выездом на проезжую часть, превышают допустимые рамки скоростного режима. В итоге это приводит к летальным исходам или причинении тяжкого вреда здоровью людей.

Техногенные-транспортные катастрофы, в которых принимают участие люди, могут нанести огромный урон окружающей среде из-за разлива нефти и продуктов, изготавливаемых из неё. Кроме того, подобные катастрофы могут нанести существенный материальный урон благосостоянию отдельных частных лиц, предприятий или государству в целом.¹

На данный момент проблематика сохранения безопасности при осуществлении дорожного движения и использования механических средств передвижения, является ключевой в реализуемой нашей страной уголовной

¹Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

политике. Начиная с образования Российской Федерации как независимого государства и по настоящий миг фиксируется рост числа катастроф, которые связаны с транспортной системой страны. Данный тезис подтверждают данные Росстата и статистических служб, проводящих независимое исследование в данных областях. Изучение статистики ДТП России показало, что возросло число жертв при совершении подобных чрезвычайных происшествий и числа тяжких последствий (Госавтоинспекция: Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <https://stat.gibdd.ru/>).

С этим и связана актуальность представленной темы в нашей стране, равно как и с её огромной территорией, которая превышает 17 млн км².

Предоставление безопасности путевого перемещения – непростой и разносторонний вопрос. По этой причине мероприятия, согласно, предотвращению аварий также дорожно-автотранспортных преступлений обязаны нести систематический вид.

Необходимо держать в уме, то что работа, согласно предотвращению аварий, напрямую оказывает большое влияние на динамику дорожно-автотранспортных правонарушений.

Так как граница между ними находится в области последствий, но патологии имеют все шансы, а чаще случается так, они абсолютно схожи, предупредительная деятельность, нацеленная в области предотвращения равно как дорожно-автотранспортных несчастных случаев, таким образом также дорожно-автотранспортных преступлений, способно являться в целом идентично однородной.

События согласно предотвращению транспортной аварийности также предоставления защищенности перемещения необходимо осуществлять в базе рассмотрения статистических сведений учета дорожно-автотранспортных несчастных случаев, исследования также обобщения следственной также тяжёлой практики¹.

¹Никитас Д.А. Состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Учебное пособие. М.: Российский следователь. 2018. С. 16–18

Рассмотрением статистических использованных материалов следует установить единое положение транспортной аварийности во автохозяйстве, области, сфере, обнаружить намечающиеся направленности увеличения либо уменьшения единичных разновидностей несчастных случаев, факторов также условий, содействующих их появлению, установить постоянные также снова образующиеся источники аварийности, негативные зоны улиц, путей, прокладывая с целью данного сравнения также сопоставления со надлежащим этапом минувших года.

В соответствие с примечанием, статьи 264 Уголовного кодекса РФ, не подчинение сотрудникам ДПС, например прохождения освидетельствования на алкогольное/наркотическое опьянение, приведшее к непоправимому ущербу в следствии разных обстоятельств, также влекут уголовную ответственность и соответственно санкцию.

Это можно увидеть, в некотором виде и при практической деятельности, думаю здесь необходимо привести судебное решение, так у Харитонов И.Ф. в период до 04 часов ДД.ММ.ГГГГ, находящегося в состоянии опьянения, ранее неоднократно подвергнутому административному наказанию по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ возник умысел на управление автомобилем.

В осуществление своего преступного умысла Харитонов И.Ф. в феврале 2020 года, находясь по адресу: <адрес>, с целью незаконного приобретения поддельного водительского удостоверения, в ходе телефонного разговора с неустановленным лицом, договорился о приобретении поддельного водительского удостоверения.

После чего Харитонов И.Ф. перевел на электронный счет неустановленного лица денежные средства в размере 12000 рублей, а также по средствам мобильной связи переслал свою фотографию. Продолжая осуществлять преступный умысел, направленный на незаконное приобретение поддельного водительского удостоверения, Харитонов И.Ф. в феврале 2020 года прибыл в офис экспресс доставки, расположенной по адресу: <адрес>, где незаконно приобрел - получив от сотрудников офиса экспресс доставки

заведомо поддельный документ, изготовленный не производством Гознак – водительское удостоверение № на имя ФИО1 ДД.ММ.ГГГГ года рождения, которое незаконно хранил при себе без цели сбыта в целях использования и использовал, будучи остановлен за управлением транспортным средством, предъявив инспектору ДПС полка ДПС ГИБДД УМВД России по <адрес> в 04 часа ДД.ММ.ГГГГ в ходе проверки документов у <адрес>¹.

Из данного, можно заключить вывод, то что личности, управлявшие отмеченными автотранспортными средствами и совершившие несоблюдение правил и норм безопасности передвижения, либо использовании автотранспортных средств, повлекшее согласно неосмотрительности нанесение тяжелого ущерба самочувствию, либо гибель лица, при присутствии обстоятельств, влекущих санкции, будут подвергнуты наказанию прописанные в части 1, 2 либо 3 статьи 268 Уголовного кодекса РФ.

Таким образом, преподносим, то что отмеченные проблемы квалификации автотранспортных правонарушений призывают многостороннего изучения, итоги коего станут ориентированы в усовершенствование нормативно-законной регулировки в сфере предоставления автотранспортной защищенности.

Эффективным посылом исследования предупредительных сторон, нацеленных в предоставление защищенности транспортного также проходного перемещения, считается многосторонний исследование распределения несчастных случаев, появившихся согласно повинной шоферов, пешеходов, пассажиров также иных соучастников перемещения. Присутствие рассмотрении состава шоферов, виноватых во автодорожных происшествиях, необходимо сосредоточить особенное интерес в их трудовой стаж деятельность, квалификацию, годы, положение самочувствия, длительность трудового дня, нравственные свойства. Настолько ведь основательно подлежит изучению

¹Решение № 365-787 Ленинского районного суда Челябинской области [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Судакт». URL: <https://sudact.ru/regular/doc/GLHXKiYuE0xT/> (дата обращения: 17.01.2021)

структура потерпевших.

Существенное значение обладают консолидированные сведения об распределении несчастных случаев согласно периодам дней, дня, недели, месяца, года. Предупредительные мероприятия обязаны являться базироваться кроме того в исследовании насыщенности перемещения автотранспортных средств, проходного перемещения, денег регулировки технологического капиталом путей либо автотранспортных денег.

Результативность событий согласно предотвращению дорожно-автотранспортных несчастных случаев, находится в зависимости с этого, в какой степени основательно также грамотно станет проложено исследование транспортной аварийности, вскрыты предпосылки также условия, производящие несчастного случая.

Никак не постоянно кидаемые во взгляд условия считаются реальными факторами ДТП.

По этой причине, к примеру, внедрение в отсутствие необходимых причин разных восприятий также ограничений в единичных местах путей также улиц никак не содействует обеспечиванию защищенности перемещения. Каждое инцидент, равно как принцип, обуславливается никак не одной, но некоторыми факторами.

Таким образом, также события согласно их предотвращению обязаны являться согласно собственному содержанию групповыми, сосредоточенными в то же время в усовершенствование компании перемещения автотранспорта также пешеходов, в увеличение требовательности ко промышленному капризу автотранспортных денег, путей также улиц, увеличению наблюдения из-за перемещения с края организаций ГИБДД, населению, в усовершенствование пропаганды законов перемещения из числа соучастников перемещения.

Во предупредительные работы существенное роль предотвращается надзору из-за технологического капитала автотранспортных денег.

Осуществление периодических промышленных осмотров, надзор из-за реализации транспортными бизнесменами событий согласно содержанию

автотранспортных денег во рабочем пребывании, частичный надзор исправности автотранспорта в улицах также путях – существенное требование безаварийной деятельности автотранспорта, предотвращения вероятных дорожно-автотранспортных несчастных случаев также правонарушений.

Исполняемый надзор из-за капитала путевой узы, кроме того, обладает огромное предупредительное значение, так как ориентирован в сокращение количества аварий из-за недостаточного капиталом улиц также путей.

Немаловажно, кроме того, осуществлять подсчет также исследование аварий, факторов также обстоятельств их появления.

С этого, в какое количество хорошо налажены подсчет также исследование, во популярной грани находится в зависимости результат предупредительных событий.

Сведения о аварийности со мишенью раскрытия свойственных ей направленностей имеют все шансы анализироваться согласно периоду годы также дней, дням недельки; согласно участкам появления аварий¹.

Итоги подобного рассмотрения дают возможность никак не только лишь обнаружить предпосылки также требование, содействующие совершению дорожно-автотранспортных несчастных случаев также правонарушений, однако также создавать определенные, направленные также результативные мероприятия согласно их профилактике.

Конкретное интерес во данной труде необходимо выделять также рассмотрению данных об личностях, потерпевших во авариях. Общие сведения могут помочь конкретнее установить предметы предупредительного влияния также увеличить его эффективность.

Агитационно-пропагандистская, правовоспитательная деятельность из числа шоферов транспортных денег, обширных пластов жителей содержит: объяснение законодательства, государственных бумаг согласно проблемам защищенности путевого перемещения, оповещение людей об дорожно-

¹Евтюков С.А., Васильев Я.В. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: расследование, реконструкция, экспертиза. Спб.: ДНК, 2018. С. 178

автотранспортных происшествиях также правонарушениях, их обстоятельствах, обстоятельствах также последствиях, но кроме того об проведенной также предполагаемой в будущем труде согласно увеличению защищенности путевого перемещения.

Данная деятельность способен прокладываться со применением равно как денег общественной данных (пресса, радиовещание, tv), таким образом также произносимой пропаганды (лекций, разговоров, отчетов, консультаций), явной агитации (баннеров, памяток, проспектов, брошюра).

За счет использования представителей СМИ для агитации соблюдения ПДД, необходимо избавляться от массовых нарушений на дороге не только запугиванием водителей чрезмерными санкциями, повышение размеров штрафов, но и путем выставления злостных нарушителей ПДД в неприглядном виде, превращая их в объект насмешек. В этом случае подобное поведение начнёт восприниматься с крайне негативной окраской.

Существует достаточно много водителей, которые целенаправленно нарушают ПДД, ставя выше себя других участников дорожного движения и показывая тем самым своё особое положение. В этом случае требуется запустить социальную рекламу, в которой подобный тип водителей будет представлен в ироничном виде, продемонстрировав им то, как на самом деле выглядит их поведение на дорогах.

Подобное противоправное поведение может исчезнуть лишь в том случае, если общество в целом будет иметь единую точку зрения в этом вопросе и с иронией будет воспринимать стремления подобных водителей намеренно нарушать ПДД.

В этом случае нарушитель правил при нахождении в культурной части общества начнёт понимать, что его поведение на дороге выглядит не бравадой и демонстрацией своей смелости, бесстрашия и избранности, а признаком слабоумия. Подобный формат работы только начинает зарождаться в российском обществе, которое еще не способно сформировать единство по данному вопросу.

В нашей стране имеется ряд криминологических мероприятий, которые направлены на нейтрализацию ДТП. На наш взгляд стоит добавить их ещё двумя элементами:

нужно создать программно-аппаратный комплекс, который будет использоваться в ходе обучения будущих водителей. Это должно стать неотъемлемой частью итоговых тестов, чтобы у водителя прослеживалась связь между возникновением чрезвычайной ситуации на дороге и адекватность поведения водителя. Кроме того, водитель будет обладать навыком понимания предпосылок к возникновению ситуаций, которые способны привести к аварии.

стоит внедрить социальную рекламу для того, чтобы общество больше понимало возникающие последствия после ДТП. У участников дорожного движения, в особенности частых нарушителей ПДД, должно сформироваться негативное отношение к подобным деяниям, которые должны считаться глупостью и говорить о невысоком интеллектуальном уровне нарушителей. Это позволит снизить престиж подобного поведения водителей на дороге.

Указанные мероприятия в полной мере соответствуют требованиям Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы¹, предусматривающей формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге, совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств. Их внедрение способно существенно повысить эффективность предупреждения опасного поведения участников дорожного движения в целом и дорожно-транспортной преступности в частности.

Своеобразной конфигурацией воспитательно-предупредительного

¹Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/01/24/strategiya-site-dok.html> (дата обращения: 10.04.2021)

влияния в соучастников путевого перемещения (шоферов, пассажиров, пешеходов) считаются смотры согласно защищенности путевого перемещения, процедуры, рейды, предметные состязания также кинофестивали, агитпробеги.

Во процессе предотвращения дорожно-автотранспортных несчастных случаев также правонарушений наравне со координационными, промышленными также воспитательскими мерами конкретное роль захватывают также законные мероприятия.

Использование к нарушителям административно законных и общепризнанных мерок проявляет предупредительное влияние в все без исключения группы соучастников путевого перемещения (шоферов, пассажиров, пешеходов), жители в целом¹.

Собственный вложение во профилактику аварий также правонарушений записывают также следственные устройства), реализуя препорученную в их уголовно-процессуальным законодательством обязательство внесения взглядов об обстоятельствах также обстоятельствах совершения правонарушений согласно любому определенному криминальному процессу.

Огромное предупредительное значимость обладают общественные представления работников пред общественностью со лекциями также разговорами согласно объяснению функционирующего законодательства о криминальной ответственности из-за дорожно-автотранспортные правонарушения².

Таким образом, предоставление защищенности путевого перемещения – непростая разносторонняя вопрос.

По этой причине мероприятия согласно предотвращению аварий также дорожно-автотранспортных правонарушений, обязаны нести систематический вид.

Эффективной посылом исследования предупредительных граней,

¹Яблоков Н.П.. Криминалистика: учебник. М.: Юристъ, 2019. С. 629.

²Федоров В.А., Гаврилов Б.Я. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Монография. М.: Экзамен, 2016. С. 124.

нацеленных в предоставление защищенности транспортного также проходного перемещения, считается многосторонний исследование распределения несчастных случаев, появившихся согласно повинной шоферов, пешеходов, пассажиров также иных соучастников перемещения.

Присутствие рассмотрении состава шоферов, виноватых во автодорожных происшествиях, необходимо сосредоточить особенное интерес в их трудовой стаж деятельность, квалификацию, годы, положение самочувствия, длительность трудового дня, нравственные свойства.

В предупредительной работе существенную роль предполагается надзору из-за технологического капитала автотранспортных средств.

Осуществление периодических промышленных осмотров, надзор из-за реализации транспортными бизнесменами событий согласно содержанию автотранспортных денег во рабочем пребывании, частичный надзор исправности автотранспорта в улицах также путях – существенное требование безаварийной деятельность автотранспорта, предотвращения вероятных дорожно-автотранспортных несчастных случаев также правонарушений.

Исполняемый надзор из-за капитала путевой узы кроме того обладает огромное предупредительное значимость, так как ориентирован в сокращение количества аварий из-за недостаточного капиталом улиц также путей.

Немаловажно, кроме того, осуществлять подсчет также исследование аварий, факторов также обстоятельств их появления. С этого, в какое количество хорошо налажены подсчет также исследование, во популярной грани находится в зависимости результат предупредительных событий.

Имеющаяся статистика демонстрирует, что истинной причиной ДТП и чрезвычайных происшествий становится легкомысленность по отношению к автотранспортным средствам, отсутствие необходимого уровня квалификации для вождения транспортного средства, банальное игнорирование ПДД и правил использования механических средств передвижения.

Но наибольшую угрозу для безопасности общества несут те водители, что осуществляют управление автотранспортными средствами в алкогольном либо

наркотическом опьянении. Приведенные факты подтверждают тезис о том, что одной из важнейших задач государственных органов власти и общества является обеспечение надлежащего и безопасного использования разных типов транспорта. В УК РФ вопросам преступлений, направленных против безопасности движения и использования механических средств передвижения посвящена глава 27.

Отношения, которые защищаются данной главой, имеют разнообразный характер. Это обусловлено тем, что у каждого вида транспорта имеются свои особенности. Основным объектом посягательства в данном преступном действии является состояние здоровья частных лиц и их жизнь.

Родовым объектом выступает общественная безопасность, выраженная в форме защиты отдельных граждан, общества в целом и Российской Федерации как государственного образования от возникающих угроз, исходящих от лиц, нарушающих ПДД и применяющих механические источники передвижения. В этом случае объектом выступает защита отдельных граждан, общества в целом и Российской Федерации как государственного образования от угроз, которые исходят от лиц, нарушающих ПДД и применяющих механические источники передвижения.

В отношении объективной стороны преступного деяния, входящих в состав 27 УК РФ, то мы наблюдаем разделение на действие и бездействие, которые могут проявиться в нарушении определенного свода правил, регулируемых на уровне Российской Федерации, целью которых является создание системы безопасного применения в практической сфере различных видов транспорта.

Субъективностью становится неосторожность виновных лиц, выражаемая в их легком отношении к имеющимся правилам и намеренное их нарушение с целью создать для себя ряд благоприятных обстоятельств на дороге. Поэтому преступные деяния, которые входят в две статьи УК РФ – 267 и 270 имеют умышленный характер.

Для улучшения демографической обстановки в стране и общему

повышению качества жизни важным является решение задачи о том, чтобы сделать ситуацию на российских дорогах куда безопаснее. Для этого законодатели на регулярной основе проводят различные изменения в данной области. Благодаря этому удастся провести четкую границу между наказаниями, предусматривающим лишь денежные штрафы или лишения водительских прав и наказаний, после которых виновное лицо будет отправлено в исправительные учреждения.

Вместе с тем, можно привести огромное число нарушений ПДД, при котором имеется огромное число сходств между административным и уголовным нарушением закона. И одно и то же ДТП может привести к административному или уголовному наказанию. Всё зависит от того, насколько серьезны были последствия у потерпевшего лица.

Для примера возьмем ДТП, в котором у потерпевшего лишь лёгкий вред состоянию здоровья. Данное деяние может пройти по 12.24 КоАП. Но если бы этот же потерпевший в том же ДТП получил вред своему здоровью, как минимум, средней тяжести, то ущерб бы квалифицировался как нанесение крупного вреда здоровью. Гибель же и вовсе квалифицировалась сразу по двум статьям УК РФ – 168 и 264.

Но не только водители могут быть подвергнуты наказанию в рамках УК РФ. Если пешеход нарушит ПДД, которое повлечет за собой тяжкий вред здоровью потерпевшего, то его будут рассматривать уже в рамках уголовного дела, тогда как легкий вред – административного.

У административного проступка имеется тот же состав, что и у уголовного преступного деяния. Объектом будет выступать автотранспортное происшествие, которое является общественным отношением, возникающим в ходе перемещения людей на автотранспортных средствах или же не имея их, но передвигаясь по дороге и чьё развитие посягается правонарушением.

Объективной стороной является деяние, которое выражается в виде нарушения ПДД, по итогам которого возникает легкий вред здоровью у

потерпевшего. Кроме того, прослеживается причинная связь между самим нарушением ПДД и последствиями, которые возникли после его совершения.

Субъектом может признаться физическое лицо с вменяемостью, старше 16 лет.

Субъективной стороной является отношения лица к тем действиям, что он совершил. Но, как верно замечалось выше, возникают ситуации, при которой вина имеется не только у лица, управлявшего автотранспортным средством, но и у пешехода.

Кроме того, стоит указать и на то, что в УК РФ имеется ряд статей с не оконченным преступлением, на которое также распространяется уголовная ответственность. Если перефразировать, то уголовное наказание возможно лишь за подготовку или покушение. В КоАП же подобного отношения нет. Поэтому при совершении административного нарушения, но не имеющего окончанный характер, не может быть никаких наказаний.

Тем не менее, более подробное изучение КоАП даёт возможность увидеть, что этот кодекс имеет свою точку зрения на подобный вопрос. К примеру, статья 12.2 КоАП РФ, указывает на факт нарушения установку заведомо неправильных госномеров на автотранспортное средство. При этом о том, что данные номера принято считать ложными, виновное лицо прекрасно осознает.

Но при этом в статье никто и не говорит об управлении автотранспорта, у которого имеются неправильные номера. Так нарушение приходит на сам факт того, что виновное лицо намеренно пошло на нарушение закона, пусть даже и не управлял данным автотранспортным средством.

Выше сказанное подтверждает, что создание безопасных условий на дороге не есть ни что иное, как мера по охране здоровья граждан и сохранения их жизни.

В результате огромного количества ДТП, которые происходят на российских дорогах, ежегодно в нашей стране гибнет большое количество социально активных граждан, в обществе возникает напряженность отношений

между людьми. Развитие же правовой базы позволяет изменить ситуацию государственного управления в сфере обеспечения безопасности на дороге в лучшую сторону. Это позволит уменьшить количество ДТП, снизить уровень их тяжести и сделать российские дороги куда безопаснее, чем они имеются сейчас.¹

¹Варыгин А.Н. К вопросу о личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 86.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе выполнения выпускной квалификационной работы была рассмотрена уголовно-правовая характеристика состава преступления, которая предусмотрена статьей 264 УК РФ.

Целью данного исследования выступало рассмотрение уголовно-правовой характеристики состава преступления, которая предусмотрена статьей 264 УК РФ.

Подобная тема исследования была выбрана по причине того, что борьба с нарушением правил безопасности на дороге и использование механических средств передвижения, которая включает административно-, уголовно-наказуемые ДТП, входит в число острых проблем Российской Федерации и требует особого контроля со стороны общества. Вместе с тем, нарушения ПДД и управления автотранспортным средством российские законодатели определили в отдельную норму УК РФ.

Исходя из этого, работы, проведенные в ходе выполнения исследовательской деятельности, позволили нам сформулировать ряд выводов о том, что были выполнены все поставленные во введении задачи.

С учётом временного развития нормативная база была сформирована с учётом изменения всей транспортной инфраструктуры. А это повлекло за собой продолжительный и скрупулезный процесс оформления действующего отечественного законодательства, который регулирует общественные отношения в транспортной сфере.

Нормативно правовое и законодательное регулирование в области обеспечения безопасности участников дорожного движения и текущий период состояния уголовного законодательства позволяет охватить большой массив общественных отношений.

Нарушение ПДД может быть в виде превышение скоростного режима, разрешённого для определенного участка дорожного пути, нарушений при обгоне и разезде между автотранспортными средствами, нарушений при

остановке, стоянке, переезда железнодорожных путей, опасное маневрирование во время дорожного движения.

Также они могут выражаться в виде нарушений правил использования механических средств передвижения путём эксплуатации неисправных транспортных средств, нарушений в ходе транспортировки людей и грузов.

Действующее отечественное законодательство в уголовной сфере рассматривает преступные деяние подобного толка как совершенные в силу неосторожности, так как субъективной стороной этих действий является легкомысленное отношение виновного лица к наступившим опасным последствиям для общества при совершении нарушений им ПДД и использования механических средств передвижения.

Были нами изучены и квалифицирующие признаки состава преступления, которые предусмотрены статьей 264 УК РФ, а также её отдельные примечания.

В этом случае ситуация определяется так, что наиболее серьезные последствия ДТП законодаторы определили в особую группу, предусмотрев в статье 264 УК РФ квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки, среди которых:

- совершило лицо, которое находилось в состоянии опьянения, что повлекло за собой по неосторожности тяжкий вред состоянию здоровья человека;
- повлекло смерть человека в результате неосторожных действий;
- совершило лицо, которое находилось в состоянии опьянения, что повлекло за собой по неосторожности смерть человека;
- повлекло смерть нескольких человек в результате неосторожных действий;
- совершило лицо, которое находилось в состоянии опьянения, что повлекло за собой по неосторожности смерть нескольких людей;

К каждой из соответствующих статей предусмотрены санкции, отличающиеся большей строгостью уголовной ответственности.

Примечания, которые относятся к статье 264 УК РФ, дают возможность определить ряд критериев, позволяющих более точно квалифицировать деяния.

Так, указано, что:

под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье и статье 264.1 настоящего Кодекса понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право;

для целей настоящей статьи и статьи 264.1 настоящего Кодекса лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

В связи с этим стоит отметить, что в дальнейшем окончательно сформированная практика даст свою оценку настоящим положений, закреплённых в статье 264 УК РФ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

РАЗДЕЛ 1 НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. № 237.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63–ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 № 174–ФЗ // СЗ РФ. 2001. № 52 (часть I). Ст. 4921
4. Федеральный закон «О прокуратуре Российской Федерации» от 17 января 1992г. № 2202–1 // Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 8. Ст. 366.
5. Федеральный закон «Об адвокатской деятельности и адвокатуре в Российской Федерации» от 31 мая 2002г. № 63–ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 23. Ст. 2102.
6. Федеральный закон «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» от 25 июля 2002г. № 115–ФЗ // СЗ РФ. 2002. № 30. Ст. 3032.
7. Федеральный закон «О полиции» от 0 февраля 2011г. № 3–ФЗ // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.
8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195–ФЗ) // СЗ РФ. 2002. № 1 (часть I). Ст. 1.
9. «Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации» от 08 марта 2015г. № 21–ФЗ // СЗ РФ. 2015. № 10. Ст. 1391.
10. Указ Президента РФ «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации» от 11 июля 2015 г. № 378-УЗ.

Федерации по субъекту Российской Федерации» от 21 декабря 2016 № 699 // СЗ РФ.2016. № 52 (часть V). Ст. 7614.

РАЗДЕЛ II ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

11. Алексеев, Н. С. Автотранспортные происшествия и их расследовании.: учебное пособие. М.: Статут, 2018. С. 206.
12. Калинина, С.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие. М.: ЮНИТИ-ДАНА; Закон и право, 2017. 191 с.
13. Алексеев, И.А. Административное право: учебник. М.: Проспект, 2020. 320 с
14. Бахрах, Д.Н. Административное право России: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности Юриспруденция. М.: Эксмо, 2018. 622 с.
15. Брунер, Р.А. Административно-процессуальное регулирование участия в производстве по делам об административных правонарушениях уполномоченного при Президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей / Р.А Брунер // Вестник экономической безопасности. 2017. № 2. С. 14–16.
16. Волков, А. М. Административное право России: учебник. М.: Проспект, 2019. 328 с.
17. Гадиятова, М.В. Проблемы участия прокурора в рассмотрении дел об административных правонарушениях / М.В Гадиятова // Юридическая наука. 2018. №5. С. 68–71.
18. Гречина, Л.А. Административное право РФ: учебное пособие. М.: РГ-Пресс, 2018. 112 с.
19. Грипп, Э.Х. Правовая природа производства по делам об административных правонарушениях/ Э.Х. Грипп // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. 2018. № 10–4. С. 83

20. Гришаев, А.Н. Обеспечение прав граждан при назначении органами внутренних дел административных наказаний: дис. ... канд. юрид. наук. М. 2008. 172 с.
21. Деменкова, Н. Г. Административное право в схемах и таблицах: учебник. М.: Проспект, 2019. 112 с.
22. Денисенко, В.В. Теория административно-деликтных отношений: дис. ... д-ра юрид. наук. СПб. 2015. 394 с.
23. Джуха, О.В. Принцип справедливости в административно-юрисдикционном процессе / О.В. Джуха // Проблемы экономики и юридической практики. 2018. №3. С. 26–29.
24. Захарова, О.С. Административно-деликтное право: формирование концепции отрасли права / О.С. Захарова // Вестник Воронежского государственного университета. 2017. № 1 (2). С. 143–158.
25. Бененов, К.Т. Криминологическая характеристика лиц, совершивших автотранспортные преступления: учебное пособие. М.: Прогресс, 2017. С. 107.
26. Гумеров, И.А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Казань. 2016.
27. Евтюков, С.А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: расследование, реконструкция, экспертиза: учебное пособие. СПб.: ДНК, 2018. С. 178
28. Сундуров, Ф.Р. Наказание в уголовном праве: учебное пособие. М.: Статут, 2016. С.220.
29. Никитас, Д.А. Состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации: учебное пособие. М.: РС. 2018. С. 168
30. Комиссарова, В.С. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть: учебное пособие. М.: Статут, 2020. С.112.

31. Клейменов, М.П. Уголовно-правовое прогнозирование и его роль в борьбе с преступностью: учебное пособие. Омск: 2017, С. 72.
32. Боровский, Б.Е. Автотранспортные преступления: учебное пособие.. М.: Юр. Литература, 2019. С. 101.
33. Сухарев, Е.О. Квалификации дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: Юр. Литература, 2016. С. 244.
34. Клочков, В.В. Вопросы борьбы с неосторожной преступностью. Современные проблемы уголовного права. Монография. М.:ТЭК 2017. С. 44–48.
35. Проценко, С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления: учебное пособие. Спб.: РС. 2019. С. 244.
36. Романов, А.Н. Автотранспортная психология. Монография. М.: Академия, 2018. С. 20–23.
37. Лукьянов, В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДНХ, 2017. С. 166
38. Чучаев, А.И. Механизм транспортного преступления: учебное пособие. Саратов: ТМ-Кмп., 2016. С. 91.
39. Федоров, В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Монография. М.: Экзамен, 2016. С. 124.
40. Жулев, В.И. Преступность в среде транспорта: учебное пособие. М.:Искра, 2017. С. 307.
41. Яблоков, Н.П. Криминалистика: учебное пособие. М.: Юристъ, 2019. С. 629.
42. Якубенко, Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, ответственность: учебное пособие. Тюмень, 2017. С. 113.
43. Зубач, А. В. Административное право: учебник для СПО.М.: Юрайт, 2019. 530 с.
44. Иванов, Д.В. Административное право Российской Федерации: учебное пособие. М.: Издательский дом Университета "Синергия", 2020. 320 с.

45. Казакова, В.В. Уполномоченный при Президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей: некоторые аспекты правового статуса / В.В Казакова // Марийский юридический вестник. 2016. №2 (17). С. 14–17.
46. Каплунов, А.И. Законодательство об административном судопроизводстве и его влияние на дальнейшее развитие теории административного процесса и формирование административно-процессуального права как отрасли права / А.И Каплунов // Государство и право. 2016. № 10. С. 19 – 26.
47. Кизиллов, В.В. Органы внутренних дел (полиция) как орган административной юрисдикции России / В.В. Кизиллов // Современные проблемы административного и полицейского права. Сборник статей Омской юридической академии. Омск: Омская юридическая академия, 2015. С. 91 – 101.
48. Козлов, Ю.М. Административное право: учебник. М.: Юристъ, 2017. 554 с.
49. Конин, Н.М. Административное право: учебник для бакалавриата и специалитета. М.: Юрайт, 2019. 432 с.
50. Конин, Н.М. Административное право: учебник для СПО. М.: Юрайт, 2017. 402 с.
51. Конин, Н.М. Административное право: учебник для СПО. М.: Юрайт, 2019. 432 с.
52. Конин, Н.М. Административное право: учебник. М.:Юрайт, 2018. 426 с.
53. Круглов, В.А. Административно-деликтное право: учебное пособие. М.: МИУ, 2017. 111 с.

РАЗДЕЛ III ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЫСШИХ СУДЕБНЫХ ИНСТАНЦИЙ И МАТЕРИАЛЫ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ

54. Приговор Сосновского районного суда Челябинской области [Электронный ресурс] // Официальный сайт Рошинского сельского поселения Сосновского муниципального района Челябинской области. URL: <https://roshinskoe.eps74.ru/Publications/news/Show?id=1232> (дата обращения: 10.04.2021)