

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

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» – 40.03.01. 2017. 461. ВКР

Руководитель работы,
старший преподаватель кафедры
Татьяна Владимировна Кухтина
_____ 2021 г.

Автор работы,
студент группы Ю-461
Мария Александровна Булатова
_____ 2021 г.

Нормоконтролер, старший
преподаватель кафедры
Дарья Вячеславовна Бирюкова
_____ 2021 г.

Челябинск
2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	2
1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
1.1 История развития отечественного законодательства, регламентирующего безопасность движения и эксплуатации транспорта	5
1.2 Понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	10
2 УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 УК РФ	
2.1 Объект и объективная сторона преступления	19
2.2 Субъект и субъективная сторона преступления	30
3 ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	
3.1 Квалифицирующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	41
3.2 Разграничение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от смежных составов	48
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	65
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	68

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. На сегодняшний день транспорт оказывает большое влияние на динамичность социально-экономического развития страны, а также является элементом повышенной опасности. Статистика последних лет показывает, что число потерпевших в последствии нарушения безопасности дорожного движения не уменьшается.

Ежегодно растет количество транспортных средств, что является основанием для возникновения предпосылок ухудшения ситуации с аварийностью в стране. В связи с чем необходимо принятие дополнительного комплекса мер, в том числе организационного и уголовно-правового характера.

Данное исследование охватывает наиболее проблемные вопросы для становления системы норм о дорожно-транспортных преступлениях.

Цели и задачи исследования. Целями исследования выступают формирование общего понятия преступления, охватывающего нарушения правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств, его уголовно-правовая характеристика, а также построение системы норм об ответственности в данной сфере.

Результаты поставленной цели исходят из следующих задач:

- 1) исследовать историю развития системы норм в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта;
- 2) провести анализ объективных и субъективных признаков преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- 3) выявить проблемы квалификации, определения признаков преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;
- 4) провести анализ судебной практики и приговоров, предусмотренным ст. 264 УК РФ.

Указанные цели и задачи являются главными факторами, обуславливающими структуру работы и ее содержание.

Объектом исследования выступает совокупность общественных отношений, непосредственно возникающих в области нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, влекущие причинение тяжкого вреда здоровью или смерти.

Предметом исследования являются:

- нормативные правовые акты СССР и РСФСР;
- нормы российского законодательства, регулирующие ответственность в сфере безопасности дорожного движения;
- нормы иных отраслей, регулирующие общественные отношения, связанные с вышеуказанной сферой.

Методология и методика исследования. Методологической основой выступает как общенаучный диалектический метод познания, так и специальные методы (исторический, статический, системный, логико-юридический, сравнительно-правовой).

Степень научной разработанности темы. Изучению отдельных аспектов безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств уделяется довольно большое внимание ученых, среди которых можно выделить научные труды Алексева Н.С., Глистина В.К., Дагеля П.С, Жулева В.И., Зотова Б.Л., Коробеева А.И., Котова Д.П., Кузнецова Н.Ф., Куринова Б.А., Лукьянова В.В., Нерсеяна В.А., Пионтковского А.А., Рарога А.И., Чучаева А.И. и других.

Даже несмотря на большой поток исследований сегодня существует множество дискуссий, которые, в первую очередь касаются стремительных тенденций развития современной техники и необходимостью постоянного совершенствования нормативной базы в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Теоретическая основа. Теоретическая база исследования состоит из научных трудов ученых в области теории права, уголовного и административного права, транспортного законодательства.

Правовой базой для исследования выступает, прежде всего, Конституция РФ, уголовное, уголовно-процессуальное и административное законодательство, Правила дорожного движения. Также в ходе работы были изучены ведомственные акты МВД России, которые непосредственно связаны с обеспечением безопасности дорожного движения.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1 История развития отечественного законодательства, регламентирующего безопасность движения и эксплуатацию транспорта

Потребность людей в перемещении обусловило изобретение транспортных средств, которые непосредственно охватывают сферу регулирования безопасности дорожного движения. В свою очередь, исследование исторического развития дорожного движения показывает, что вопросы регулирования обеспечения безопасности дорожного движения появились еще до возникновения автомобиля, и представляли собой правовые акты, регламентирующие ограничение движения в местах скопления людей, ограничение скорости движения во избежание увечий и травм участников дорожного движения в результате несчастных инцидентов.

К примеру, Именной Указ с Боярским приговором от 20 октября 1676 г., который заключил в себе ограничение на въезд в Кремль извозчиков с седоками и с пустопорожними санями.¹

В начале XVIII в. появляются первые нормы, устанавливающие ответственность за правонарушения на дорогах, а также различные виды наказаний (денежные штрафы, ссылка на постоянное поселение или на каторгу в Сибирь, конфискация лошадей).

В XIX в. в России появляется транспорт, а вместе с ним проблемы уголовно-правовой охраны его безопасного функционирования и организации дорожного движения. В 1845 г. утверждается Уложение о

¹Войтенков, Е.А. Вопросы юридической ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения (историко-правовой обзор) / Е.А. Войтенков // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 8. С. 2.

наказаниях уголовных и исправительных¹, статьи которого охватывали охрану безопасности дорожного движения. Это выражалось в перечне наказаний (арест, штраф, обязанность компенсировать нанесенный вред, избивание розгами и др.), а также их последствия.

В это время на полиции лежала обязанность следить за соблюдением автомобилистами правил движения. Были введены следующие санкции: от порядочно крупного штрафа в размере 100 руб. за первое нарушение, до лишения прав на управление автомобилем и ареста при повторных нарушениях.²

По статистике за февраль 1912 г. в г. Москве было выдано 97 протоколов о нарушениях в области безопасности дорожного движения, часто встречающимся нарушением являлось превышение скорости.³

В 1918 г. проблема аварийности на автотранспорте вызывала острое внимание власти, в связи с чем была принята инструкция «О пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке автодвижения по г. Москве и ее окрестностям», которая регламентировала ограничение по скорости движения: предел для легковых автомобилей 25 верст в час, для грузовых 12 верст в час. Наказаниями за нарушения правил являлись штраф и арест.

Декрет СНК от 1920 г. «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям»⁴ устанавливал первостепенные правовые положения, находящие свое отражение до сих пор. Так, впервые была установлена

¹Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. Санкт-Петербург: Типография Второго отделения Собственной Его Императорского Величества. Канцелярии. 1845. С. 923.

²Османов, М.Х. Становление и развитие института уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / М.Х. Османов // Сборник статей победителей VII Международного научно-практического конкурса. 2017. С. 14.

³См., Войтенков, Е.А. Вопросы юридической ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. С. 3.

⁴Декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» от 10 июня 1920 г. // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. 1920. (утратил силу)

обязанность водителей иметь при себе «шоферские документы», путевые листы, а каждая курсирующая автомашина должна иметь два печатных номерных знака и звуковой сигнал. Вышеназванный правовой акт помимо соответствующих предписаний устанавливал и конкретные правила дорожного движения, к примеру запрещалось совершать обгоны на узких участках проезжей части, оставлять автомобили без присмотра, ездить без глушителя, а также устанавливался скоростной режим в ночное время суток в условиях отсутствия световых приборов не более 10 верст в час.

В 1921 г. СНК РСФСР и ВЦИК приняли декрет «О порядке наложения административных взысканий», который содержал следующие санкции: принудительные работы, лишение свободы, денежный штраф. УК РСФСР 1926 г. предусматривал аналогичные нарушения, причиняемые вред здоровью или смерть, и ответственность по соответствующим статьям о преступлениях против личности, что определяло группу преступлений против жизни и здоровья. Специфика общественных отношений, входящих в данную сферу, не была установлена законодателем по особенностям состава преступлений.

В период 1950-х годов в законодательной отрасли была проведена большая работа в области обеспечения безопасности движения: принимались новые нормативные правовые акты, которые регулировали вопросы уличного движения и в последующем стали основой для формирования единых правил дорожного движения в СССР.

Дальнейшая автомобилизация государства, повышение числа автотранспорта все больше показывали рассогласование между объективной потребностью уголовно-правового регулирования сферы дорожного движения и эксплуатации транспорта, с одной стороны, и средствами правового регулирования - с другой. Значительные изменения целей и методов правового регулирования исследованных нами общественных отношений, а также становление юридических конструкций,

начали происходить с появлением УК РСФСР 1960 г. Непосредственно в то время автотранспорт и его безопасное функционирование стали считаться объектом уголовно-правовой охраны. Указанный объект объединил группу норм в пределах главы о «преступлениях против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения.

Так, был принят УК РСФСР 1960 г., который содержал лишь несколько статей в исследуемой нами сфере:

- ст. 211 УК РСФСР «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта»;
- ст. 212 УК РСФСР «нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта»;
- ст. 213 УК РСФСР «нарушение действующих на транспорте правил».

Анализ их юридических конструкций позволяет утверждать, что за основу были взяты конструкции так называемых материальных составов преступлений, а также использованы признаки специального субъекта.

Статьи 211 и 212 УК РСФСР имели два уровня дифференциации ответственности в зависимости от тяжести последствий (ч. 1 и 2), в то время как ст. 213 УК РСФСР такой дифференциации не имела и отличалась другими последствиями в объективной стороне.

Различия между составами преступлений в ст. 211 и 212 УК РСФСР состояли:

1) в адресатах запрета (признаках субъекта): в ст. 211 УК РСФСР говорилось о работниках автотранспорта или городского электротранспорта, а в ст. 212 УК РСФСР - о лицах, не являющихся работниками автотранспорта;

2) в содержании признака «деяние»: в ст. 211 УК РСФСР ответственность наступала за нарушение правил безопасности движения и

эксплуатации транспорта, а в ст. 212 УК РСФСР - только за нарушение правил безопасности движения.

Ранние редакции ст. 211 и 212 УК РСФСР вызывали целый ряд проблем при их толковании и применении:

- не была указана форма вины;
- неясно определен статус субъекта преступления;
- непонятно, как соотносится признак «нарушение правил безопасности движения» из ст. 211 и 212 УК РСФСР с признаком «нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения» из ст. 213 УК РСФСР;
- неясна причина различий между деяниями в ст. 211 и 212 УК РСФСР, а также подход к квалификации случаев нарушения правил эксплуатации транспорта при прочих признаках из ст. 212 УК РСФСР (лицом, не являющимся работником автотранспорта);
- неясен круг транспортных средств, о которых упоминалось в ст. 211-213 УК РСФСР (предмет преступления).

Особенности ст. 211 и 212 заключались в качественном признаке тяжести общественно опасных последствий, которые являлись основанием разграничения уголовной ответственности, и использовании сложной причинной связи. Это видно из словоформ: «повлекшее» + «причинение».¹

Глобальные изменения в стране в конце XX в. предписали поиск новых правовых решений в сфере уголовной ответственности за общественно опасные деяния в целом, и за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, в частности.

В настоящее время нормой, предусматривающей уголовную ответственность за преступления в сфере безопасности дорожного движения, является ст. 264 УК РФ, поэтому далее целесообразно рассматривать место

¹Ермаков, Ф.Х. Проблемы установления непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях : научная статья / Ф.Х. Ермаков //Российская юстиция. 2018. № 6. С. 60-62.

преступления, содержащиеся в указанной статье в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.¹

1.2 Понятие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта предусмотрены главой 27 УК РФ, которая включает две группы преступлений:

- совершаемые лицами, ответственными за обеспечение транспортной безопасности, безопасность движения вверенных им транспортных средств и их эксплуатацию (ст. 263-266, 270- 271.1 УК);
- совершаемые лицами, не ответственными за обеспечения транспортной безопасности, которым не вверены транспортные средства (ст. 267, 268 УК).

Рассматриваемые преступления содержат такие понятия как:

- безопасность (состояние защищенности);
- движение (перемещение кого-то или чего-то в определенном направлении);
- эксплуатация (использование объекта для каких-нибудь целей);
- транспорт (в широком смысле – сфера материального производства, которая непосредственно связана с передвижением людей или перемещением грузов; в узком – само транспортное средство).

Уголовное законодательство предусматривает основные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт, метрополитен.

¹Сирохин, А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период/ А.И. Сирохин // Транспортное право.СПб.: Изд-во "Юридический центр Пресс. 2015. № 3. С. 32.

П. 5 ч. 1 ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности» №16 устанавливает в качестве объектов транспортной инфраструктуры: «технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование».¹

Б.А. Куринов писал о таком виде преступлений: «преступления, совершаемые на автотранспорте, охватывают все общественно опасные, противоправные, виновные и наказуемые действия, которые нарушают или в отдельных случаях могут нарушить нормальную работу и безопасность движения».² В дальнейшем он ограничил предусмотренное ранее понятие транспортных преступлений так: преступления в сфере транспорта – это преступления, посягающие на безопасность движения механического транспорта. Как видно, автор исключил посягательства на безопасную эксплуатацию транспортных средств, назвав их самостоятельным объектом правовой охраны.

Общественная опасность указанных видов преступлений состоит в создании определенных условий, в процессе которых причиняется вред жизни и здоровью людей, и подрыве устойчивых общественных отношений в сфере эксплуатации источников этой повышенной опасности, условий защищенности жизненно важных интересов личности, общества, государства.

¹Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 №16-ФЗ: (ред. от 09.02.2007) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. №7. Ст. 837.

²Куринов, Б.А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте: учебник / Б.А. Куринов. М.: Госюриздат.1957. С. 12.

Потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях признаются случайные люди, оказавшиеся во власти случая, помимо виновных дорожно-транспортных преступлений.

Основной объект преступных посягательств – безопасность движения и эксплуатации транспорта. Дополнительные объекты – жизнь (ч. 2, 3 ст. 263, ч. 2, 3 ст. 263.1, ч. 3-6 ст. 264, ч. 2, 3 ст. 266, ч. 2, 3 ст. 267, ч. 2, 3 ст. 268, ч. 2 ст. 271.1 УК), здоровье (ч. 1, 2 ст. 264, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 268), человека, чужая собственность (ст. 267 УК). Жизнь (ч. 1 ст. 271.1 УК), здоровье (ч. 1 ст. 263, ч. 1 ст. 263.1, ч. 1 ст. 267, ч. 1 ст. 271.1 УК) человека, чужая собственность могут быть и факультативными объектами.

Лукиянов В.В. определял такие понятия как «автопроисшествие», «автотранспортное происшествие», «автодорожное происшествие», «автотранспортное преступление». Исследуемые преступления в его понимании отражают сущность только автомобильным транспортом, тем самым исключая мотоциклы, мотороллеры, тракторы, трамваи и иной транспорт. Также автор предлагал воспринимать дорожно-транспортные происшествия как: «событие, нарушающее процесс дорожного движения, которое возникает в результате потери возможности управления транспортом, причинением материального ущерба, вреда или гибели людей».¹

Особенная часть действующего УК РФ предусматривает ряд составов преступлений, связанных с причинением вреда здоровью человека или причинением смерти, при нарушении правил производства каких-либо работ в промышленности или при нарушении правил эксплуатации каких-либо технических средств.

Прежде всего следует назвать составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 27 УК РФ):

¹ Лукиянов, В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений/ В.В. Лукиянов. М.: Юрид. лит. 1983. С.29-30.

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

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

- «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ)»

- «нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ)»

- «недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ)»

- «приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ)»

- «действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ)»

- «нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ)»

- «нарушение правил международных полётов (ст. 271 УК РФ)»

- «нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).

В главе 33 УК («Преступления против военной службы») также содержится ряд составов преступлений в сфере транспорта:

- «нарушение правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350 УК РФ)»

- «нарушение правил полетов или подготовки к ним (ст. 351 УК РФ)»

- «нарушение правил кораблевождения (ст. 352 УК РФ)».

Такие преступления охватывают общественные отношения, связанные с лицом, управляющим транспортным средством как источником повышенной опасности при нарушении правил дорожного движения или его эксплуатации. Исходя из содержания группы указанных преступлений можно отметить использование разных технических устройств, что позволяет отнести ее к категории технических преступлений, характеризующихся виновностью, общественной опасностью, противоправностью и наказуемостью.

М.М. Агарков подразумевал под источником повышенной опасности: «не любую вещь, а определенную деятельность по использованию соответствующих вещей».¹

Пункт 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 под «источником повышенной опасности признает всякую деятельность, осуществление которой создает повышенную возможность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, также деятельность по использованию, перевозке, хранению предметов, веществ и остальных объектов промышленного, хозяйственного либо другого назначения, которые обладают аналогичными свойствами».²

Возникновение ситуаций выхода источника повышенной опасности из-под контроля лица, которое им управляет – не является внутренним свойством транспортного средства. При подобных случаях лицо не лишается возможности управления транспортом и должен непосредственно предусматривать ход дальнейших событий. Для облегчения таких действий были приняты Правилами дорожного движения, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 "О Правилах

¹Агарков, М. М. Избранные труды по гражданскому праву в 2-х т. Т.2 / М. М. Агарков // Общее учение об обязательствах и его отдельных видах: учебное пособие. М.: Статут. 2014. С. 235

²Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» от 26.01.2010 № 1 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 3.

дорожного движения", которыми водители обязаны руководствоваться при управлении транспортным средством.

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

Исходя из изложенного, мы считаем, под источником повышенной угрозы необходимо рассматривать определенные предметы материального мира, в том числе автомобили, которые в процессе деятельности по эксплуатации несут вред. Такой вред не всегда поддается контролю человека и в результате этого создает опасность для окружающего мира.

Деятельность, в процессе которой возникает повышенная опасность, включает в себя не только вред для окружающих, но и риск случайности. В свою очередь, технические средства, являясь источниками повышенной опасности, за пределами указанной деятельности не создают никакой угрозы: находящийся на парковке транспорт вне деятельности по его эксплуатации не представляет угрозы причинения какого-либо вреда. Причем использование автотранспорта является правомерной деятельностью, проблема лишь в последствиях.

Следовательно, обязанность, возникающая в процессе причинения вреда источником повышенной опасности подразумевает наличие следующих признаков:

- факт причинения вреда конкретной деятельностью;
- причинно-следственная связь между указанной деятельностью и наступившими последствиями.

Общественная безопасность является родовым объектом в исследуемых нами преступлениях, дополнительным выступают жизнь и

здоровье человека. Несмотря на это существует немало дискуссий в отношении преступлений ст. 270 и 271 УК РФ, утверждающие что данные преступления нельзя назвать транспортными. Анализируя технические преступления, напрашивается вывод о том, что вышеуказанные преступления посягают на «безопасность функционирования транспорта». Подобное определение охватывает некую группу объектов (жизнь, здоровье и собственность).

Из этого следует, что в случае нарушения безопасности транспорта происходит нарушение и в приведенной группе в результате их неприкосновенности и причинения вреда. Руководствуясь изложенным, можно сказать, что жизнь, здоровье и собственность являются содержанием непосредственного объекта исследуемых преступлений и тем самым, подчеркнуть ошибочность выделения отдельно дополнительного объекта.

Состав преступления создается следующими методами:

- посредством формулирования общего состава, содержащего непохожие действия, но с едиными признаками;
- с помощью формирования определения состава преступления.

Весьма часто сначала происходит формулировка общего состава рассматриваемого преступления, а после законодатель сразу выделяет из него еще и специальный состав преступления, что далее вызывает субъективизм и путаницу непосредственно в использовании уголовно-правовых норм. Именно путем уточнения таких норм общего характера и определенного выделения из них соответствующих специальных норм происходит колоссальное повышение количества норм российского уголовного законодательства.

Так, в соответствии со ст. 211.2 УК РСФСР 1960 г. принято было считать прямой выпуск в эксплуатацию каких-либо заведомо технически неисправных транспортных средств повлекших определенные последствия, равному нарушению анализируемой безопасности движения в то время, и

квалифицировались по норме содержащей общий характер, а в действующем сегодня уголовном законе выделен в отдельную специальную норму (ст. 266 УК РФ), а предусмотренная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств предложена общей нормой (ст. 264 УК РФ).

Повышение количества уголовно-правовых соответствующих норм обоснованно, т. к. это предопределено необходимостью устранить некое отставание в правовом регулировании общественных отношений, происходящих в конкретной сфере использования транспорта. В то же время постоянное возникновение таких норм, как правило, не всегда гармонирует с существующей системой, а влечет определенную конкуренцию общих и вытекающих из них специальных норм.

В правоприменении вопросы, связанные свободно с конкуренцией уголовно-правовых норм, в особенности вызванной недостатками в их конструировании, безусловно, порождают затруднения. Помимо всего, повышение существующего количества бланкетных норм зачастую также влечет отрицательные непоправимые последствия, потому как это превращает Особенную часть УК РФ в свод определенных специальных правил поведения в различных сферах. На наш взгляд, появляющуюся постоянно противоречию можно устранить лишь путем унификации норм УК РФ и вместе с тем переходом от специальных норм к общим нормам. Такое изменение позволит изначально избежать надобности постоянного всплывающего восполнения появляющихся пробелов новыми немаловажными составами.¹

Так, на наш взгляд, в нынешнее время нет острой необходимости в самостоятельных содержащихся уголовно-правовых нормах, прямо предусматривающих ответственность за анализируемые нарушения правил

¹ Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств/ Н.И. Исаев. М.: Юриспруденция, 2017. С. 102.

движения и эксплуатации существующих различных видов транспорта (ст. ст. 263 и 264 УК РФ). Потому как известны некие случаи наступления особо тяжких последствий при желании эксплуатации автотранспорта, общественная опасность таких преступлений, предусмотренных ст. 263 и 264 УК РФ, во многом практически одинакова.¹

Кроме того, правоприменители нередко встречались со сложностями непосредственно при квалификации некоторых включенных видов деяний. К примеру, в ст. 263 УК РФ, когда в ней прежде предусматривалась только ответственность за какое-либо несоблюдение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, она там была применена для квалификации подобного ненадлежащего выполнения собственных нечастых профессиональных обязательств работников метрополитена при использовании эскалаторов в ситуациях перемещения людей, то есть метро приравнивался к обычному железнодорожному транспорту.

¹См., Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств С. 102.

2 УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 УК РФ

2.1 Объект и объективная сторона преступления

Раскрытие преступлений является важным элементом в борьбе с преступностью, а также улучшением организационной структуры правоохранительных органов. Немаловажную роль для раскрытия и квалификации деяния играет и точное определение объекта преступления. В уголовно-правовых источниках не дано единого подхода к пониманию объекта преступного посягательства.

Так, Винокуров В.Н. считает: «объект преступления – это общественные отношения, охраняемые уголовным законом».¹ Такая трактовка существовала ранее, но и в настоящее время не утратила своей актуальности.

Иванчич А.В. предусматривает такой подход к определению объекта преступления: «объектом преступления определяется и объект реально совершенного преступления – это не явление объективной действительности, а явление законодательное, нормативное...он существует непосредственно в уголовном законе».² Приведенная позиция характеризуется как юридический подход.

Другие ученые определяют объект: «как прямо охраняемые уголовным законом общественные отношения, на которые посягает преступление».³ В свою очередь, мы придерживаемся следующего понимания об объекте преступления – это охраняемые уголовным законом складывающиеся

¹Винокуров, В. Н. Объект преступления: монография / В.Н. Винокуров. М.: 2015. С. 26.

²Иванчич, А. В. Конструирование состава преступления: теория и практика: монография / А.В. Иванчич. М.: ООО Проспект.2016. С. 13.

³Пионтковский, А.А. Уголовное право РСФСР. Часть Общая: учебник. М.: 1924. С.129-130.; Кудрявцев В.Н. О соотношении объекта и предмета преступления // Советское государство и право. Юрид. журнал. 1951. №8. С. 59.; Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву: учебное пособие / Б.С. Никифоров. М.: 1960. С. 64.

общественные отношения, на которые направлено возникающее опасное деяние и которым тем самым причиняется вред либо уже создается реальная угроза его причинения.

Резин В.П. указывает: «объект преступления обуславливает не только возникновение уголовно-правового запрета, но и в значительной мере отдельную юридическую конструкцию, объект и пределы уголовно-правовой охраны, а также многие существующие объективные и субъективные признаки состава преступления».¹

В современной литературе предусмотрено вертикальное и горизонтальное деление объектов. По первому делению квалифицируют на объект:

- Общий (все общественные отношения в целом);
- Видовой (отдельная группа одного вида общественных отношений, к примеру, жизнь и здоровье человека);
- Непосредственный (объект, направленный на конкретное общественное отношение, которому был причинен вред в конечном результате преступного посягательства).

Горизонтальное деление предполагает следующее:

- Основной (прямо на что направлено преступление);
- Дополнительный (общественное отношение, которому вместе с основным объектом был причинен в итоге вред);
- Факультативный (отношения, которым в некоторых случаях причиняется вред, а в других не причиняется).

Ст. 264 УК РФ предусматривает по основным объектом безопасность дорожного движения и эксплуатация транспортных средств. В ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» регламентировано понятие безопасности дорожного движения, под которым понимается: «состояние данного

¹Резин, В.П. Уголовное право России. Общая часть: учебник. / В.П. Резин. 2-е изд., испр. и доп. М: Юстицинформ, 2010. С. 81.

процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий».¹ Эксплуатация подразумевает совокупность действий по безопасному использованию транспорта.

Под дополнительным объектом – жизнь и здоровье человека. Понятие здоровье закреплено в ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации»: «состояние физического, психического и социального благополучия человека, при котором отсутствуют заболевания, а также расстройства функций органов и систем организма».² Факультативного объекта в исследуемом нами преступлении нет.

Следующим элементом состава преступления выступает объективная сторона. Как правильно писал В.Н. Кудрявцев: «Объективная сторона отражает процесс общественно опасного и противоправного представленного посягательства на охраняемые законом интересы лиц, рассматриваемый с его внешней независимой стороны с точки зрения последовательного устойчивого развития тех событий и явлений, которые каждый раз начинаются с преступного действия (бездействия) существующего субъекта и заканчиваются наступлением преступного результата».³

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, обладает материальным составом и содержит определенные обязательные признаки:

- 1) Деяние (действие или бездействие), нарушающее правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- 2) Общественно опасные последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью либо смерти;

¹Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ: (ред. от 30.07.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. №50. Ст. 4873.

²Федеральный закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» от 21.11.2011 № 323-ФЗ: (ред. от 30.04.2021) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 48. Ст. 6724.

³ Кудрявцев, В.Н. Объективная сторона преступления: научная статья / В.Н. Кудрявцев. М.: Госюриздат, 1960. С. 9.

3) Причинная связь между деянием и общественно опасными последствиями;

4) Место и средства совершения преступления.

Итак, первой составляющей объективной стороны является деяние, состоящее в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Деяние признается совершенным в случае определения точных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации лицом, непосредственно управляющим им. Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» устанавливает: «единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречат им».¹

В п. 3 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2005 г. №25 прописано: «При рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных статьей 264 УК РФ, судам стоит в обязательном порядке указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в статье 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение».² В случае, если отсутствует вышеуказанное указание судам – дело подлежит прекращению.

Деяние, предусмотренное исследуемой группой преступлений, и являясь общественно опасным, проявляется в нарушении правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств. Второй элемент нарушения не имеет единого закрепления в законодательстве, который создает его порядок. Ожегов С.И. толкует эксплуатацию следующим

¹ Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

² Постановление Пленума Верховного Суда РФ) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 09.12.2008 №25 (ред. от 24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

образом: «использование какого-либо технического устройства для достижения определенного результата».¹ Нарушение правил эксплуатации всегда прибывает в тесной связи с безопасностью дорожного движения. Таким образом, можно сделать вывод, что нарушение только правил эксплуатации (без управления самим этим транспортным средством) не будет квалифицироваться по ст. 264 УК РФ.

Нарушение правил дорожного движения может быть совершено как путем действия (превышение скорости), так и путем бездействия (не выключение дальнего света, когда приближается встречный транспорт).

Вторым обязательным признаком объективной стороны является наступление общественно опасных последствий. Наумов А.В. под общественно опасными последствиями предлагает понимать «причинение определенного вреда объектам уголовно-правовой охраны в результате совершения общественно опасного деяния».²

Действия лица, виновного в совершении рассматриваемого преступления, в зависимости от тяжести наступивших последствий поддаются квалификации по частям ст. 264 УК РФ: причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 1), смерть человека (ч. 3) и смерть двух или более лиц (ч. 5). При этом, как и для всех неосторожных преступлений в целом, строгость наказания за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, прямо зависит от тяжести последствий.

Тяжесть вреда здоровью закрепляется в Правилах определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 17 августа 2007 г. №522³, а также Приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ

¹ Ожегов, С.И. Словарь русского языка. / С.И. Ожегов. М.: 1984. С. 787.

² Наумов, А.В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций /А.В. Наумов. М.: Бек, 2016. С. 173.

³ Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» от 17.08.2007 г. №522: (ред. от 17.11.11) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. №35. Ст. 4308.

(Минздравсоцразвития России) от 24 апреля 2008 г. №194н¹ и определяется судебно-медицинской экспертизой.

Ч. 1 ст. 264 УК РФ предусматривает ссылку на прямое наступление тяжкого вреда здоровью. Данная ссылка говорит о бланкетном характере нормы и отражается в ч. 1 ст. 111 УК РФ:

Согласно ч. 1 ст. 111 УК РФ, вред здоровья в любой момент признается тяжким при характерном наличии хотя бы одного из следующих признаков:

- опасность для жизни человека;
- потеря зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или утрату органом его функций;
- прерывание беременности;
- психическое расстройство;
- заболевание наркоманией либо токсикоманией;
- неизгладимое обезображивание лица;
- стойкая утрата общей трудоспособности не менее чем на одну треть;
- полная утрата профессиональной трудоспособности.

Определенное время наступления последствий не является важным для последующей квалификации. Необходимо присутствие причинно-следственной связи между тяжкими последствиями и конкретными нарушениями в сфере дорожного движения и эксплуатации. Далее целесообразно рассмотреть причинно-следственную связь как обязательный признак объективной стороны.

Наумов А.В. понимает под причинной связью: «взаимосвязь между совершенным общественно опасным деянием и наступившими в последствии

¹ Приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» от 24.04.2008 г. №194н: (ред. от 18.01.2012) // Российская газета. 2008. №188.

общественно опасными последствиями, когда данное деяние не иначе как с внутренней необходимостью породило указанные последствия».¹

Постановление Пленума Верховного Суда РФ подчеркивает важность установлений такой причинной связи: «уголовная ответственность за преступление предусмотренное статьей 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств».²

Например, состояние опьянения у водителя автомобиля должно подкрепляться нарушениями, создающими аварийность на дороге, и без таких не соблюдения правил редко стоит говорить о его виновности.

Следует заметить, что в транспортных преступлениях для установления причинно-следственной связи требуются специальные познания в области дорожного движения, трасологии, техники и механики, и другим прикладным наукам. Для этих целей привлекают эксперта, который помогает суду и следователю разрешить вопрос о соотношении необходимых и случайных последствий в транспортных преступлениях.

Как показывает практика наступление общественно опасных последствий может произойти в результате совместных, но не согласованных действий двух различных участников дорожного движения. Ответственность за такие действия предусматривается по статье 264 УК РФ, но только если их действия находились в причинной связи с наступившими последствиями совершенного преступления, указанными в настоящей статье.

Таким образом, в случае наступления общественно опасных последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, в результате так называемого неосторожного сопричинения, действия каждого из участников дорожного

¹ См., Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций. С. 176.

² См., Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 №25.

движения следует квалифицировать самостоятельно по соответствующим нормам уголовного закона. При этом при назначении наказания каждому из сопричинителей необходимо установить не только факт нарушения каждым из лиц, но и кто из них допустил нарушение, которое непосредственно повлекло общественно опасные последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

Так же, при рассмотрении данного вопроса следует уделить внимание и самому понятию «неосторожное сопричинение». Так, В. Нерсесян предлагает понимать под неосторожным сопричинением разновидность множественности участников преступления, где несколько лиц совершает по неосторожности одно преступное деяние либо причиняют единый преступный результат.¹

При этом следует разграничивать неосторожное сопричинение и соучастие. Главное отличие заключается все же в том, что при соучастии деятельность виновных лиц непосредственно направлена на достижения определённого преступного результата, в то время как при неосторожном сопричинении у лиц отсутствует какое-либо намерение на совместное совершение преступления с другими лицами.

Признаком объективной стороны также принято считать место совершения преступления, понятия которого прямо в законе не установлено. А.Н. Тарбагаев писал: «местом преступления является определенная территория, на которой было совершено общественно опасное действие (бездействие)».²

Пункт 1.2 Правил под дорожным движением следует понимать «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без

¹Нерсесян, В.А. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности: диссертация / канд. юрид. наук. В.А. Нерсесян // Российская юстиция. 2006. № 10. С.16.

² Тарбагаев, А.Н. Место совершения преступления/ А.Н. Тарбагаев //Юрид журнал. Уголовное право. 2019. №3. С. 45.

таковых в пределах дорог», при этом дорогой является «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, включающая в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии».¹ Следовательно, исходя из толкования данных Правил, местом совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является только дорога. Из чего можно сделать вывод, что она и будет являться основным признаком объективной стороны исследуемого состава.

Учитывая тот факт, что в диспозиции ст. 264 УК РФ отсутствуют термины, характеризующие пространственную определённость места совершения преступления, в рассматриваемом составе дорога будет выступать как основной признак объективной стороны. Нарушение Правил вне установленных законом мест, а именно не на дороге, трамвайных путях, тротуары и обочинах, невозможно.

Механическое транспортное средство – еще один своеобразный элемент указанного состава. Ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» под транспортным средством понимает устройство, предназначенная для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём.²

Статья 264 УК РФ упоминает «другое механическое транспортное средство». В примечании к статье законодатель поясняет, что именно следует понимать под «другими механическими транспортными средствами». Так, под другими механическими транспортными средствами понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с

¹ См., Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090.

² См., Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196.

законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В соответствии с п. 1 статьи 25 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в Российской Федерации установлены следующие категории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальная право:

- категория «А» – мотоциклы;
- категория «В» – автомобили (за исключением транспортных средств категории «А»), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидящих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает масса автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;
- категория «С» – автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов; автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- категория «D» – автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров имеющий более восьми сидящих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- категория «BE» – автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса

которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;

– категории «СЕ» – автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;

– категория «DE» – автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;

– категория «Тм» – трамваи;

– категории «Тб» – троллейбусы;

– категория «М» – мопеды и легкие квадроциклы.¹

Очевидно, что законодатель расширил понятие механических транспортных средств, добавив мопеды, легкие квадроциклы, под которыми в соответствии с Правилами дорожного движения понимаются механические транспортные средства, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 кубических сантиметров и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 километров в час, или имеющие электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки 0,25-4 кВт.

Таким образом, фактически, были исключены те устройства, которые приводятся в движение мускульной силы человека или животного, или за счет внешних сил окружающей природы (например, порывы ветра).

Транспортным средством признаются иные самоходные машины, и механические транспортные средства. В частности, к ним относятся специальные машины, выполняющие не только транспортные, но и иные функции. Это машины сельскохозяйственного назначения (например,

¹См., Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196.

комбайны), дорожные (автогрейдеры, асфальтоукладчики и др.), погрузочные (автопогрузчик, автокран) и др.

В основном, средством совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является автомобиль (96%). Реже на практике встречаются случаи, когда в качестве средства выступают трамвай (2%), автобус (2%), мотороллер (2%).

2.2 Субъект и субъективная сторона преступления

Субъект преступления является важным и достаточно сложным элементом состава, который обладает рядом обязательных признаков, образующих юридическую конструкцию. Наиболее полным и точным признается в соответствии со ст. 19 УК РФ следующее обозначение субъекта: «вменяемое физическое лицо, достигшее возраста, установленного законом».¹

Физическим лицом будут являться граждане Российской Федерации, иностранцы и лица без гражданства. Вменяемость характеризуется следующим: в момент совершения преступного посягательства, лицо обладает способностью осознания фактического характера и общественной опасности своих действий (бездействий), руководства ими. Возраст, с которого лицо подлежит уголовной ответственности, определяется в ст. 20 УК РФ: «Уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее ко времени совершения преступления шестнадцатилетнего возраста. За некоторые виды преступлений лицо может быть привлечено и при достижении четырнадцатилетнего возраста».²

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 64-ФЗ: (ред. от 05.04.2021, с изм. от 08.04.2021) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. №25. Ст. 2954.

² См., Уголовный кодекс Российской Федерации

Гаухман Л.Д. считает: «субъект преступления – это лицо, которое совершило общественно опасное деяние, и способное согласно уголовному законодательству нести за него уголовную ответственность».¹

В соответствии с п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» субъектом признаются не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получившее соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управляющее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке заранее допущенное нарушение Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

При поездке на учебной машине с двойным управлением ответственность за нарушенные правила вождения несет инструктор, так как согласно п.1.2 Правил дорожного движения обучающий вождению приравнивается к водителю.

Вместе с тем следует иметь в виду, что согласно Правилам дорожного движения (п .1.2), обучаемый также считается водителем, поскольку он управляет транспортным средством, и обязан соблюдать все требования правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому в случаях, когда будет установлено, что курсант пренебрег указаниями инструктора и грубо нарушил указанные правила, он подлежит ответственности по статье 264 УК РФ.

¹Гаухман, Л.Д. Квалификация преступлений: понятие, значение, правила: учебное пособие / Л.Д. Гаухман. М.: Центр ЮрИнфоР. 2016. С. 315.

Точно также обстоит дело и с ответственностью лица, которому было передано управление транспортным средством в нарушение требований п. 2.7 Правил, запрещающих «передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории».¹

Довольно широкое распространение получили в судебной практикенекотрые случаи, когда за нарушение правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств к установленнойуголовной ответственности привлекаются многие лица, которые не имеют водительского законного удостоверения и в целом не обладают навыками управления. Сюда следует включать и распространенные случаи, когда дорожно-транспортное случившееся нарушения совершаются угонщиками стоящих транспортных средств. При этом ответственностьбудет в данном случае наступать как правило по совокупности преступлений.

Буквальное толкование терминакак «управление транспортным средством»конечно дает основание полагать, что такие действия лица можно прямо рассматривать в рамках преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, только когда они без исключения непосредственно связаны с начавшимся управлением транспортом, и привели конкретно к его движению. Однако, в большинстве случаев это не так.

Практике известны случаи, когда к предусмотренной ответственности по ст.264 УК РФточно привлекаются лица, которые в сам момент происшествия не только лично находились за рулем, но и совсем отсутствовали в транспортном средстве. В пункте 12.8 указанных выше Правил установлено:«водитель может покидать свое место или оставлять

¹См.,Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 26.03.2020)

транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключаящие самопроизвольное движение транспортного средства...».¹ Исходя из этого, можно сказать, что субъект преступления обладает еще одним своеобразным свойством – обязанностью соблюдения правил, установленных в законодательстве, и его действия будут подлежать квалификации по ст. 264 УК РФ.

Помимо обязательных субъект преступления обладает и дополнительными признаками. С такой особенностью субъект будет именоваться специальным. В рассматриваемом нами преступлении он как раз таковым и является.

На основании вышеизложенного, субъектом анализируемого преступного посягательства будет лишь лицо, управляющее техническим средством. К примеру, не будет являться субъектом лицо, которое не совершало управление определенным видом транспортного средства, если в процессе совершения неправомерных действий это средство причинило вред кому-то своим движением: пассажир опустил рычаг ручного тормоза автомобиля (стояночный тормоз), что послужило началу движения транспорта и наезду на пешеходов. Здесь действия пассажира будут подлежать квалификации по ст. 109 УК РФ.

Специальными субъектами также будут являться:

- ст. 263 УК РФ – лицо, которое обязано соблюдать указанные правила в силу выполняемой работы или занимаемой должности;
- ст. 266 УК РФ – лица, фактически производившие ремонт, или лицо, ответственное за техническое состояние транспорта;
- ст. 268 УК РФ – пассажир, пешеход или другой участник движения;
- ст. 270 УК РФ – капитан судна;
- ст. 271 УК РФ – летчики и работники диспетчерской службы.

¹ См., Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 26.03.2020)

Субъективная сторона является четвертым необходимым элементом любого преступления. В теории уголовного права она определяется как психическая деятельность лица, которая непосредственно связана с совершением преступления. Как верно отмечает А.И. Рарог: «как элемент состава преступления субъективная сторона позволяет отграничить преступное поведение от неприступного, а также рассматриваемое преступление от сходных по объективным признакам составов преступления».¹

В целом, при начале рассмотрения субъективной стороны нам необходимо остановиться конкретно на ее содержании, которое в свою очередь раскрывается через такие понятия как вина, мотив и цель.

В настоящее время российский уголовный кодекс не содержит прямого понятия вины. Складов С.В. определяет вину как «психологическое отношение лица к совершенному им общественно опасному деянию, предусмотренному уголовным законом».² Подобное психологическое состояние лица, совершившего преступное посягательство, в последующем на квалификацию влияния никакого оказывать не должно.

Вина как обязательный признак преступления должна всегда присутствовать для квалификации, ее отсутствие означает и отсутствие состава преступления.

Формой вины признается определенное сочетание или комбинация интеллектуального и волевого элемента вины. В теории уголовного права предусмотрено две формы вины – умысел и неосторожность. В свою очередь, формы предполагают деление на прямой и косвенный умысел, легкомыслие и небрежность. Сущность вины состоит в оценочной

¹Рарог, А. И. Квалификация преступлений по субъективным признакам: монография / А.И. Рарог. СПб.: «Юридический центр Пресс». 2017. С. 149.

² Складов, С.В. Вина и мотивы преступного поведения: диссертация / канд. юрид. наук. С.В. Складов. СПб. 2017. С. 7-22.

характеристике, которая проявляется в отношении лица к социальным ценностям.

В науке уголовного права ведется множество дискуссий в отношении вины, а конкретнее о ее содержании. Одни исследователи считают, что в транспортных преступлениях преобладает смешанная форма вины, под которой точно понимается сочетание умысла в прямой зависимости от общественно опасных деяний и неосторожной формы вины по отношению к наступившим последствиям.

В преступлениях, где предусматривается нарушение правил дорожного движения и правил эксплуатации субъективная сторона представляется неосторожной виной в виде легкомыслия и небрежности. Такие правила могут быть нарушены умышленно или по неосторожности.

Г.О. Петрова полагает так: «субъективная сторона характеризуется в форме умысла или неосторожности по отношению к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и неосторожностью к последствиям».¹

Из изложенного выше можно подчеркнуть, что представители позиции смешанной формы вины прямо допускают своего рода раздвоение психического отношения лица к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспорта и к общественно опасным последствиям.

Также нельзя оставить без внимания и то, что часто подобные понятия как смешанная и двойная форма вины предполагают свойство отождествления. Однако, согласно ст. 27 УК РФ: «двойная форма вины имеет место только в умышленных преступлениях или в случае, если лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления этих последствий».²

¹ Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу РФ: в 2 т. / под ред. П.Н. Панченко. Н. Новгород, 2017. Т. 2. С. 220.

² См., Уголовный кодекс Российской Федерации

Следует заметить, что более точным основным отличием данных понятий будет являться наличие в преступлении, которое предусматривает двойную форму вины, двух взаимосвязанных конкретно между собой последствий – основного и производного. Исходя из мнений авторов, предусматривающих двойную форму вины, рассматриваемые преступления принадлежат к числу простых составов преступлений, где имеет место лишь одно наступившее последствие с неосторожной формой вины. Это подтверждается положением ч.1 ст. 264 УК РФ, которое в диспозиции содержит общественно опасные последствия, причиненные в форме неосторожности.

В случае, когда лицо совершает общественно опасное деяние умышленно, его действия не образуют оконченного преступления и будут только административным правонарушением. Если установлен у такого лица умысел на причинение общественно опасных последствий посредством использования определенного транспортного средства как орудия преступления, содеянное подлежит квалификации по соответствующим статьям об умышленных преступлениях против личности.

Соглашаясь с позицией П.С. Дагеля, Д.П. Котова о том, что: «мотив и цель субъективной стороны преступления возможны только при умышленной форме вины»¹, нужно упомянуть, что данные преступления относятся к категории неосторожных, и следовательно такие признаки отсутствуют. Также понятия мотив и цель, характеризующие отношение лица к деянию и к наступившим последствиям, являются не равнозначными и их отождествление не будет иметь место. И как верно указывает П.С. Дагель: «в первом случае они являются мотивами целями поведения субъекта, и, соответственно, квалифицирующего значения не имеют».²

¹ Дагель, П.С., Котов, Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление: учебник / П.С. Дагель, Д.П. Котов. М.: Воронеж, 1974. С. 114-115.

² Дагель, П.С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы: научная статья / П.С. Дагель. М.: Юрид. лит. 1977. С. 40.

Далее рассмотрим два вида неосторожности: легкомыслие и небрежность.

Легкомыслие, согласно ч. 2 ст. 26 УК РФ, означает, что лицо, совершившее преступление, предвидела возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействий), но без достаточных тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение.

Интеллектуальный момент преступного легкомыслия при совершении преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, заключается в осознании общественной опасности совершаемого деяния и в предвидении абстрактной возможности причинения вреда здоровью. Волевой момент преступного легкомыслия заключается в отрицательном отношении лица к наступлению общественно опасных последствий, а также самонадеянным расчёте на их предотвращение. В свою очередь, под самонадеянностью Гаухман Л.Д. предлагает понимать: «расчет на некие конкретные обстоятельства, которые, по мнению виновного, должны не допустить наступления общественно опасных последствий».¹ Кононов А.Л. говорит: «В преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, к самонадеянному расчету следует отнести расчет на свои водительские навыки, исправность автомобиля, надежду на быстрые действия потерпевшего и иное».²

К нарушениям, когда водитель осознанно нарушает Правила дорожного движения, при этом рассчитывая на навыки своего вождения или осторожность других участников, а также на благополучный исход аналогичных поездок относятся, например, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, движение на запрещающий

¹См., Гаухман, Л.Д. Квалификация преступлений: понятие, значение, правила. С. 150 -153.

² Кононов, А.Л. Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные преступления / А.Л. Кононов // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью: сб. тез., научн. докл. и сообщ. Тюмень, 1991. С. 47-48.

сигнал светофора или превышение скорости и др. Это наиболее яркие примеры нарушений, которые совершаются по легкомыслию, и как следствие влекут за собой тяжкие последствия.

Следует заметить, что на практике определенные трудности возникают при разграничении преступлений, совершенных с легкомыслием, от преступлений с косвенным умыслом.

Главное отличие легкомыслия от косвенного умысла заключается именно в характеристике волевого момента, а именно, как верно указывает А.И. Рарог: «Если при косвенным умысле виновный сознательно допускает наступления общественно опасных последствий, т.е. относится к ним одобрительно, то при легкомыслии отсутствует не только желание, но и сознательное допущение этих последствий, и, наоборот, субъект стремится не допустить их наступления, относится к ним отрицательно».¹

Сложнее обстоят дела с установлением психологического отношение лица к общественно опасным последствиям, которые допущены в виде небрежности.

Согласно действующему уголовному законодательства, а именно ч. 3 ст. 26 УК РФ: «преступление признается совершенном по небрежности, если лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействий), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия».²

Интеллектуальный момент преступной небрежности всегда характеризуется не предвидением реальной возможности наступления определенных общественно опасных последствий в итоге совершения лицом действия. Следует заметить, что такая небрежность характеризуется двумя критериями, во-первых – объективным, при котором лицо по всей видимости

¹ Рарог, А.И. Субъективная сторона и квалификация преступлений: монография / А.И. Рарог. М.: 2016. С.114.

²См., Уголовный кодекс Российской Федерации

предвидит наступление последствий», и во-вторых – субъективным, при котором лицо «могло их предвидеть».

Постановление Правительства РФ о Правилах дорожного движения является основополагающим документом в области регламентации поведения лиц, управляющих транспортом. Незнание закона или плохое знание не освобождает граждан от ответственности, в том числе и водителей от знания положений вышеуказанного документа. В случае, если лицо ссылается на незнание таких норм в процессе совершения им анализируемых нарушений, оно не освобождается от ответственности и это вовсе является юридически ничтожными для констатации факта нарушения.

Интересно отметить, что еще в римском праве существовали некоторые категории граждан, в частности солдаты, которые могли свободно отговариваться незнанием закона и следовательно, с помощью такой особенности обладали правовой привилегией.

К тому же необходимо различать незнание закона и невозможность его узнать. Если нормативный правовой акт еще не опубликован в открытой печати, имеет гриф «секретно» или «для служебного пользования», а также не представлен субъекту для его ознакомления, то не может наступать ответственность за его нарушение.

В свою очередь, один из основных субъективных критериев основывается на индивидуальной способности лица посредством личных качеств, квалификации особенностей случившихся обстоятельств, предвидеть возможность последующего наступления общественно опасных последствий.

К примеру, согласно пункту 14.2 Правил дорожного движения: «в случае, если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, так же обязаны остановиться или снизить скорость, и только убедившись, что перед

остановившимся транспортным средством нет пешеходов, продолжить движение»¹. Таким образом, если из-за грузовика, движущегося в соседнем ряду, остановился перед пешеходным переходом автомобиль и водитель, находящийся в нем не видит, что происходит на пешеходе, продолжает движение и в результате сбивает вышедшего из-за грузовика пешехода, то становится очевидно небрежность водителя автомобиля. В данном случае хоть он и не мог увидеть пешехода из-за высокого грузовика, но он обязан был остановиться и убедиться в том, что его там нет, и только после этого продолжить движение.

Волевым моментом, характеризующим преступную небрежность, является поведение лица, при котором отсутствует направленность на предотвращение общественно опасных последствий.

Таким образом, для установления преступной небрежности необходимо прежде всего установить субъективный и объективный критерии, отсутствие хотя бы одного из которых исключает вину и уголовную ответственность.

Следует отметить, что на практике суды не разграничивают, какой вид неосторожности имел место в том или ином конкретном случае, то есть достаточно установления формы вины.

¹См., Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090

3 ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

3.1 Квалифицирующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

На сегодняшний день в ст. 264 УК РФ предусмотрены следующие квалифицированные составы:

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

– нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, сопряженное с оставлением места его совершения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч.2 ст. 264 УК РФ);

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

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

– нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения и

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

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

Таким образом, квалифицирующие признаки составов, предусмотренных ст. 264 УК РФ относятся к:

– признакам объективной стороны, указывая на общественно опасные последствия (смерть человека – ч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ, смерть двух и более лиц – ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ);

– признаки субъекта – нахождение в состоянии опьянения, оставление места совершения преступления.

Конституция РФ предусматривает право каждого на жизнь. Посягательства на жизнь являются наиболее опасными видами правонарушений, в виду этого уголовное законодательство излагает нормы Особенной части УК РФ с установления уголовной ответственности за убийство (ст. 105 УК РФ). В соответствующих частях статьи 264 УК РФ жизнь человека выступает в качестве дополнительного объекта.

Лунева А.В. предусматривает следующее: «Жизнь человека анализируется с биологической и социальной стороны, где биологическая предполагает постоянный процесс, связанный с обменом веществ, питанием и выделением, после прекращения указанных функций наступает и прекращение жизни человека. Анализ биологических свойств жизни является необходимым с целью определения моментов начало и окончание жизни

человека. Если возникновение человеческой жизни связано с началом процесса родов, что завершением жизни является физиологическая смерть».¹

Под началом жизни человека понимается «момент начала физиологических родов». Это подтверждается и формулировкой ст. 106 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за убийство матерью новорожденного ребенка не только сразу же после родов, но и во время родов.

Поскольку жизнь человека находится в непрерывной связи с понятием смерти, поэтому далее рассмотрим момент смерти человека. По действующему российскому законодательству момент смерти человека связывается со смертью головного мозга.

Определение смерти осуществляется по правилам Федерального закона от 21.11.2011 №323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации». В ст. 66 данного закона моментом смерти человека назван момент смерти его мозга.

Таким образом, смерть человеческого мозга является эквивалентной смерти человека, при этом решающим для констатации смерти мозга является сочетание факта прекращения функций всего головного мозга с доказательством необратимости этого прекращения.²

Кроме биологического понятия жизни как физиологического процесса жизнь следует рассматривать социальной точки зрения – как существование личности в обществе. Во взаимосвязи с вышеуказанным необходимо подчеркнуть, что непосредственно этому качеству жизнедеятельность человека включена в родовую объект преступления против личности.

¹Лулева, А.В. Проблема установления момента начала жизни новорожденного/ А.В. Лулева // Пробелы в Российском законодательств. Юридический журнал. 2018. № 1. С. 2.

²Головин, А.Ю., Бессараб, Н.С. Некоторые правовые проблемы определения момента смерти человека как юридического факта/ А.Ю. Головин, Н.С. Бессаб //Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридически науки. 2017. № 3-2. С. 3-4.

Установлено, что большая часть экспертов в сфере уголовного права придерживаются такого мнения: общественные отношения – постоянный объект уголовно-противоправного посягательства и их характер определяет цель таких посягательств, так как происходят немалые изменения, последствиями которых являются отрицательные перемены в социуме. Следовательно, рассматривая объект уголовно-правовой охраны в качестве жизни человека, необходимо отталкиваться от социального понимания жизни, нежели биологического. Но при всем этом, бесспорно, биологическая жизнь человека является абсолютно необходимой предпосылкой существования и личности.

Таким образом, что в качестве объекта уголовно-правовой охраны при посягательствах на жизнь человека следует рассматривать не биологическую оболочку человека, а личность человека. Козун А.В. понимает «под биологической оболочкой (жизнь в биологическом смысле) внешнюю форму, материальный носитель его социальных характеристик, выступающих в качестве совокупности социальных взаимосвязей (общественных отношений)».¹

Особо опасным обстоятельством является опьянение лица в процессе управления транспортом, что в большинстве случаев увеличивает аварийность, так как водитель посредством своего состояния создает ситуацию, приводящую к значительным потерям, в том числе и жизней других людей. Даже в состоянии легкого опьянения человек не способен четко реагировать в непредсказуемых ситуациях из-за снижения реакции организма посредством наличия в крови алкоголя. Это обстоятельство включено в предмет доказывания по уголовному делу.

¹Козун, А.В. Некоторые вопросы уголовно-правовой оценки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): межвуз. сб. науч. тр. / А.В. Козун // Законодательство и практика. Омск: РИО Омской академии МВД России, 2017. № 2 (27). С. 34-39.

Пункт 2.7 Правил дорожного движения регламентирует, что водителю: «запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения».

Понятие «лица, находящегося в состоянии опьянения» в настоящее время определено в примечании к ст. 264 УК РФ, под которым понимается лицо, управляющее транспортным средством, а 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 или психотропных 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.

Согласно Примечанию 2 к ст. 264 УК РФ, лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения, признается лицо в случае:

- наличия в организме этого лица психотропных веществ, наркотических средств или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ;
- наличия факта употребления этим лицом веществ, вызывающих алкогольное опьянение, превышающее возможную концентрацию чистого этилового спирта в организме, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях;
- не выполнившее требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в

порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

В настоящее время в ст. 12.8 КоАП установлено: «алкогольное опьянение определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха», а наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ определяется путем наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека».¹

Вменение квалифицирующего признака не представляется возможным, если лицо думает, что пребывает в состоянии опьянения, но после проведения освидетельствования этого факта не выявляется. Но бывает, что водитель считает себя находящимся в трезвом состоянии, а в результате такого же освидетельствования устанавливается обратное. Следовательно, в таком случае необходимо обязательно вменить лицу квалифицирующий признак. Мы согласны с позицией А.И. Рарога, который утверждает, что: «незнание общественной опасности не исключает ответственности за неосторожное преступление, если лицо должно было и могло осознавать общественно опасный характер совершаемого деяния и предвидеть его общественно опасные последствия».²

Для вменения указанного квалифицирующего признака устанавливается наличие состояния опьянения, а также одно из нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, предусмотренных соответствующей статьей.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ: (ред. от 26.10.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. №1. Ст. 1.

² См., Рарог А. И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. С. 174-175.

Также немаловажным квалифицирующим признаком является совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, сопряженное с оставлением места его совершения.

В Российском законодательстве закреплена обязанность лиц, управляющих транспортным средством, оставаться на месте произошедшего дорожно-транспортного происшествия. Указанная обязанность непосредственно направлена на защиту интересов каждого участника дорожного движения.

Государство устанавливает уголовную ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортом, и нарушившим правила дорожного движения и правила эксплуатации, в случае последствий, в содержание которых входит причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, а также смерть одного или более людей. Тем самым реализуется обязанность, предусмотренная Конституцией РФ, состоящая в защите достоинства человека, его прав и свобод, к примеру права на жизнь и здоровье, обеспечение прав потерпевших от преступлений и компенсации причиненного им ущерба (ст. 2, ч. 1 ст. 20, ст. 21, ч. 1 ст. 41, ст. 52). Конституция РФ определяет и основы уголовно-правовой ответственности, исходя из этого, криминализацию такого деяния нельзя расценивать как недопустимое ограничение прав на свободу и личную неприкосновенность виновных в транспортном происшествии лиц (ч. 1 ст. 22, ст. 55).

Ответственность лица, которое в процессе управления транспортным средством нарушило правила дорожного движения и эксплуатации с тяжкими последствиями, усиливается, если оно еще и скрылось с места совершенного преступления. Менее строгую ответственность понесет лицо, находившееся в состоянии алкогольного опьянения при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и при этом скрывшееся с места произошедшего. Это объясняется тем, что утратиться момент

прохождения этим лицом медицинского освидетельствования для возможности установления факта употребления веществ, которые вызывают состояние опьянения.

Иногда происходит конкуренция между квалифицированными составами преступления. В этом случае применяется правило дополнительной квалификации, которое заключается в том, что, если преступление предусмотрено несколькими частями статьи с квалифицированными составами, оно квалифицируется по части, отражающей особо квалифицированный состав.

Так, в ч. 3 ст. 264 предусмотрено нарушение соответствующих правил, повлекшее по неосторожности смерть человека, а в ч. 5 – повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц. При конкуренции указанных частей ст. 264 деяние следует квалифицировать по ч. 5 ст. 264.¹

3.2 Разграничение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от смежных составов

Одним из главных вопросов в процессе применения уголовного закона является вопрос квалификации преступного деяния. Поэтому, необходимо проанализировать состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, в аспекте разграничения с одним из основных смежных составов преступлений – ст. 264.1 УК РФ (нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию), так как особенности квалификации объективных и субъективных признаков данного состава представляют определенный интерес, как для науки уголовного права, так и для правоприменительной деятельности.

¹Иногамова-Хегай, Л.В., Рарог А.И., Чучаева А.И. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник. / Л.В. Иногамова-Хегай, А.И Рарог, А.И. Чучаева. 2-е изд., исправл. и доп. М.: Контракт, Инфра-М. 2018. С. 544.

В качестве непосредственного объекта ст. 264.1 УК РФ выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, то есть аналогично ст. 264 УК РФ. Дополнительный объект ст. 264 УК РФ – отсутствует, с объективной стороны является формальным.¹ В составе ст. 264 УК РФ дополнительным объектом является жизнь и здоровье человека. Однако жизнь и здоровье человека в рамках состава ст. 264.1 вполне может выступать факультативным объектом уголовно-правовой охраны, которому может причинен вред не во всех, но в некоторых случаях. Как гласит Постановление Пленума ВС РФ №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средства, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» – «В случае, если лицо совершает деяние, предусмотренное ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, и ранее было подвергнуто административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 или ст. 12.26 Кодекса об Административных Правонарушениях РФ либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, то содеянное представляет собой совокупность преступлений, предусмотренных соответствующей частью ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ».

В отличие от ст. 264.1 состав ст. 264 УК РФ является материальным, так как включает в себя три обязательных признака с точки зрения объективной стороны:

– преступное деяние в виде нарушения лицом, которое управляет автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

¹Гридасова, Л.В. О некоторых вопросах характеристики объекта дорожно-транспортных преступлений (ст. 264 и ст. 268 УК РФ): научная статья в журнале / Л.В. Гридасов // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями: Изд-во Барнаул. юрид. ин-та МВД России. 2015. С. 8-9.

- последствия, которые способствовали причинение тяжкого вреда здоровью или повлекли смерти;
- причинно-следственная связь.

При отсутствии лишь одного из названных признаков, исключает состав преступления полностью. В связи с чем можно сделать вывод о том, что нарушение правил лицом, который управляет автомобилем, трамваем ит.д., в том числе и в состоянии опьянения, не может являться преступным, и в свою очередь – общественно опасным. Общественно опасным по статье 264 УК РФ принято признавать последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, о чем говорили ранее.

Субъект, как было рассмотрено выше, является достигшие 16-летнего возраста лицу, управляющее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Не стоит забывать, что им признается не только водитель, сдавший экзамен на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке заранее допущенное нарушение пунктов правил; лицо, не имевшие либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением. Однако субъект ст. 264.1 УК РФ должен обладать дополнительными признаками – находиться в состоянии опьянения и быть подвергнутым административному наказанию по ст. 12.28, 12.26 КоАП, также возможен вариант, когда лицо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, что и придает субъекту ст. 264.1 УК РФ специальность статуса в контексте уголовно-правовой квалификации.

Состояние опьянения субъекта нарушение правил дорожного движения в то же время является квалифицирующим признаком ст. 264 УК РФ, предусмотренным ч. 6 указанного состава, однако в отличие от ст. 264.1 УК РФ момент окончания состава ч. 6 ст. 264 УК РФ связан с наступлением последствий в виде смерти двух или более лиц по неосторожности.

При рассмотрении субъективной стороны преступления ст. 264 УК РФ не возникает проблем, она прямо определена законодателем (вина в форме неосторожности: легкомыслия или небрежности). В случаях легкомыслия оценка происходит таким образом, в ходе которой учитываются обстоятельства, которые, по мнению субъекта, могут или должны предотвратить наступления неблагоприятных последствий (трактуются это так: субъект не предвидит недостаточности этих обстоятельств). Соответственно, при небрежности субъект не предвидит возможные общественно опасные последствия при совершении деяния. Поэтому последствия при неосторожном деянии наступают не по воле субъекта, не входят в содержание его мотивы и цели, а наоборот, чаще всего противоречат субъективной направленности его действия. В отличие от ст. 264 УК РФ, преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ предполагает только умышленную форму вины, что прямо указано в законе.

Связывают два рассматриваемых состава особенности назначения наказания. Так, при постановлении обвинительного приговора по ст. 264 УК РФ (ч. 2-6) или по ст. 264.1 УК РФ назначение дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определённой деятельностью является обязательным, в том числе, если к основному наказанию лицо осуждается условно. Неприменение такого дополнительного наказания допускается лишь при наличии условий, предусмотренных ст. 64 УК РФ. Но по ч. 1 ст. 264 УК РФ суд вправе назначить этот вид дополнительного наказания как осужденному к лишению свободы, так и осужденному к ограничению свободы, но со ссылкой на ч. 3

ст. 47 УК РФ. В приговоре необходимо уточнить, что осужденный лишается права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами.

Таким образом, основная связь между составом ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ в объекте уголовно-правовой охраны, а также в том, что привлечение ранее субъекта преступления (ст.264.1 УК РФ) к уголовной ответственности (в случае наличия судимости) по ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ является необходимым квалификационным признакам состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Лицо, управляющее транспортным средством или иной самоходной машиной, может нести ответственность по ст. 264 в том случае, когда транспортное происшествие связано с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации не по ст. 264 УК РФ, а по ст. 143 УК РФ, а в соответствующих случаях – по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества. Существуют правила (инструкции, наставления, указания) технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, учитывающие их специфику, правила перевозки пассажиров и грузов на некоторых видах и типов транспортных средств и т.д. Уголовная ответственность по 264 статье УК РФ наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Но все же, на практике возникают вопросы отграничения преступлений, предусмотренных ст. 143 и 268 УК РФ. Следует добавить, что в ст. 143 УК РФ криминализованы нарушения требований охраны труда. Следовательно, сравниваемые преступления различаются по характеру нарушенных правил, соответственно относящихся к дорожному движению

или эксплуатации транспортного средства либо к требованиям охраны труда, то есть к государственным нормативным требованиям охраны труда, содержащимся в федеральных законах и иных нормативных правовых актах РФ, законах и иных правовых актах субъектов РФ. Различны и потерпевшие в этих преступлениях: в последнем таковым может быть только лицо, находящееся с учреждением, предприятием и т.д. в трудовых правоотношениях. Применительно к преступлению, предусмотренному ст. 264 УК РФ, такого ограничения нет.

Деяния, предусмотренные ст. 264 и 268 УК РФ, отличаются по субъекту преступления. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, может быть совершено пассажирам, пешеходам или другим участником движения. В силу оговорки, содержащейся в законе, субъектом этого преступления не могут быть лица, указанные в ст. 263 и 264 УК РФ.

Анализ судебной-следственной практики показывает, что до сих пор, у судов могут возникать проблемы при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Прежде чем приступить к анализу судебной практики, следует обратиться к статистике ГИБДД за 2019 год, а именно к показателям по ДТП и пострадавшим из-за нарушений ПДД водителем транспортного средства по России, из которых следует, что в период с января по декабрь месяцы 2019 года произошло более 152 тыс. зарегистрированных ДТП, 16,9 тыс. погибших, из них около 5 тыс. пешеходы, раненных в ДТП приблизительно – 210,4 тыс., из них 45,2 тыс. пешеходы.

После ст. 264 УК РФ было заведено приблизительно 16,5 тыс. уголовных дел. Обвинительный приговор был вынесен примерно 60 % водителем из этого числа. При этом, к лишению свободы приговорили около 20 % из общего числа автомобилистов. Больше всего решение выносилось по

первой части статьи. Всего по ней в России приговорили 4,1 тыс. человек, из которых в заключение отправились около 70 водителей.

Вторую часть вменяли 1,2 тыс. человек. Больше половины из них получили условный срок (740 человек), а чуть больше 450 – реальное лишение свобод, большая часть из которых – 236 человек – отправилась в тюрьму на срок от одного до двух лет.

По третьей части статьи было осуждено 2,7 тыс. водителей. Почти половина нарушителей – 1,3 тыс. – получили условное лишение свободы, в пользу 1,2 тыс. человек было вынесено решение о назначении наказания виде лишения свободы, 25 человек получили наказание в виде ограничения свободы.

Поболее тяжкой, четвертой части статьи, по которой пьяных водителей наказывают за причинение смерти, оказалась в приговорах у 1,1 тыс. водителей, подавляющее большинство из которых – 974 человека – отправились в места лишения свободы. Значительная часть из них получила срок от двух до трех лет. Условное лишение свободы получил 171 человек.

По пятой части статьи приговорили 457 человек, свободы из них лишились 366 водителей, а 89 получили условный срок.

Шестая часть, которой устанавливает наказание за ДТП с двумя и более погибшими при условии, что водитель был пьян. Данную часть вменяли меньшей части водителей из всех, по ней было осуждено 152 человека, из которых 147 были приговорены к реальному лишению свободы. Большая часть из них получила срок в виде лишения свободы трех до пяти лет. Условное же лишение назначали пяти автомобилистам.

Как уже рассматривалась нами ранее, ответственность за обучаемого вождению на учебном транспортном средстве несет инструктор. В качестве примера можно привести один из таких случаев – приговор Верховного Суда

Республики Алтай от 22 декабря 2019 года.¹ Исходя из материалов дела – гр. Прусов являлся инструктором по вождению ДОСААФ по категории «С». Курсант ДОСААФ Сеницын находился за рулём КамАЗ-6460 и выполнял в указания инструктора. В процессе учебной езды, с разрешения гр. Прусова в заднюю часть кузова (ковшового типа) КамАЗа, необорудованной для перевозки пассажиров, сел гр. Абраменко. Следуя по трассе Республика Алтай – Алтайский край, Сеницын на крутом спуске не справился с управлением, а Прусов не принял своевременно мер к предотвращению ДТП, в результате чего КамАЗ перевернулся. Абраменко от полученных повреждений скончался. Прусов был осужден по ч. 3 ст. 264 УК РФ на срок 7 месяцев лишения свободы.

Но согласно ПДД курсант все же относится к водителям, так как управляет транспортным средством. Соответственно, лицо обязано выполнять все требования правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Ответственность обучаемого по ст. 264 УК РФ возможна в таких случаях, когда лицо пренебрегает указаниям инструктора, либо имеет место случай очевидного нарушение правил.

Анализ судебных решений показывает, что суды, по большей части, учитывают общие правила назначения наказания.

Так, например, приговором Северодвинского городского суда Архангельской области от 28 декабря 2019г. Акимов был осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ в виде ограничения свободы сроком на 1 год.² При назначении вида и размера наказания суд учитывал, что Акимов впервые привлекается к уголовной ответственности, преступление совершено по неосторожности, характеризуется положительно по месту работы и участковым

¹Приговор № 22-637/2019 от 22 декабря 2019 г. по делу № 22-637/2019 Верховного Суда Республики Алтай. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/H1KnropE5CWv/> (дата обращения 17.04.2021).

²Приговор № 1-514/2019 от 28 декабря 2019 г. по делу № 1-514/2019 Северодвинского городского суда Архангельской области. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/BUG0lmCjjEIZ/> (дата обращения 17.04.2021).

уполномоченным. Потерпевшая на строгом наказании не настаивала. Обстоятельства, которые смягчили наказание, судом были признаны следующие: признание раскаяние в содеянном, признание вины, наличие малолетнего ребенка на иждивении и предпринятые меры для погашения морального вреда потерпевшей. С учетом положений ч. 1 ст.56 УК РФ суд назначил Афимьину ограничение свободы – как наиболее мягкий и единственно возможный для назначения вид наказания, предусмотренный санкцией ст. 264 УК РФ. При определении размера наказания судом учтены положения ч. 5 ст. 62 УК РФ. А также, суд принял решение не лишать Афимьина прав управления транспортным средством, так как Афимьин является единственным кормильцем в семье и его заработок связан с управлением транспортного средства.

В ходе рассмотрения судебной практики было выявлено, что суд не всегда назначает наказание, учитывая требования закона, которых было сказано выше. В практике имеются случаи вынесения судами несправедливых приговоров, как в случае чрезмерной мягкости, так и в суровости наказания.

Так имел место случай в Пензенском областном суде. Апелляционным определением судебной коллегии по уголовным делам Пензенского областного суда от 28 декабря 2018 года изменен приговор Сердобского городского суда от 24 сентября 2018 года, которым Молоцелидзе К.В. был осужден по ч. 4 ст. 264 УК РФ к 2 годам и 3 месяцам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии общего режима с лишением права управлять транспортным средством на 1 год 3 месяца.¹ Судебная коллегия областного суда посчитала, что приговор должен быть изменен в плане ужесточения положения осужденного по причине его несправедливости вследствие излишней мягкости. Подтверждая собственные выводы, судебная

¹Апелляционное постановление № 22-2807/2018 от 28 декабря 2018 г. по делу № 22 2807/2018 Пензенского областного суда. URL:<http://sudact.ru/regular/doc/brD23vw0UHU> (дата обращения 17.04.2021)

коллегия подчеркнула то, что суд назначая наказание осужденному не в полной мере учел требования, предусмотренные ст.6 УК РФ, так как назначенное наказание в виде лишения свободы и дополнительное наказание в виде лишения права управлять транспортным средством, не соответствуют его личности, характеру и степени общественной опасности совершенного преступления, обстоятельствам его совершения. Приговор районного суда был изменен, Молоцелидзе К.В. назначено наказание по ч. 4 ст. 264 УК РФ в виде лишения свободы сроком на 3 года с лишением права управлять транспортным средством на срок 3 года.

Другое Апелляционное определение судебной коллегии по уголовным делам Вологодского областного суда от 27 декабря 2017 года изменен приговор Вологодского районного суда от 8 июля 2017 года, которым Якушев С.А. был осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ к 1 году ограничения свободы с установлением ограничений и обязанностей.¹ Судебная коллегия посчитала приговор подлежащим изменению по причине его несправедливости вследствие излишней суровости. В подтверждение собственных выводов суд апелляционной инстанции ссылается на отсутствие сведений о личности осужденного: Якушев С.А. женат, имеет иждивении двух малолетних дочерей, что подтверждено документами, приобщенными к материалам уголовного дела судом апелляционной инстанции по ходатайству осужденного, и на основании п. «г» ч. 1 ст.61 УК РФ является смягчающим наказание обстоятельством. Наказание, назначенное осужденному, не в полной мере соответствует его личности, назначено без учета смягчающего обстоятельства и влияния на условия жизни его семьи. Приговор районного суда изменен, наказание по ч. 1 ст. 264 УК РФ снижено до 10 месяцев ограничения свободы.

¹Апелляционное постановление № 22-2475/2017 от 27 декабря 2017 г. по делу № 22-2475/2017 Вологодского областного суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/m1cLEseGCr5O/> (дата обращения 17.04.2021)

Общие начала назначения наказания зафиксированы в ст. 60 УК РФ. Данная норма содержит также необходимость принимать во внимание наличие в деле смягчающих и отягчающих наказание обстоятельств, хотя на практике суды не во всех случаях учитывают правила Общей части УК РФ. К примеру, виновному нельзя назначить наказание по максимальному сроку, содержащиеся в санкции соответствующей статьи УК РФ, в случае отсутствия по делу отягчающих обстоятельств, но при этом установления смягчающих. Приговор суда будет очевидно несправедливым, если назначая наказание виновному устанавливается наличие одного или более смягчающих обстоятельств, но при этом назначается максимальное наказание, предусмотренное за данное преступление.

Например, Апелляционным определением судебной коллегии по уголовным делам Алтайского краевого суда от 28 декабря 2018 года изменен приговор Рубцовского городского суда Алтайского края от 24 октября 2018 года, которым Казанин А.А. осужден по ч. 1 ст. 264 УК РФ к 2 годам ограничение свободы с лишением права управлять транспортным средством на 3 года.¹ Приговор был вынесен в особом порядке судебного разбирательства. Судебная коллегия посчитала приговор суда подлежащим изменению в плане назначенного наказания, поскольку, назначая Казанину А.А. наказание, суд указал на отсутствие отягчающих и наличие смягчающих наказание обстоятельств. Но фактически, назначение наказания произошло без учета смягчающих обстоятельств, так как суд и основное, и дополнительное наказания назначил максимальными, предусмотренными для дела и его рассмотрения в особом порядке. Поэтому выявленные обстоятельства способствовали изменению приговора районного суда: основное наказание снижено до 1 года 10 месяцев ограничения свободы,

¹Апелляционное постановление № 22-5439/2018 от 28 декабря 2018 г. по делу № 22-5439/2018 Алтайского краевого суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/mS8yhuETmM6N/> (дата обращения 17.04.2021)

дополнительное – до 2 лет 6 месяцев лишения права управления транспортным средством.

В части 1 статьи 61 УК РФ приведены обстоятельства, смягчающие наказание. Данный перечень не является исчерпывающим, поэтому суд вправе признать смягчающими любые другие обстоятельства, обосновав принятое решение. Анализ судебной практики показал, что смягчающими наказание обстоятельствами, как правило, признавались: полное признание вины в совершенном преступлении, активное способствование раскрытию и расследованию преступления, раскаяние в содеянном, наличие малолетних детей у виновного, совершение преступлений и привлечение к уголовной ответственности впервые, положительные характеристики.

Согласно статьям 299 и 307 УК РФ при постановлении приговора суд обязан разрешить вопрос о наличии или отсутствии обстоятельств, отягчающих и смягчающих наказание подсудимого. Исходя из них требований, в приговоре необходимо указывать, какие обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности подсудимого, доказано при разбирательстве уголовного дела, а также мотивировать наличие обстоятельств, смягчающих или отягчающих наказание.

При назначении наказания по уголовным делам данной категории имелись случаи, когда данные положения закона не были соблюдены в полной мере при восстановлении приговора.

Так, апелляционным постановлением Владимирского областного суда от 7 декабря 2018 г. отменен приговор Петушинского районного суда Владимирской области от 15 сентября 2018 г., которым осужден Принцев И.Н. по ч. 6 ст. 264 УК РФ к наказанию в виде лишения свободы на 4 года 6 месяцев с лишением права управлять транспортным средством на 2 года 6 месяцев, с отбыванием наказания в колонии-поселении.¹ Основанием для

¹Апелляционное постановление № 22-2732/2018 от 7 декабря 2018 г. по делу № 22-2732/2018 Владимирский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/34FeMzb9254JdmE/>(дата обращения 17.04.2021)

отмены приговора послужило то обстоятельство, что адвокат выступил против воли подзащитного, не выполнил свои обязанности, связанные с представлением интересов судебное заседании Прынцева И.Н., тем самым лишив его права на эффективную защиту и доведение до суда позиции по рассматриваемому уголовному делу, то есть нарушение гарантированного Конституции РФ права на защиту. Кроме того, суд вышестоящей инстанции указал, что в описательно-мотивировочной части приговора, в качестве смягчающих наказание обстоятельств, судья признал принесение виновным лицом своих извинений, принять принятие мер и заглаживанию причиненного материального ущерба и возмещение морального вреда. Однако, приведя затем положение п. «к» ч. 2 ст. 264 УК РФ, суд сделал немотивированный вывод об отсутствии смягчающих обстоятельств, не приведя никаких обоснований данного вывода, что является недопустимым, поскольку непосредственно влияет на назначение наказания. Приговор районного суда отменен, уголовное дело направлено на новое судебное разбирательство.

Среди смягчающих наказание обстоятельства, предусмотренных ч. 1 ст. 61 УК РФ, особое значение имеют обстоятельства, установленные пунктами «и» и «к», поскольку их наличие уголовный закон связывает с применением положений ч. 1 ст. 62 УК РФ о назначении наказания не более двух третей максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания, предусмотренного соответствующей статье Особенной части УК РФ. Пунктом «и» ч. 1 ст. 61 УК РФ, в качестве одного смягчающих обстоятельств, предусмотрена явка с повинной. По смыслу закона явка с повинной в качестве обстоятельства, смягчающего наказание, учитывается в тех случаях, когда лицо в устной или письменном виде добровольно сообщило правоохранительные органы о совершенном им преступлении, когда эти органы не располагали сведениями о его причастности к совершению преступления. При решении вопроса о том, имело ли место

такое смягчающее наказание обстоятельство как явка с повинной, суды должны проверять, являлось ли сообщение о преступлении добровольным и не связано ли это с тем, что лицо было задержано в качестве подозреваемого и подтвердило свое участие в совершении преступления. При этом следует иметь в виду, что сообщение о преступлении может содержаться в объяснениях, данных лицом по поводу преступления, в рапорте сотрудника органа расследования с информацией о том, что конкретное лицо сообщило о совершении преступления и т.д. Однако в практике рассмотрения уголовных дел данной категории имелся случай, когда суд не уделил достаточного внимания исследованию сведений, указывающих на то, каким образом органам предварительного расследования стало известно о совершенном преступлении, что привело к постановлению несправедливого приговора.

Так, апелляционным постановлением апелляционной инстанции Белгородского областного суда от 4 декабря 2019 г. Алексеевского районного суда Белгородской области 25 октября 2019 г., которым Гриценко М.В. осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ.¹ Апелляционная инстанция в своем постановлении указала следующее. В качестве доказательства вины осужденного суд правильно принял во внимание показания свидетелей, являющихся сотрудниками полиции, которым Гриценко М.В. дал пояснения ДТП, утвердительно заявляя, что он управлял автомобилем в момент происшествия, при этом данные обстоятельства сотрудникам полиции известны не были. По мнению судебной коллегии, суд первой инстанции необоснованно не признал это заявление Гриценко М.В. о совершенном им дорожно-транспортном происшествии и явку с повинной не учел в качестве смягчающего наказание обстоятельства. При таких обстоятельствах приговор районного суда был изменен, наказание осужденному снижено и назначено с применением ч. 1 ст. 62 УК РФ.

¹Апелляционное постановление № 22-1910/2019 от 4 декабря 2019 г. по делу № 22-1910/2019 Белгородский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/keGaIMQ3hOLT/> (дата обращения 17.04.2021)

В соответствии с ч. 5 ст. 62 УК РФ и ч. 7 ст. 316 УПК РФ срок или размер наказания, назначаемого лицу, уголовное дело в отношении которого рассмотрено в особом порядке, не может превышать две трети максимального срока или размера наиболее строгого вида наказания, предусмотренного за совершенное преступление. Данное требование закона тоже соблюдается не всегда.

Так, апелляционным постановлением Верховного Суда Республики Хакасия от 6 января 2018г. измен приговор Черногорского городского суда Республики Хакасия от 8 сентября 2017г., которым Пикина Е.А. осуждена к 2 годам 6 месяцам лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством на 3 года.¹ На основании статьи 73 УК РФ назначенное Пикиной Е.А. наказание виде лишения свободы поставлено считать условным с испытательным сроком 4 года. Данное уголовное дело рассмотрено в особом порядке. Мотивируя свое решение, суда апелляционной инстанции указал следующее. При назначении наказания Пикиной Е.А., суд учел полное признание вины, раскаяние в содеянном, активное способствование раскрытию и расследованию преступления, наличие на иждивении малолетнего ребенка, состояние здоровья Пикиной Е.А., отсутствие отягчающих обстоятельств, и назначил ей наказание с применением ч. 5 ст. 62 УК РФ и ч. 7 ст. 316 УПК РФ в виде 2 лет 6 месяцев лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством на 3 года, но вместе с тем, судом при назначении наказания Пикиной Е.А. ее учтены положения ч. 1 ст. 62 УК РФ, в соответствии с которыми, при наличии смягчающих обстоятельств, предусмотренных п. «и» и (или) «к» ч. 1 ст. 61 УК РФ, и отсутствии отягчающих обстоятельств срок и размер наказания не может превышать двух третей максимального срока или

¹Апелляционное постановление № 22-1537/2018 от 6 января 2018 г. по делу № 22-1537/2018 Верховный Суд Республики Хакасия. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/xaK0Xvzw> (дата обращения 17.04.2021)

размера наиболее строгого вида наказания. Таким образом, наказание с учетом положений ч. 1 и ч. 5 ст. 62 УК РФ, ч. 7 ст. 316 УПК РФ в виде лишения свободы должно быть не более 2 лет 2 месяцев лишения свободы. Приговор районного суда изменен, наказание Пикиной Е.А. назначено с применением ч. 1 и ч. 5 ст. 62 УК РФ в виде 2 лет 1 месяца лишения свободы.

В соответствии с ч. 4 ст. 73 УК РФ при условном осуждении могут быть назначены дополнительные наказания, но условным может быть признано лишь основное наказание. Дополнительные наказания приводятся в исполнении реально, о чем следует указывать в резолютивной части приговора. Но на практике имеют место случаи, когда суды признают условным как основное, так и дополнительное наказание.

Например, Апелляционным определением судебной коллегии по уголовным делам Санкт-Петербургского городского суда от 12 декабря 2019 года отменен приговор Санкт-Петербургского районного суда от 27 сентября 2019 г., которым Груздев Н.Д. осужден к 3 годам лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством на 3 года.¹ На основании ст. 73 УК РФ (как указано в приговоре) постановлено назначенное наказание считать условным с испытательным сроком 1 год 6 месяцев. Судебная коллегия указала, что суд, признав Груздева Н.Д. виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, назначив ему наказание в виде лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством, необоснованно применял ст. 73 УК РФ и к дополнительному виду наказания. При таких обстоятельствах приговор признан незаконным и отменен, уголовное дело направлено на новое судебное рассмотрение.

Проведенным анализом установлено, что при назначении наказания в виде реального лишения свободы за преступления, предусмотренные ст. 264

¹Апелляционное постановление № 1-589/19 22-8905/2019 от 12 декабря 2019 Санкт-Петербургского городского суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/7eTRWNymxrxT/> (дата обращения 17.04.2021)

УК РФ, суды исходили из общих начал назначения наказания, изложенных в ст.60 УК РФ. Также можно отметить то, что учитывается характере и степень общественной опасности преступления, личность виновного, обстоятельства, смягчающие наказание, а также влияние назначенного наказания на исправление осужденного и условия жизни его семьи. Наказание виде реального лишения свободы, из числа предусмотренных за совершение преступления по статье 264 УК РФ назначалось случае, если менее строгий вид наказания не мог обеспечить достижения цели наказания. Так, при наличии в санкции статьи 264 УК РФ альтернативных видов наказания, реальное лишение свободы назначалось лицам, которые допустили грубое нарушение ПДД, управляли автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, совершали ранее административные правонарушения в области дорожного движения, не приняли меры к возмещению вреда, скрылись с места ДТП, были лишены права управлять транспортным средством.

Например, приговором Няганский городской суд Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 11 декабря 2018 года Прокопцев А.А. осуждён по ч.2 статьи 264 УК РФ с применением статьи 62 УК РФ к 1 году 6 месяцам лишения свободы с лишения права управления транспортным средством на 3 года с отбыванием наказания в колонии-поселении.¹ Суд назначил Прокопцеву А.А. наказание, связанное с изоляцией от общества, на том основании, что в момент совершения преступления он управлял автомашиной, находясь в высокой степени алкогольного опьянения, ранее неоднократно привлекался к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, в том числе за превышение установленной скорости движения. Суд счел, что назначение иных видов наказания, кроме лишения свободы, не достигнет цели наказания –

¹Решение № 2074/2018 2-2074/2018 от 11 декабря 2018 г. по делу № 2074/2018 Няганский городской суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/bTEKEZRSEiHE/>(дата обращения 17.04.2021)

исправление осужденного и предупреждение совершения новых преступлений.

Назначение наказания в виде реального лишения свободы в приговорах судов мотивировано, в судебных решениях содержится суждения, по которым суд пришел к выводу о невозможности исправления этих лиц без изоляции от общества.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Решение проблем качественного обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствование нормативных правовых актов, регламентирующих данные отношения, имеет принципиальное значение для снижения уровня дорожно-транспортной аварийности.

Анализ научной, учебной литературы, нормативных правовых актов и правоприменительной практики показал, что немаловажным фактором в данном случае является создание условий для привлечения виновных лиц к уголовной ответственности, обусловленных справедливостью правовых запретов и адекватных им мер принуждения.

По результатам исследования можно сделать следующие выводы.

Представляется логичным признавать объектом общественные отношения, которые характеризуют безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств. Опасность преступлений ст. 264 УК РФ заключается в том, что лицо, которое управляет автомобилем, трамваем или иным транспортным средством, по своему состоянию, не способно обеспечить безаварийность и безопасность движения.

Транспорт – производственно-технологический комплекс. Из этой характеристики стоит исходить при определении предмета преступления. Законодатель правильно не признает орудием преступления транспортное средство, но и при этом все равно возникают сложности с определением предмета. По нашему мнению, предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ следует признавать механическое транспортное средство, на управление которым, в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляются специальные права.

Законодатель определяет характер вины как неосторожность, по отношению к наступившим последствиям, в результате которых, причинен

вред здоровью человека или привело к смерти. Нужно учитывать сложную форму вины, так как в иных случаях содеянное необходимо рассматривать как умышленное убийство, совершенное с использованием транспортного средства.

Обязательно должны быть учтены три основных признака состава преступления, с точки зрения объективной стороны:

- преступное деяние в виде нарушения лицом, которое управляет автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- последствия, которые способствовали причинению тяжкого вреда здоровью или повлекли смерть;
- причинно-следственная связь.

При отсутствии хотя бы одного из них, о составе преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ не может быть и речи. Рассмотрение субъективной стороны показало, что психическое отношение виновного к действию и их последствиям неоднородны. При анализе судебной практики видно, что правила нарушаются, в основном, умышленно, в связи с чем, зачастую виновное лицо халатно относится к последствиям этих нарушений (преступное легкомыслие или небрежность). При этом существует ряд проблем в законодательстве, для их решения необходима разработка и принятие дополнительных мер правового характера, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для восполнения пробелов в законодательстве, по результатам работы были сделаны следующие выводы и предложения.

В судебной практике часто встречаются проблемы при определении предмета преступления, в связи с этим, целесообразно изменить формулировку ч.1 ст. 264 УК РФ следующим образом:

1. Нарушение лицом, управляющим механическим транспортным средством,

на управление которым предоставляется специальное право, правил безопасности движения и эксплуатации транспортного средства, повлекшее по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека.

Также, для упрощения понимания смысла ст. 264 УК РФ, необходимо включить примечание к статье о понятии механического транспортного средства, либо установить примечание ссылку на пункт 1.2 Правил дорожного движения: «Под механическим транспортным средством понимается любое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Терминал распространяется также на любые тракторы и самоходные машины»; на практике нередко возникают ситуации, когда результате транспортного преступления вредные последствия различной степени тяжести причиняются нескольким потерпевшим. В такой ситуации судебная практика испытывает сложности в квалификации, в данном случае необходимо всегда учитывать то, что есть лицо, которое всегда начинает цепь событий, которая ведет к неблагоприятным последствиям ст. 264 УК РФ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

РАЗДЕЛ 1 НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Конституция РФ с внесенными поправками от 14.03.2020 // Официальный интернет-портал правовой информации URL <http://www.pravo.gov.ru>. 04.07.2020.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 №195-ФЗ: (ред. от 30.04.2021, с изм. от 17.05.2021) //Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. №1. Ст. 1.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. №64-ФЗ: (ред. от 05.04.2021, с изм. от 08.04.2021) //Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. №25. Ст. 2954.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 №177-ФЗ: (ред. от 30.04.2021, с изм. от 13.05.2021) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. №52. Ст. 4921.
5. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №195-ФЗ: (ред. от 30.07.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. №50. Ст. 4873.
6. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 №16-ФЗ: (ред. от 09.02.2007) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. №7. Ст. 837.
7. Федеральный закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации от 21.11.2011 № 323-ФЗ: (ред. от 30.04.2021) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 48. Ст. 6724.
8. Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 №1090: (ред. от 31.12.2020) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

9. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» от 17.08.2007 г. №522: (ред. от 17.11.11) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. №35. Ст. 4308.
10. Приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» от 24.04.2008 г. №194н: (ред. от 18.01.2012) // Российская газета. 2008. №188.
11. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. Санкт-Петербург: Типография Второго отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярия. 1845. С. 923.
12. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» от 29.06.1995 №647: (ред. от 04.09.2012) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. №28. Ст. 2681. (утратил силу)
13. Декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)» от 10 июня 1920 г. // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов. 1920. (утратил силу)

РАЗДЕЛ II ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Агарков, М.М. Избранные труды по гражданскому праву в 2-х т. Т.2 / М. М. Агарков // Общее учение об обязательствах и его отдельных видах: учебное пособие. М.: Статут. 2014. С. 536
2. Алексеев, Н.С. Транспортные преступления: учебник / Н.С. Алексеев. М.: Госюриздат. 1957. С. 147.
3. Винокуров, В. Н. Объект преступления: монография / В.Н. Винокуров. М.: 2015. С. 322.

4. Войтенков, Е.А. Вопросы юридической ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения (историко-правовой обзор) / Е.А. Войтенков // Вестник Московского университета МВД России. 2018. №8. С. 4.
5. Гаухман, Л.Д. Квалификация преступлений: понятие, значение, правила: учебное пособие / Л.Д. Гаухман. М.: Центр ЮрИнфоР. 2016. С. 475.
6. Головин, А.Ю., Бессаб Н.С. Некоторые правовые проблемы определения момента смерти человека как юридического факта / А.Ю. Головин, Н.С. Бессаб // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2017. №3-2. С. 5.
7. Гридасова, Л.В. О некоторых вопросах характеристики объекта дорожно-транспортных преступлений (ст. 264 и ст. 268 УК РФ): научная статья в журнале / Л.В. Гридасов // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями: изд-во Барнаул. Юрид. института МВД России. 2015. С. 10.
8. Дагель, П.С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы: научная статья / П.С. Дагель. М.: Юрид. лит. 1977. С. 73.
9. Дагель, П.С., Котов, Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление: учебник / П.С. Дагель, Д.П. Котов. М.: Воронеж. 1974. С. 243.
10. Ермаков, Ф.Х. Проблемы установления непосредственной причинной связи в дорожно-транспортных происшествиях: научная статья / Ф.Х. Ермаков // Российская юстиция. 2018. №6. С.86.
11. Иванчин, А. В. Конструирование состава преступления: теория и практика: монография / А.В. Иванчич. М.: ООО Проспект. 2016. С. 352.
12. Иногамова-Хегай, Л.В., Рарог, А.И., Чучаева, А.И. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: учебник. / Л.В. Иногамова-

- Хегай, А.И Рарог, А.И. Чучаева. 2-е изд., исправл. и доп. М.: Контракт, Инфра-М. 2018. С. 795.
13. Исаев, Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / Н.И. Исаев. М.: Юриспруденция. 2017. С. 187.
 14. Козун, А.В. Некоторые вопросы уголовно-правовой оценки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): межвуз. сб. науч. тр. / А.В. Козун // Законодательство и практика. Омск: РИО Омской академии МВД России. 2017. №2 (27). С. 349.
 15. Кононов, А.Л. Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные преступления. / А.Л. Кононов // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью: сб. тез., научн. докл. и сообщ. Тюмень. 1941. С. 274.
 16. Коробеев, А.И. Транспортные преступления: учебник / А.И. Коробеев. Спб.: Юридический центр Пресс. 2018. С. 540.
 17. Кременов, И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления: учебник / И.Н. Кременов. Ташкент. 1990. С. 314.
 18. Кудрявцев, В.Н. Об отношении объекта и предмета преступления / В.Н. Кудрявцев // Советское государство и право. Юрид. журнал. 1951. №8. С. 359.
 19. Кудрявцев, В.Н. Объективная сторона преступления: научная статья / В.Н. Кудрявцев. М.: Гос юр издательство. 1960. С. 19.
 20. Куринов, Б.А. Автотранспортные преступления: учебник / Б.А. Куринов. М.: Госюриздат. 1970. С. 208.
 21. Куринов, Б.А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте: учебник / Б.А. Куринов. М.: Госюриздат. 1957. С. 192.

22. Лукьянов, В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. / В.В. Лукьянов. М.: Юрид. лит. 1983. С.214.
23. Лунева, А.В. Проблемы установления момента начала жизни новорожденного / А.В. Лунева // Проблемы в Российском законодательстве. Юрид. журнал. 2018. №1. С. 2.
24. Наумов, А.В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций/А.В. Наумов. М.: Бек. 2016. С. 635.
25. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу РФ: в 2 т. / под. ред. П.Н. Панченко. Н. Новгород. 2017. Т. 2. С. 1232.
26. Нерсесян, В.А. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности: диссертация / канд. юрид. наук. В.А. Нерсесян // Российская юстиция. 2006. №10. С. 123.
27. Никифоров, Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву: учебное пособие / Б.С. Никифоров. М.: 1960. С. 226.
28. Новоселов, Г.П. Учение об объекте преступления. Методологические аспекты: диссертация / канд. юрид. наук. Г.П. Новоселов. М.: Норма. 2016. С. 259.
29. Ожегов, С.И. Словарь русского языка. / С.И. Ожегов. М.: 1984. С. 1113.
30. Османов, М.Х. Становление и развитие института уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / М.Х. Османов // Сборник статей победителей VII Международного научно-практического конкурса. 2017. С. 86.
31. Пионтковский, А.А. Уголовное право РСФСР. Часть Общая: учебник / А.А. Пионтковский. М. 1924. С. 235.
32. Рарог, А. И. Квалификация преступлений по субъективным признакам: монография / А.И. Рарог. СПб.: «Юридический центр Пресс». 2017. С. 232.

33. Рарог, А.И. Субъективная сторона и квалификация преступлений: монография / А.И. Рарог. М.: 2016. С. 334.
34. Ревин, В.П. Уголовное право России. Общая часть: учебник / В.П. Ревин. 2-е изд., испр. и доп. М: Юстицинформ, 2010. С. 580.
35. Рукавишников, Е.А. Уголовная ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности: автореф. дис. канд. юрид. наук. / Е.А. Рукавишников. Томск. 2013. С. 219.
36. Сирохин, А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период / А.И. Сирохин // Транспортное право. СПб.: Изд-во "Юридический центр Пресс. 2015. №3. С. 432.
37. Скляр, С.В. Вина и мотивы преступного поведения: диссертация / канд. юрид. наук. С.В. Скляр. СПб. 2017. С. 212.
38. Таганцев, Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая: учебник в 2 т. / Н.С. Таганцев. М.: 1994. Т. 1. С. 178.
39. Тарбагаев, А.Н. Место совершения преступления. / А.Н. Тарбагаев // Юрид журнал. Уголовное право. 2009. №3. С. 59.
40. Уголовное право. Особенная часть: учебник / отв. ред. И.Я. Козаченко, Г.П. Новоселов. 4-е издание., изм. и доп. М: Норма. 2018. С. 351.
41. Федорченко, М.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой криминологический аспекты: диссертация / канд. юрид. наук. Н. Новгород. 2016. С. 218.

РАЗДЕЛ III ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЫСШИХ ИНСТАНЦИЙ И МАТЕРИАЛЫ ЮРИДИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» от 24.10.2006 №18: (ред. от 25.06.2019) // Бюллетень Верховного Суда. 2006. № 12.
2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 09.12.2008 №25 (ред. от 24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.
3. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» от 26.01.2010 №1 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. №3.
4. Апелляционное постановление №22-2475/2017 от 27 декабря 2017 г. по делу №222475/2017 Вологодского областного суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/m1cLEseGCr5O/> (дата обращения 17.04.2021)
5. Апелляционное постановление №22-2807/2018 от 28 декабря 2018 г. по делу № 22-2807/2018 Пензенского областного суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/brD23vw0UHU> (дата обращения 17.04.2021)
6. Апелляционное постановление №22-5439/2018 от 28 декабря 2018 г. по делу №225439/2018 Алтайского краевого суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/mS8yhuETmM6N/> (дата обращения 17.04.2021)
7. Апелляционное постановление №22-2732/2018 от 7 декабря 2018 г. по делу №22-2732/2018 Владимирский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/34FeMzb9254JdmE/> (дата обращения 17.04.2021)

8. Апелляционное постановление №22-1537/2018 от 6 января 2018 г. по делу №22-1537/2018 Верховный Суд Республики Хакасия. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/xaK0Xvzw> (дата обращения 17.04.2021)
9. Апелляционное постановление №1-589/19 22-8905/2019 от 12 декабря 2019 г. Петербургского городского суда. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/7eTRWNymxgxT/> (дата обращения 17.04.2021)
10. Апелляционное постановление №22-1910/2019 от 4 декабря 2019 г. по делу №22-1910/2019 Белгородский областной суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/keGalMQ3hOLT/> (дата обращения 17.04.2021)
11. Решение №2074/2017 2-2074/2018 от 11 декабря 2018 г. по делу №2074/2018 Няганский городской суд. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/bTEKEZRSEiHE/> (дата обращения 17.04.2021)
12. Приговор №22-637 /2019 от 22 декабря 2019 г. по делу №22-637/2019 Верховного Суда Республики Алтай. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/H1KnpopE5CWv/> (дата обращения 17.04.2021)
13. Приговор № 1-514/2019 от 28 декабря 2019 г. по делу №1-514/2019 Северодвинского городского суда Архангельской области. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/BUG0lmCjjElZ/> (дата обращения 17.04.2021)
14. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 06.10.1970 №11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» (утратил силу)