

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)
Юридический институт
Магистратура

УДК 343.79

Барбей Екатерина Андреевна

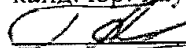
НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание степени магистра
по направлению подготовки
40.04.01 – «Юриспруденция»

Руководитель ВКР

канд. юр. наук, доцент

 И.А. Никитина

«15» 05 2020 года.

Автор работы



Е.А. Барбей

Томск – 2020

ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Магистратура

ЗАДАНИЕ

по подготовке выпускной квалификационной (магистерской) работы

студенту Барбей Екатерине Андреевне

Тема выпускной(квалификационной)работы «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»

Утверждена _____

Руководитель работы: канд. юр. наук, доцент И.А. Никитина

Сроки выполнения выпускной (квалификационной) работы:

1). Составление предварительного плана и графика написания выпускной (квалификационной) работы

с «15» ноября 2018 г. по «10» декабря 2018 г.

2). Подбор и изучение необходимых нормативных документов, актов и специальной литературы с «10» декабря 2018 г. по «10» декабря 2019 г.

3). Сбор и анализ практического материала с «10» декабря 2018 г. по «20» апреля 2020 г.

4). Составление окончательного плана выпускной (квалификационной) работы с «15» декабря 2018 г. по «20» апреля 2020 г.

5). Написание и оформление выпускной (квалификационной) работы с «01» февраля 2020 г. по «15» мая 2020 г.

Если работа выполняется по заданию организации указать ее _____

Встречи дипломника с научным руководителем – ежемесячно (последняя неделя месяца в часы консультаций).

Научный руководитель _____

С положением о порядке организации и оформления выпускных (квалификационных) работ ознакомлен, задание принял к исполнению _____

Аннотация

магистерской диссертации

на тему: «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»

В настоящей работе рассматривается общая и криминологическая характеристика преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Магистерская диссертация состоит из введения, трех глав и заключения. Объем основного содержания работы составило 87 страниц, было использовано 62 источника.

В связи с распространённостью дорожно-транспортных происшествий, и связанных с ними негативными последствиями, такими как причинение вреда здоровью и жизни людей, это вызывает необходимость особо подробно изучить данную тематику.

Во введении определена актуальность темы, объект, предмет исследования, а также содержится цель и задачи магистерской диссертации.

Первая глава содержит уголовно-правовую характеристику преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, а именно объект, субъект, объективную сторону, субъективную сторону данного преступления.

Вторая глава содержит, квалифицированные виды ст. 264 УК РФ, в частности содержит преступления, которые предусмотрены ч. 2, ч. 3, ч. 4, ч. 5, ч. 6 ст. 264 УК РФ.

В третьей главе, рассматривается криминологическая характеристика преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. А также рассматриваются детерминанты и меры предупреждения, преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ.

В заключении магистерской диссертации изложены основные выводы, сделанные при исследовании данного вида преступления.

Автор работы



Е.А. Барбей

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	4
1. Уголовно правовая характеристика преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	8
1.1 Объект преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	8
1.2 Объективная сторона преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	14
1.3 Субъект, субъективная сторона преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	25
2. Квалифицированные виды преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	37
2.1 Преступления, предусмотренные ч. 3, 5 статьи 264 УК РФ	37
2.2 Преступления, предусмотренные ч. 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ	39
3. Предупреждение преступлений, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	45
3.1 Криминологическая характеристика преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	45
3.2 Причины и условия, способствующие совершению преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	62
3.3 Меры предупреждения преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	66
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	80
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	83

ВВЕДЕНИЕ

В настоящий момент транспорт имеет большое значение в общественной и профессиональной жизни любого гражданина. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, довольно редко носит массовый характер причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, тем не менее, необходимо учитывать, что именно дорожно-транспортные преступления занимают лидирующую позицию, в связи с чем на сегодняшний день являются самыми распространенными среди транспортных преступлений. Ежегодно в России, получают ранения более чем полутора сотнях тысяч людей в ДТП, более двухсот тысяч людей гибнут, тогда, когда число пострадавших от умышленных преступлений против личности гораздо ниже, нежели от транспортных преступлений. Это является важной социальной проблемой, которая требует решений. Однако главная причина этих происшествий исходя из статистики – низкий уровень культуры водителей, также включающей в себя вождение в нетрезвом виде (от 45% до 50 % аварий), разговоры по телефону и смс-переписка, лихачество (35-38% аварий со смертельным исходом). Официальная статистика ГИБДД показывает, что в 2017 году произошло 173694 аварий, в результате которых погибли 20308, а ранены 221140 человека. В 2018 году аварий было меньше – 169432, из которых погибло 19088, а ранено 215374. В 2019 году произошло 168099 аварий, в результате которых погибло 18214 человек, а ранено 214853.

Последствия таковы, что многие из таких людей могут стать маргинальными личностями. Также помимо того, что аварии являются трагедией не только для самих людей, их родных и близких, но и способствуют социально-экономическому упадку страны.

Повышение уровня безопасности дорожного движения достигается законодателем за счет норм уголовного права, особое место среди которых занимает ст. 264 УК РФ. Данная норма предусматривает наступление уголовной ответственности за нарушение требований о безопасности дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств.

Ценность данной нормы определяется тем, что законодатель поместил её в раздел преступлений против общественной безопасности, таким образом, подчеркивает опасность рассматриваемых преступлений как для всего общества в целом, так и для конкретного человека.

Актуальность темы изучения разъясняется тем, что в последние годы был внесен ряд изменений и дополнений, которые призваны увеличить защищенность дорожного перемещения, усовершенствовать законодательное устройство ее регулирования, в административное и уголовное законодательство об ответственности за транспортные нарушения закона и правонарушения, а еще в Правила дорожного движения Российской Федерации, но это реформирование законодательства не всякий раз поочередно, а принимаемые решения иногда неверны и непросто объяснимы с позиции логики и справедливости.

Так, любое предложение по усовершенствованию законодательства должно базироваться на существующем научном анализе правового инструмента, способов обеспечения защищенности объектов охраны, выявления их дефектов, обосновании предлагаемых перемен, криминологической экспертизе их принятия, статистических показателях, учете интернационального навыка борьбы с преступностью.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие при нарушении ПДД и эксплуатации ТС.

Предмет исследования – уголовно-правовые нормы, предусматривающие ответственность за несоблюдение ПДД и эксплуатации ТС, а также практика их применения.

Целью изучения является уголовно-правовая характеристика преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Для достижения поставленной цели, необходимо решить ряд задач, таких как:

1. рассмотреть объект, объективную сторону, субъект и субъективную сторону преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;

2. изучить квалифицированные виды преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;

3. определить степень общественной опасности преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ;

4. дать криминологическую характеристику преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ;

5. выявить причины и условия, способствующие совершению преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ;

6. определить меры предупреждения преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

Степень научной разработанности данного исследования. К существующим проблемам уголовно-правового регулирования и квалификации ДТП обращались в своих трудах многие российские ученые, такие как: Н.С. Алексеев, А.П. Бохан, Т.А. Батрова, В.К. Глистин, И.Я. Казаченко, С.И. Гирько, М.С., Гринберг, И.Н. Кременов, В.Н. Кудрявцев, В.В. Лукьянов, В. Нерсесян, И.М. Тяжковой, В.И. Жулев, В.И. Касынюк, А.И. Коробеев, Ю.А. Королев, Л.Е. Карпов, В.И. Майоров, В.М. Мешков, С.А. Зворыгина, Н.Ю. Хаманева, В.Н. Хорьков, А.И. Чучаев и др.

Нормативно-правовой базой данного исследования выступают: Конституция РФ, уголовное, уголовно-процессуальное, а также административное законодательство, Правила дорожного движения РФ. Кроме этого, в ходе исследования изучались ведомственные акты МВД России, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения.

В ходе исследования указанной темы применялись методы, такие как общенаучный диалектический метод познания, исторический, статистический, системный, логико-юридический, сравнительно-правовой методы и др.

Теоретическое значение диссертации заключается в том, что в ней проведено комплексное исследование теоретических и практических проблем

уголовно - правовой характеристики преступного нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что ее результаты могут быть использованы в целях дальнейшей разработки теории уголовного права, в целях совершенствования уголовного законодательства, в учебном процессе, в процессе повышения квалификации практических работников.

Эмпирической основой исследования составили 74 уголовных дела, рассмотренных в Ленинском районном суде г. Томска за период с 2015 г. по 2020 г., а также выступают материалы обобщения судебной практики РФ, разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, данные официальной статистики, официально опубликованная практика Верховного Суда РФ.

Структура исследования состоит из введения, трех глав и восьми параграфов, заключения и списка нормативных правовых актов и литературы.

1. Уголовно правовая характеристика преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

1.1. Объект преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Объект преступления, его правильное определение является важным фактором в раскрытии социально-политической сущности преступления, квалификации деяния, отграничении его от других составов преступления и индивидуализации наказания. Под объектом преступления принято понимать те общественные отношения, которым причиняется вред совершенным преступлением.

Дискуссионным считается вопрос об объекте преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ. Некоторые авторы, такие как Глистин В.К., Боровский И.С., придерживаются такой позиции, при которой под непосредственным объектом преступления ст.264 УК РФ, следует понимать те общественные отношения, которым причиняется вред ДТП¹.

Другие же исследователи, в частности Куринов Б.А., определяют под непосредственным объектом – защищенность перемещения автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и других самоходных машин².

Но с указанными трактовками объекта преступления согласиться достаточно сложно, т.к. они отражают не в полной мере весь объем и содержание охраняемых уголовным законом общественных отношений. Возникновение разнообразных позиций исследователей о вопросе объекта преступления ст.264 УК РФ, связано с тем, что само законодательство в

¹Глистин В.К., Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления. Квалификация и методика расследования. - Л.: Институт усовершенствования следственных работников, 1969. - С.4.; Козаченко И.Я. Советское уголовное право: Часть Особенная. - М.: Юрид. лит., 1975. - С. 409.

² Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. - М.: Юрид. лит., 1970. - С. 20.

данной сфере претерпевает изменения, в связи, с чем меняется и понимание охраняемого объекта.

Наиболее полно определяет объект преступления Коробеев А.И., он считает, что именно безопасность функционирования всех видов ТС, о которых говорится в примечании к ст.264 УК РФ, является непосредственным объектом преступления указанной статьи³.

Объект преступления ст.264 УК РФ, состоит из нескольких общественных отношений – безопасность функционирования ТС и отношения, связанные с охраной жизни и здоровья граждан, а также окружающей среды, и, следовательно, является сложным.

Обратимся к судебной практике. Гражданин К., не имея при себе водительского удостоверения, осознавая, управлял технически неисправным мотоциклом «Урал», нарушая требования п.2.1.1 и п.2.3.1 ПДД РФ. К. двигался по взлетной полосе от здания *** к проезжей части, при этом в нарушении требований п.2.1.2 ПДД РФ перевозил в боковой коляске мотоцикла, пассажира М. без мотошлема. Кроме этого, в несоблюдение требований п.10.1 абзац 1 ПДД РФ, К. управлял ТС со скоростью, не обеспечивающей ему возможность постоянного контроля над движением этого ТС, вследствие своей невнимательности гражданин К. совершил наезд на неустановленное препятствие и потерял контроль над управлением мотоцикла. В несоблюдение требований п.10.1 абзац 2 ПДД РФ, из-за неисправности тормозной системы мотоцикла, не смог снизить скорость, до полной остановки ТС, а продолжил создающее опасность движение, вследствие чего допустил опрокидывание мотоцикла. В результате пассажир мотоцикла М. получила тяжкий вред здоровью и скончалась на месте.

Усть-Илимский городской суд Иркутской области признал К. виновного в совершении преступления, предусмотренного ч.3 ст.264 УК РФ и назначил

³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. - С. 120.

наказание с применением ч.5 ст.62 УК РФ в виде 1 года 8 месяцев лишения свободы с лишение права управления ТС на срок 2 года⁴.

Но в современной науке уголовного права вопрос «горизонтального» деления непосредственного объекта рассматриваемых преступлений является неразрешенным. С точки зрения некоторых исследователей, в основу непосредственного объекта исследуемого преступления как двуобъектного, положено его деление на основной объект (безопасность дорожного движения и эксплуатация ТС) и дополнительный объект (здоровье и жизнь другого человека или нескольких лиц). Но в соответствии и с другим, противоположным мнением, преступления ст.264 УК РФ являются однообъектными. В доказательство своего мнения исследователи указывают именно на саму особенность объекта транспортных преступлений, который включает в свое содержание жизнь и здоровье людей, окружающую среду, интересы безаварийной работы транспорта, и, соответственно, выделение дополнительного объекта преступления не требуется⁵.

Согласно ст.2 Федерального закона от 10.12.1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁶ под защищенностью дорожного перемещения следует понимать «состояние предоставленного процесса, отражающее уровень безопасности его членов от ДТП и их последствий».

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения, согласно ст.3 указанного Закона, являются:

1. приоритет жизни и здоровья граждан, которые принимают участие в дорожном перемещении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

⁴ Приговор Усть-Илимского городского суда Иркутской области от 26.02.2013 Дело №1-78/2013 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rospravosudie.com/court-ust-ilimskij-gorodskoj-sud-irkutskaya-oblast-s/act-107295202/> (дата обращения 10.02.2020)

⁵ Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. - С. 69-71.

⁶ Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, №50, ст.4873.

2. приоритет ответственности страны за обеспечение защищенности дорожного перемещения над ответственностью людей, которые принимают участие в дорожном движении;

3. при обеспечении безопасности дорожного движения, необходимость соблюдения интересов общества, самих граждан и государства в целом;

4. необходимость программно-целевого подхода к деятельности по обеспечению дорожного движения.

Объект преступления служит в качестве основания для разграничения различных составов между собой и должен учитываться при квалификации преступления.

Следует также отметить, что в преступлении объект выступает в качестве основного критерия классификации преступлений. Именно разграничение преступлений на группы в зависимости от характера объекта, то есть от характера охраняемых общественных отношений лежит в основе структуры Особенной части УК РФ.

Вне зависимости от места нарушения водителем ПДД и совершения дорожно-транспортного происшествия, причинившее соответствующие последствия, действия водителя должны рассматриваться как совершенные в области дорожного движения и соответственно квалифицироваться по ст. 264 УК РФ.

Следует отметить, что в теории уголовного права нет единого мнения о том, что же считать предметом преступления. Наиболее распространенным является представление о предмете как о каком-то материальном объекте, в связи с которым или по поводу которого совершается преступление.

Пашковская А.В. определяет предмет преступления как «овеществленный элемент материального мира, воздействуя на который виновный осуществляет посягательство на объект преступления»⁷. Батрова Т.А. указывает, что транспорт, в случае его повреждения или уничтожения

⁷ Курс уголовного права: Общая часть: Т.1 / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. - М., 1999. - С.210

может быть предметом транспортного преступления, а в случае нарушения на нем ПДД и причинения указанных в законе последствий должен рассматриваться как средство совершения преступления⁸. Но для более точного уяснения специфики рассматриваемого преступления необходимо определить, что следует понимать под ТС.

В соответствии со ст.2 Федерального закона от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁹ под ТС понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

В диспозиции ст.264 УК РФ говорится о нарушении лицом, управляющим автомобилем, трамваем, другими механическими ТС, при этом в примечании к исследуемой статье поясняется, что под «другими механическими ТС» следует понимать трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также ТС, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. То есть к предмету относятся: автомобили грузовые, пассажирские (легковые и автобусы), комбинированные, специальные (пожарные, санитарные), трамваи, троллейбусы, трактора, мотоциклы, и иные самоходные машины. Под иными самоходными машинами признаются дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины, например, экскаватор, грейдер, автокран, автопогрузчик.

Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации лицом, который управляет транспортным средством, не оборудованным двигателем, например, велосипед, самокат, инвалидная коляска, гужевые повозки, и повлекшее по неосторожности тяжкий вред здоровью или смерть человека,

⁸ Батрова Т.А. Причинение вреда в экстремальных условиях осуществления профессиональной деятельности на транспорте (уголовно-правовые аспекты). –Рязань, 2004. – 16 с.

⁹ Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст.4873.

подлежит квалификации по ст. 268 УК РФ. Если двигатель ТС вышел из строя и дальнейшее передвижение возможно только вручную (например, толкание машины), то деяние необходимо квалифицировать как несоблюдение действующих правил безопасной работы транспорта, по ст. 268 УК РФ, но только если такой автотранспорт не буксируется другим ТС.

Под признаки ст. 264 УК РФ не подпадают случаи нарушения правил дорожного движения при управлении боевыми, специальными или транспортными машинами, принадлежащими военному ведомству, например, Вооруженным Силам РФ, Министерству обороны РФ, Министерству внутренних дел РФ. Следует отметить, что нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, повлекшее за собой несчастные случаи с людьми или другие тяжкие последствия, подлежит квалификации по ст. 350 УК в том случае, если оно совершено при управлении машиной военнослужащим, к ним относят танки, бронетранспортеры, самоходные артиллерийские установки.

В случаях, когда военнослужащий нарушает правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств на личном транспорте или на транспортном средстве, которые не принадлежат военному ведомству, виновный подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ.

В связи с вышесказанным, можно сделать вывод о том, что родовым объектом являются общественные отношения, связанные с обеспечением общественной безопасности и общественного порядка. Видовым объектом преступления являются общественные отношения, связанные с безопасностью движения и эксплуатации транспорта.

По моему мнению, непосредственным основным объектом следует признать общественные отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека в рамках соблюдения правил дорожного движения. Дополнительным объектом преступления являются общественные отношения, обеспечивающие охрану здоровья и жизни человека.

1.2 Объективная сторона преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Объективная сторона является вторым необходимым элементом исследуемого состава преступления. Кудрявцев В.Н. писал: «Объективная сторона есть процесс общественно небезопасного и противоправного посягательства на охраняемые законодательством интересы, рассматриваемый с его наружной стороны с точки зрения поочередного становления тех событий и явлений, которые начинаются с криминального действия (бездействия) субъекта и завершаются пришествием криминального результата»¹⁰.

Обязательными признаками объективной стороны преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, являются: деяние (действие или бездействие), состоящее в нарушении ПДД и эксплуатации ТС; общественно опасные последствия в виде причинения смерти либо тяжкого вреда здоровью; причинная связь между деянием и общественно опасными последствиями. Признаки, характеризующие место и средство преступления, относятся также к обязательным признакам объективной стороны исследуемого преступления.

Так, первой составляющей объективной стороны является деяние, состоящее в нарушении ПДД и эксплуатации ТС.

Несоблюдение ПДД имеет возможность быть совершено методом воздействия или же бездействия. Методом воздействия преступление имеет возможность быть совершено в случаях, нарушения запрещающей нормы, таким примером может быть несоблюдение скоростного режима, движение на запрещающий знак светофора, обгон в неполюженном месте и ряд иных нарушений. Преступление, совершенное бездействием, имеет место тогда, когда лицо нарушает норму, в силу требований закона, которая обязывает к совершению конкретных поступков, такими примерами могут выступать не

¹⁰ Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. - М.: Госюриздат, 1960. - С.9.

выключение дальнего света при приближении встречного автомобиля, неприменение торможения при появлении препятствия на пути и т.д.

Обратимся к судебной практике. Балашихинским городским судом, гражданин Б., признан виновным по ст.264 УК РФ, ему назначено наказание в виде лишения свободы сроком на 1 год и лишением права управления ТС сроком на 2 года. Гражданин Б., управляя технически исправным ТС, двигаясь в темное время суток при искусственном освещении, без ограничения видимости допустил наезд на пешехода А., который переходил дорогу по нерегулируемому пешеходному переходу. В результате ДТП Б. нарушил требования п.п.1.3,1.5,14.1,14.2 ПДД РФ, и в результате преступной неосторожности А. был причинен тяжкий вред здоровью, в результате которого А. скончался¹¹.

Диспозиция ст.264 УК РФ имеет бланкетный характер. В п.3 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008г. №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с несоблюдением ПДД и эксплуатации ТС, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»¹² говорится, что при рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных ст.264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, несоблюдение каких конкретно пунктов ПДД или правил эксплуатации ТС повлекло наступление последствий, указанных в ст.264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это несоблюдение». В случае отсутствия такого указания, дело подлежит прекращению.

Единым НПА, несоблюдение требований которого лежит в основе определения допущенного нарушения являются Правила дорожного движения РФ (далее ПДД РФ), утвержденные постановлением Совета

¹¹Решение Балашихинского городского суда от 06.03.2014 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://online-zakon.ru/>(дата обращения 10.02.2020)

¹² Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением ПДД и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета, №265, 26.12.2008.

Министров РФ от 23.10.1993г. №1090¹³. Согласно п.1.1 указанных Правил, только этот акт устанавливает «единый порядок дорожного движения на всей территории РФ. Иные нормативные акты, касающиеся дорожного движения, обязаны основываться на притязаниях Правил и не возражать им». Таким образом, инструкции, положения и иные ведомственные акты не должны противоречить Правилам, а могут лишь конкретизировать их положения.

На практике вызывает проблемы совершение преступления в форме нарушения эксплуатации ТС, т.к. фактически не существует единого нормативного акта, который устанавливает порядок эксплуатации ТС. Относительно правил порядка эксплуатации, такие правила содержатся в различных ведомственных инструкциях, распоряжениях и иных актах.

В юридической литературе существует позиция, что не имеет самостоятельной природы общественно опасное деяние как несоблюдение правил эксплуатации ТС¹⁴. Аргументом указанной позиции является то, что сами ПДД содержат запрет на эксплуатацию технически-неисправного ТС, т.е., нарушая эксплуатацию ТС, лицо нарушает ПДД. Сузить круг охватываемых исследуемой нормой преступлений, можно путем исключения из диспозиции статьи нарушения правил эксплуатации водителем ТС.

Как отмечает Коробеев А.И., важно учитывать, что ответственность по ст.264 УК РФ наступает за несоблюдение таких правил эксплуатации ТС, которые находятся в тесной связи с обеспечением безопасности движения¹⁵.

Так, несоблюдение одних лишь правил эксплуатации ТС (без управления самим этим ТС) не влечет квалификации по ст.264 УК РФ.

Обратимся к судебной практике. Гражданин Х.К.Ю. причинил смерть гражданину Ф.А.В. при обстоятельствах: при ремонте ходовых деталей ТС,

¹³ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») //Российские вести, №227, 23.11.1993.

¹⁴ Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. - М.: Юрид. лит., 1979. - С. 29-30.

¹⁵ Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. - С. 123.

для омывки деталей используя в жидкости неисправные установки, данная жидкость попала на гражданина Ф.Ю.В., который от полученных повреждений скончался на месте. Суд квалифицировал действия гражданина Х.К.Ю. по ч.2 ст.109 УК РФ, причинение смерти по неосторожности¹⁶.

Сообразно п.2.3.1 ПДД водитель должен «перед выездом выяснить и в пути гарантировать исправное техническое положение ТС в согласовании с Основными положениями по допуску ТС к эксплуатации и прямыми обязанностями должностных лиц по обеспечению защищенности дорожного движения»¹⁷.

В судебной практике трудности возникают также при отграничении исследуемого преступления от смежных составов, в частности, от нарушения правил эксплуатации самоходных машин. Но, согласно п.4 Постановления Пленума Верховного суда от 09.12.2008г. №25, действия водителя ТС, повлекшие указанные в ст.264 УК РФ последствия, не в итоге нарушения ПДД или же эксплуатации ТС, а при погрузке или же разгрузке, починке ТС, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и иных дел, а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, учитывающим ответственность за преступления против личности либо за несоблюдение правил при производстве работ. Так, преступление, в котором лицо управляет самоходной машиной, связано с несоблюдением ПДД и эксплуатации ТС, только тогда возможна квалификация по ст.264 УК РФ.

Вторым обязательным признаком объективной стороны преступления является наступление общественно опасных последствий, которые в

¹⁶ Приговор Тогучинского районного суда Новосибирской области от 2.08.2001. Дело № 1- 107/2001 // Архив Тогучинского районного суда Новосибирской области.

¹⁷ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») //Российские вести, №227, 23.11.1993.

исследуемой статье отражаются достаточно конкретно. В зависимости от тяжести последствий, действия виновного квалифицируются по различным частям ст.264 УК РФ: причинение тяжкого вреда здоровью (ч.1), смерть человека (ч.3) и смерть двух или более лиц (ч.5). Строгость наказания за преступления по ст.264 УК РФ, прямо зависит от тяжести последствий.

Тяжесть вреда здоровью, за которую наступает уголовная ответственность, закрепляется в Правилах определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 17.08.2007г. №522¹⁸, а также в Приказе Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 24.04.2008г. №194н¹⁹ и определяется судебно-медицинской экспертизой. Ссылка законодателя в ч.1 ст.264 УК РФ на наступление тяжкого вреда здоровью, раскрывается в ч.1 ст.111 УК РФ²⁰, что позволяет говорить об отсылочном характере рассматриваемой нормы.

Так, согласно ч.1 ст.111 УК РФ, тяжким признается вред здоровью при наличии хотя бы одного из следующих признаков: угроза для жизни человека; утрата зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или утрату органом его функций; прерывание беременности; психическое расстройство; заболевание наркоманией либо токсикоманией; неизгладимое обезображивание лица; устойчивая потеря общей трудоспособности не менее чем на одну треть; абсолютная потеря профессиональной трудоспособности.

На практике нередко появляются ситуации, что в итоге транспортного преступления нескольким потерпевшим причиняются вредные результаты разной степени тяжести. Но Постановлением Пленума ВС от 09.12.2008г. №25 данный вопрос разрешен весьма конкретно. Согласно п.9 указанного

¹⁸ Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 №522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета, 24.08.2007, № 185.

¹⁹ Приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 24.04.2008 № 194н «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека»// Российская газета, 05.09.2008, № 188.

²⁰ Ст.111 «Умышленное причинение тяжкого вреда здоровью» Уголовный кодекс РФ от 13.06.1996 №63-ФЗ //Собрание законодательства, 17.06.1996, № 25, ст.2954.

Постановления: «В тех случаях, когда в итоге ДТП пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего ПДД при управлении ТС, подлежат квалификации по той части ст.264 УК РФ, которая учитывает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия».

Обратимся к судебной практике. Гражданка Д.Н.С. управляя автомобилем «TOYOTA CHASER», допустила нарушения требований п.11.1 ПДД РФ, в результате этого совершила столкновение с двигавшимся во встречном направлении краном «TADANO GR-250N-1». В результате ДТП пассажиру автомобиля «TOYOTA CHASER» К.Е.В был причинен тяжкий вред здоровью, состоящий в прямой причинной связи со смертью. Кроме этого, в результате случившегося ДТП был причинен вред еще одному пассажиру автомобиля «TOYOTA CHASER» С.И.С, который квалифицируется как тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни. Краснофлотским районным судом города Хабаровска был вынесен приговор о признании виновной Д.Н.С. в совершении преступления, предусмотренного ч.3 ст.264 УК РФ – несоблюдение лицом, управляющим автомобилем, ПДД, повлекшее по неосторожности смерть человека и причинение тяжкого вреда здоровью человека ²¹.

Таким образом, в случае наступления общественно опасных последствий, предусмотренных несколькими частями ст.264 УК РФ, в результате совершения одного преступления, действия виновного лица будут квалифицироваться по той части, предусматривающей ответственность за наиболее тяжкие последствия. Но если уголовно-наказуемые деяния имеют разрыв во времени и наступившие последствия являются результатом нескольких не связанных между собой нарушений, то и квалифицировать их следует по совокупности преступлений.

²¹ Приговор Краснофлотского районного суда города Хабаровска от 29.01.2016. Дело № 1-17/2016 (1-411/2015): [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: справ.правовая система. – Судебная практика. – Электрон.дан. – М., 2016.

Проблемы квалификации преступления возникают также тогда, когда в результате ДТП потерпевший получает последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью и через какой-то промежуток времени умирает от полученных травм, в такой ситуации возникает вопрос, по какой части ст.264 УК РФ, следует определить воздействие виновного: причинение тяжкого вреда или же причинение смерти. В согласовании с п.2 Правил учета ДТП, одобренных Постановлением Правительства РФ от 29.06.1995г. №647²², погибшим признается личность, погибшая на месте аварии либо погибшее от его результатов в течение 30 последующих суток. Следовательно, время наступления общественно опасных последствий для квалификации значения не имеет, главное установить, что общественно опасные последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти находились в причинно-следственной связи с нарушениями ПДД и эксплуатации ТС.

Другим, третьим обязательным признаком объективной стороны исследуемого преступления выступает причинная связь между нарушениями и наступившими последствиями. Между нарушениями ПДД и эксплуатацией ТС и наступившими последствиями причинная связь имеет определенную специфику. Коробеев А.И. разъясняет эту специфику тем, что вредные последствия носят зачастую ситуативный, случайный и не всегда адекватный степени тяжести нарушения соответствующих правил характер, в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности²³.

На необходимость установления причинной связи между деянием и наступившими последствиями указывает п.1 Постановления Пленума Верховного Суда от 09.12.2005г. №25, устанавливающий, что «уголовная ответственность за преступления, предусмотренное ст.264 УК РФ, может

²² Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Собрание законодательства РФ, 10.07.1995, № 28, ст.2681.

²³ Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. - С. 128.

иметь место только при условии наступления последствий, указанных в данной статье, и, если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями ПДД или эксплуатации ТС».

Таким образом, даже грубые нарушения, которые связаны с управлением ТС лицом, находившимся в состоянии опьянения, не всегда могут говорить о том, что водитель виновен в случившемся ДТП. Это состояние должно трансформироваться в определенные действия (бездействия), связанные, например, с проездом на запрещающий сигнал светофора, с превышением скоростного режима, т.е. с нарушениями, выступающими причиной ДТП.

Причинная связь исследуемого преступления может иметь простой или сложный характер. В судебной практике распространены случаи, когда общественно опасные последствия являются результатом совместных, но не согласованных действий двух различных участников дорожного движения. В настоящее время Пленум разрешил указанные случаи, указав, что «в тех случаях, когда нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст.264 УК РФ, если их действия по управлению ТС находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье УК РФ».

Таким образом, необходимо самостоятельно, по соответствующим нормам уголовного закона, квалифицировать действия каждого из участников дорожного движения в случае наступления общественно опасных последствий, указанных в ст.264 УК РФ, в результате неосторожного сопричинения. При этом каждому из сопричинителей необходимо установить, при назначении наказания, кто именно из них допустил несоблюдение, непосредственно повлекшее общественно опасные последствия, ст.264 УК РФ. Кроме этого, при рассмотрении данного вопроса следует уделить внимание понятию «неосторожное сопричинение».

Нерсесян В., указывает, что под неосторожным сопричинением следует понимать разновидность множественности участников преступления, где несколько лиц совершают по неосторожности одно преступное деяние либо причиняют единый преступный результат²⁴. Но при этом разграничивая неосторожное сопричинение и соучастие. Их главное отличие состоит в том, что при неосторожном сопричинении, у лиц отсутствует какая-либо цель, а при соучастии деятельность виновных лиц непосредственно направлена на достижения определенного преступного результата.

Так, следует согласиться с мнением Коробеева А.И., что попытки некоторых криминалистов доказать состояние, согласно которому при несоблюдении правил безопасности движения транспорта двумя или несколькими лицами в причинной связи с наступившими результатами могут находиться действия лишь одного из них, выглядят несостоятельными и противоречащими действующему законодательству²⁵.

Также, по мнению Коробеева А.И., если на объекта была возложена обязанность по выполнению требований соответствующих правил; объект имел возможность выполнить действия от него ожидаемые; выполнение ожидаемого и возможного действия могло предотвратить вредный результат, вот только тогда причинная связь является установленной²⁶.

Для установления причинной связи, на практике вызывают трудности, те случаи, когда потерпевшие сами провоцируют ДТП, т.е., как указывает Кременов И.Н., существуют случаи, когда избежать аварии становится просто невозможно, это случаи когда одни участники дорожного движения, нарушая правила, ставят других участников в такое положение²⁷.

²⁴ Нерсесян В. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности. – М.: Российская юстиция. 1999, № 10. - С.16.

²⁵ Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003.С. 131.

²⁶ Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. С. 133.

²⁷ Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления. - Ташкент, 1990. - С. 62-67

В таких ситуациях необходимо устанавливать, во-первых, факт нарушал ли самим потерпевший ПДД, во-вторых, невозможность предотвратить наступление общественно опасных последствий лицом, управляющим ТС. И только при наличии указанных условий возможно освобождение от уголовной ответственности водителя ТС.

Обратимся к судебной практике. Гражданин Н. являлся водителем автобуса «ПАЗ-423003», двигаясь на указанном ТС по автодороге *** по проезжей части улицы ***, в светлое время суток при достаточной видимости в несоблюдение правил п.10.1 ПДД РФ, при возникновении опасности для движения в виде двигающегося по полосе его движения впереди в попутном направлении велосипедиста, при условиях имеющегося повреждения участка дороги и разметке 1.1, т.е. в ситуации, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу ДТП с велосипедистом. Но пренебрегая п.1.5 ПДД РФ, действуя с преступной небрежностью, не предвидя возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, не приняв меры к снижению скорости своего автобуса, в несоблюдение п.9.10 ПДД РФ, приблизился к велосипедисту, сократив безопасную дистанцию, в результате чего допустил наезд передней частью автобуса на велосипедиста В. в результате ДТП допущенного водителем Н., преступной небрежности, велосипедисту Г. был причинен тяжкий вред здоровью и который имеет прямую причинно-следственную связь со смертью.

Суд квалифицировал действия водителя автобуса Н. по ч.3 ст. 264 УК РФ и приговорил к лишению свободы сроком на 1 год 6 месяцев с лишением права управлять ТС на 8 месяцев²⁸.

В рассматриваемом составе преступления, наряду с указанными обязательными признаками, еще один важным признаком является место

²⁸ Приговор Мостовского районного суда Краснодарского края от 24.10.2014 Дело №1-246/2014 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://sudact.ru/regular/doc/d40OpA97kB1/> (дата обращения 11.02.2020)

совершения преступления. Поскольку определения места преступления в действующем законодательстве нет, воспользуемся мнением Тарбагаева А., который понимает под местом преступления определенную территорию, на которой было совершено само общественно опасное действие (бездействие)²⁹.

Необходимо отметить, что Пленум Верховного Суда СССР в Постановлении от 06.10.1970г. №11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»³⁰ не предавал квалифицирующего значения определению места совершения преступления, согласно с п.6 ответственность наступала «независимо от места, где было допущено несоблюдение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, например; на шоссе, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия».

В настоящее время практика идет по другому пути, согласно п.1.2 Правил под дорожным движением понимается «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью ТС или без 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». Следовательно, исходя из толкования данных Правил, местом совершения преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, является только дорога.

Учитывая, что в диспозиции ст.264 УК РФ отсутствуют термины, которые характеризуют пространственную определенность места совершения преступления, в исследуемом составе преступления дорога будет выступать

²⁹ Тарбагаев А. Место совершения преступления. Уголовное право. – М.: Проспект, 2009. №3. - С. 45.

³⁰ Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 06.10.1970 № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» (в ред. от 16.01.1986). // Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924-1977, часть 2. – М., Известия, 1978.

как основной признак объективной стороны. Так, несоблюдение Правил вне дороги, трамвайных путей, тротуаров и обочин, невозможно. Такое положение подтверждается и однозначной позицией Пленума Верховного Суда, который в п.4 Постановления от 09.12.2008г. №25 указывает, что «действия водителя ТС, повлекшие обозначенные в ст.264 УК РФ последствия... за пределами дороги, обязаны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, учитывающим ответственность за преступления против личности либо за несоблюдение правил при производстве работ».

1.3. Субъект, субъективная сторона преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Под субъектом любого преступления понимается физическое лицо, которое совершило общественно опасное деяние и отвечающее признакам вменяемости и достигшее определенного возраста, с которого начинается уголовная ответственность. Указанные требования являются общими и обязательны для всех субъектов преступлений, а том числе и для субъектов транспортных преступлений.

В диспозиции ч.1 ст.264 УК РФ законодатель полно определил, что несоблюдение ПДД и эксплуатации ТС возможно только «лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим ТС». Так, определяя виновное лицо в совершении преступления по ст.264 УК РФ, следует говорить о специальном субъекте преступления. Следует отметить, преступное деяние, при отсутствии хотя бы одного из общих признаков, будет отсутствовать, но при этом отсутствие специальных признаков дает иную ситуацию: в некоторых случаях отсутствие данных признаков может

полностью исключать ответственность, а в других - лишь изменять квалификацию преступления.

Таким образом, субъектом преступления по ст.264 УК РФ является вменяемое лицо (ст.21 УК РФ), достигшее 16-летнего возраста (ст.20 УК РФ) и управляющее автомобилем, трамваем или другим механическим ТС, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Особым признаком, выступает действие лица по управлению ТС.

Согласно с п.2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008г. №25, субъектом преступления признается не только водитель, который сдал экзамен на право управления указанным видом ТС и получившее соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управляющее ТС, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное несоблюдение Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом ТС, а также лицо, обучающее вождению на учебном ТС с двойным управлением³¹.

Обратимся к судебной практике. Гражданин Л., будучи лишенным, водительского удостоверения на право управления ТС, нарушил требования п.п.1.3, 2.7 ПДД РФ, в результате чего совершил ДТП. Пассажир автомобиля получила телесные повреждения, от которых скончалась при доставлении в больницу. С учетом всех обстоятельств ДТП, Благовещенский районный суд Амурской области квалифицировал действия Л. по ч.4 ст.264 УК РФ³².

Следует отметить, что при поездке на учебной машине с двойным управлением, согласно п.1.2 ПДД ответственность за нарушенные правил

³¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением ПДД и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета, № 265, 26.12.2008.

³² Приговор Благовещенского районного суда Амурской области от 17.04.2013 по делу № 1-51/2013 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: справ.правовая система. – Судебная практика. – Электрон.дан. – М., 2016.

вождения несет инструктор, т.к. обучающий вождению приравнивается к водителю, поскольку он управляет ТС, и обязан соблюдать все требования ПДД и эксплуатации ТС. Поэтому в случаях, когда установлено, что курсант пренебрег указаниями инструктора и грубо нарушил указанные правила, он подлежит ответственности по ст.264 УК РФ.

Аналогично обстоит дело и с ответственностью лиц, которым было передано управление ТС в несоблюдение требований п.2.7 Правил, запрещающих «передавать управление ТС лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления ТС соответствующей категории или подкатегории».

Обратимся к судебной практике. Гражданин М.П.Д., являясь одним из пассажиров, с согласия владельца автомобиля, сел за руль. В ходе движения ТС гражданином М.П.Д. были нарушены п.2.1.1, 2.7, 10.1 ПДД, что привело к ДТП, в результате которого один из пассажиров – гражданка С., получила тяжкий вред здоровью. Действия подсудимого М.П.Д. суд квалифицировал по ч.1 ст.264 УК РФ как несоблюдение лицом, управляющим автомобилем, ПДД, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека³³.

Распространенными в судебной практике стали случаи, когда за несоблюдение ПДД и эксплуатации ТС привлекаются к уголовной ответственности лица, которые не имеют водительского удостоверения и навыков управления. Сюда следует включать и случаи, когда дорожно-транспортные нарушения совершаются угонщиками ТС, при этом ответственность в данном случае наступает по совокупности преступлений.

³³ Приговор Намского районного суда Республики Саха (Якутия) от 23.10.2015 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: справ.правовая система. – Судебная практика. – Электрон.дан. – М., 2016.

Обратимся к судебной практике. Гражданин Г., находясь в состоянии спиртного опьянения на основе в один момент появившегося умысла, а именно неправомерное завладение автомобилем без цели его хищения и дальнейшего обращения в свою пользу, осуществил угон автомобиля, при этом, не имея водительских прав или временного разрешения на право управления ТС. Гражданин Г., проявив криминальную пренебрежительность и не предвидя способности наступления тяжких результатов, в несоблюдение п.п.1.5, 2.7, 9.9, 10.1, 10.3 ПДД совершил столкновение с движущимся во встречном направлении автомобилем TOYOTA LAND CRUISER. Вследствие ДТП, двум пассажирам автомобиля под управлением Г. был причинен тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни, который состоит в прямой причинно-следственной связи со смертью. Действия гражданина Г. были квалифицированы судом по совокупности преступлений, предусмотренных ч.1 ст.166 УК РФ и ч.6 ст.264 УК РФ³⁴.

Буквальное толкование термина «управление ТС» дает основание полагать, что действие лица можно рассматривать в рамках преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, только тогда, когда оно непосредственно связано с управлением транспортом, и приведением его в движение. Но на практике известны случаи, когда к ответственности по ст.264 УК РФ привлекаются лица, которые в момент происшествия не только не находились за рулем, но и отсутствовали в ТС. Таким случаем, может быть, случай, когда лицо, управляющее ТС, оставляет его, не приняв мер исключаящих самопроизвольное движение (например, на уклоне), что приводит к самопроизвольному движению автомобиля, его наезду на людей или столкновению с другими ТС.

В соответствии с п.12.8 ПДД «Водитель может покидать свое место или оставлять ТС, если им приняты необходимые меры, исключаяющие

³⁴ Приговор Елизовского районного суда Камчатского края от 13.03.2015, по делу № 1-90/2015 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: справ.правовая система. – Судебная практика. – Электрон.дан. – М., 2016.

самопроизвольное движение транспортного средства...». Следовательно, в указанной ситуации, если водитель находится вне ТС, допущенные им нарушения при наличии установленных законом последствий следует квалифицировать по ст.264 УК РФ. Таким образом, можно отметить еще одну особенность субъекта исследуемого преступления - им признается лицо, на которого возложена обязанность соблюдения установленных законом правил.

Федеральным законом от 13.02.2009г. №20-ФЗ «О внесении изменения в ст.264 УК РФ»³⁵, были внесены дополнения особым квалифицирующим признаком, связанным с состоянием субъекта - «совершение деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения», т.е. законодателем была дифференцирована уголовная ответственность для лиц, находящихся в состоянии опьянения. До внесения указанного изменения, состояние опьянения действовало как общее правило, закрепленное в ст.23 УК РФ, т.е. согласно данному правилу, лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, подлежало уголовной ответственности на общих основаниях.

Понятие «лица, находящегося в состоянии опьянения» определено в примечании к ст.264 УК РФ, под ним понимается лицо, которое управляет ТС, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, которые определяются наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством РФ об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств или психотропных веществ, а также лицо, управляющее ТС, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на

³⁵ Федеральный закон от 13.02.2009 №20-ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Российская газета, 18.02.2009, № 27.

состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством РФ.

Согласно ст.12.8 КоАП РФ «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»³⁶. При этом на квалификацию преступления не влияют обстоятельства употребления алкоголя или иных опьяняющих веществ, если лицо насильственно приведено в состояние опьянения, но после этого оно начинает управление ТС и допускает несоблюдение ПДД или эксплуатации ТС, данный квалифицирующий признак вменяется. Относительно иных видов опьянения – при наличии в организме лица наркотических средств или психотропных веществ, вне зависимости от количества, вменение квалифицирующего признака является необходимым.

Разновидностью фактической ошибки относительно общественной опасности деяния является субъективное представление виновного о наличии или отсутствии у него состояния опьянения. На практике не вызывает никаких затруднений, если лицо ошибочно полагает, что находится в состоянии опьянения, но результаты освидетельствования не подтверждают наличие данного факта, а, следовательно, и вменение квалифицирующего признака не требуется. Но если виновное в совершении преступления лицо ошибочно считает себя трезвым, но по результатам освидетельствования такое состояние установлено - то вменение квалифицирующего признака обязательно. В случае отказа лица, виновного в совершении ДТП, от прохождения медицинского освидетельствования при условии, что у уполномоченного

³⁶ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019). // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/

должностного лица имеются достаточные основания полагать о нахождении его в состоянии опьянения, КоАП в ст.12.26 предусматривает ответственность в виде штрафа за неисполнение водителем требования должностного лица, это же положение также раскрывается в п.5 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006г. №18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»³⁷.

Обратимся к судебной практике. М. имея умысел на несоблюдение ПДД РФ, осознавая, что в соответствии со ст.4.6 КоАП РФ является лицом, подвергнутым административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, в несоблюдение требований п.2.7 ПДД РФ, не имея водительского удостоверения, управлял ТС с признаками опьянения в виде запаха алкоголя изо рта, нарушения речи. Двигаясь от города *** к городу ***, гражданин М. был задержан сотрудником полиции Р., в присутствии понятых ему было предложено пройти освидетельствование на состояние опьянения на месте, но в несоблюдение требований п.2.3.2 ПДД РФ он отказался. Суд квалифицировал действия М. по ст.264 УК РФ, как управление ТС лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения³⁸.

В практике еще одной проблемой является невозможность установления состояния лица в момент совершения ДТП, если виновный скрывается с места происшествия, т.е. невозможность установления наличия, либо отсутствия

³⁷ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета, 08.11.2006, № 250.

³⁸ Приговор районного суда г. Котова Волгоградской области от 23.03.2018 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-26-kotovskogo-rajona-s/act-241408418/> (дата обращения 11.02.2020)

состояния опьянения, что ведет, к своего рода «поощрению» водителя, путем применения к нему, лишь ответственности за административное право несоблюдение (ст.12.27 КоАП РФ).

Субъективная сторона также является необходимым элементом любого преступления, она определяется как психическая деятельность лица, непосредственно связанная с совершением преступления. Как отмечает Рарог А.И., как элемент состава преступления, субъективная сторона разрешает отграничить криминальное поведение от непроступного, а также рассматриваемое преступление от подобных по объективным признакам составов преступления³⁹.

При рассмотрении субъективной стороны нужно обратить внимание на ее содержание, раскрывающееся через понятия «вина», «мотив» и «цель». В настоящее время УК РФ не содержит понятия «вина», в теории уголовного права под ней предлагается понимать психологическое отношение лица к содеянному им общественно опасному деянию, предусмотренному уголовным законодательством⁴⁰, но оказывать воздействие на квалификацию преступления психологическое состояние виновного лица не должно.

Вина является обязательным признаком любого преступления, ее отсутствие свидетельствует об отсутствии состава преступления. Но относительно содержания вины в преступлениях, которые связаны с несоблюдением ПДД и эксплуатации ТС, в науке уголовного права существуют дискуссии. По мнению некоторых авторов, в том числе Петровой Г.О., в указанных преступлениях имеет место смешанная форма вины, т.е. субъективная сторона характеризуется в форме умысла или неосторожности по отношению к нарушению ПДД и эксплуатации ТС и неосторожностью - к последствиям⁴¹. Следовательно, сторонники смешанной формы вины

³⁹Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. - СПб., 2003. - С. 153-162.

⁴⁰ Складов С.В. Вина и мотивы преступного поведения. - СПб., 2004. - С. 7-22

⁴¹ Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу РФ: в 2 т. / под ред. П.Н. Панченко. - Н. Новгород, 1996. - С. 220.

допускают раздвоение психического отношения виновного к нарушению ПДД и эксплуатации ТС, и к общественно опасным последствиям.

Но в соответствии со ст.27 УК РФ двойная форма вины имеет место только в умышленных преступлениях или в случаях, если лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления этих последствий. Также, основным отличием указанных понятий является наличие в преступлениях с двойной формой вины двух взаимосвязанных между собой последствий - основного и производного, и, исходя из позиции сторонников двойной формы вины, преступление против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта относится к числу простых составов преступлений, в котором имеет место лишь одно последствие с неосторожной формой вины. Указанное положение подтверждается и законодателем, в диспозиции ч.1 ст.264 УК РФ четко установлено, что общественно опасные последствия, предусмотренные в статье, должны быть причинены в форме неосторожности.

Следует также отметить, что общественно опасное деяние может быть совершено и умышленно, но оно само по себе не образует оконченого преступления и является только административным право несоблюдением. В случае становления у виновного лица умысла на причинение общественно опасных последствий путем использования ТС как орудия преступления, содеянное следует квалифицировать по соответствующим статьям об умышленных преступлениях против личности.

Не исключается и идеальная совокупность преступлений, когда одно из преступлений относится к транспортным, а другое к преступлениям против личности. Исследуемое преступление, относясь к категории неосторожных, исключает мотив и цель субъективной стороны преступления только при умышленной форме вины. Также не стоит отождествлять мотив и цель, которые характеризуют отношения лица к деянию и к последствиям, в этом случае указанные понятия не равнозначны. Как указывает Дагель П.С., в

первом случае они являются мотивами и целями поведения субъекта, и, соответственно, квалифицирующего значения не имеют.

Согласно ст.26 УК РФ уголовное законодательство предполагает два вида неосторожности – это легкомыслие и небрежность. В соответствии с ч.2 ст.26 УК РФ легкомыслие означает, что лицо, которое совершило преступление, предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействий), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение. При совершении преступления, связанного с несоблюдением ПДД и эксплуатации ТС, умственный момент криминального легкомыслия заключается в понимании социальной угрозы совершаемого действия и в предвидении способности причинении вреда здоровью, а волевой момент криминального легкомыслия - в отрицательном отношении лица к наступлению общественно небезопасных результатов, а также в самонадеянном расчете на их предотвращение. К самонадеянному расчету в преступлении по ст.264 УК РФ следует отнести расчет на свои водительские навыки, исправность автомобиля, надежду на быстрые действия потерпевшего и иное.

Наиболее яркими примерами нарушения водителями ПДД по легкомыслию, с расчетом на навыки вождения, осторожность других участников, благополучный исход аналогичных поездок, являются управление ТС в состоянии алкогольного опьянения, движение на запрещающий сигнал светофора или превышение скоростного режима.

На практике существуют трудности при разграничении преступлений, совершенных с легкомыслием, от преступлений с косвенным умыслом. Но, все же, главным отличием легкомыслия от косвенного умысла выступает характеристика волевого момента, а именно, как указывает Ророг А.И.: «В случае если при косвенном умысле виноватый осознанно допускает пришествие общественно небезопасных результатов, т.е. относится к ним одобрительно, то при легкомыслии отсутствует не только желание, но и

намеренное допущение данных результатов, и, напротив, субъект стремится не допустить их пришествие, относится к ним негативно»⁴².

Сложнее дело обстоит с установлением психологического отношения лица к общественно опасным последствиям, допущенным в виде небрежности. В соответствии с ч.3 ст.26 УК РФ «преступление признается совершенным по небрежности, если лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия»⁴³. Умственный момент криминальной небрежности характеризуется не предвидением способности пришествия общественно небезопасных результатов в результате совершения лицом конкретного действия.

Ссылки лица, нарушившего ПДД, на их незнание или их плохое знание, не освобождают от ответственности и являются юридически ничтожными для установления факта нарушения, т.к. должное поведение лиц, управляющих ТС, изложены в ПДД РФ и их незнание или плохое знание указанных правил, а также отсутствие представления о наличии данного документа, не освобождает от ответственности.

Субъективный критерий, в свою очередь, базируется на персональной возможности лица в силу собственных свойств, квалификации или индивидуальных событий, предугадать вероятность пришествия небезопасных результатов. К примеру, в п.1 ПДД в случае, «если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость ТС, то водители других ТС, передвигающихся в том же направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость» и только убедившись, что перед остановившимся ТС нет пешеходов, продолжить движение. Таким образом, в случае если по причине грузовика, водитель не может увидеть, что происходит

⁴² Рарог А.И. Субъективная сторона и квалификация преступлений. - М., 2001. - С.114.

⁴³ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/

на переходе, и, продолжая движение, сбивает вышедшего из-за грузовика пешехода, то становится очевидна пренебрежительность водителя автомобиля.

Волевым фактором, который характеризует преступную небрежность, выступает поведение лица, с отсутствием направленности на предотвращение общественно опасных результатов. Таким образом, для установления преступной небрежности необходимо, ввести субъективный и объективный аспекты, недоступность хотя бы одного из которых ликвидирует вину и уголовную ответственность.

2. Квалифицированные виды преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

2.1. Преступления, предусмотренные ч. 3, 5 статьи 264 УК РФ

Ранее редакция ст. 264 УК РФ дифференцировала уголовную ответственность лишь в зависимости от последствий совершенного деяния. Но, В.А. Нерсесяном по этому поводу было отмечено, что «последствия неосторожных деяний могут быть неадекватны нарушениям установленных правил безопасности. Грубейшая неосторожность может не повлечь опасных для общества последствий, в то время как даже легкая неосмотрительность, простая забывчивость при определенных условиях причиняют огромный ущерб, приводят к человеческим жертвам. Поэтому преступные последствия не могут полностью характеризовать социальный облик правонарушителя»⁴⁴.

Поэтому представляется, что в новой редакцией ст. 264 УК РФ дается возможность более точно учитывать, как последствия совершенного деяния, так и характер поведения виновного лица.

В ч. 3 рассматриваемой статьи квалифицирующим признаком выступает общественно опасное последствие в виде смерти человека.

При этом законодатель не дифференцирует, какой это должен быть человек, должен ли это быть пешеход, либо пассажир, либо это может быть другой водитель.

Обратимся к судебной практике. Приговором Томского районного суда Томской области, Косолапов В.А. осужден за то, что совершил нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека при следующих обстоятельствах. Так, Косолапов В.А. 17.04.2015 в период времени с 20 часов 00 минут до 20 часов 48 минут, не имея

⁴⁴ Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. СПб., 2002. С. 204 – 205.

водительского удостоверения и будучи в состоянии алкогольного опьянения и, управляя автомобилем, мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства не принял и совершил наезд на пешехода М. В результате данного дорожно-транспортного происшествия пешеходу М. по неосторожности причинены телесные повреждения, которые составляют тупую сочетанную травму головы, верхних и нижних конечностей, единый комплекс повреждений, взаимно отягощают друг друга и в совокупности повлекли за собой тяжкий вред здоровью, как вред, опасный для жизни человека, создающий непосредственно угрозу для жизни привели к смерти потерпевшей М., которая наступила от тупой сочетанной травмы головы, верхних и нижних конечностей с развитием травматического шока, на что указывает наличие прижизненных тяжелых повреждений органов и костей скелета в данных областях⁴⁵.

Таким образом, из изложенных обстоятельств совершения преступления видно, что погибший участник движения являлся пешеходом.

В ч. 5 ст. 264 УК РФ законодателем предусмотрена ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц.

Так, по приговору Томского районного суда Томской области Батищев А.В. признан виновным в том, что, управляя по путевому листу технически исправным автобусом, принадлежащим ООО, осуществляя перевозку пассажиров по установленному маршруту, двигаясь по своей полосе движения со скоростью около 90 км/час, ощутив признаки болезненного состояния, не выбрал безопасной скорости движения, которая обеспечила бы ему возможность осуществления постоянного контроля за движением транспортного средства, не принял возможные меры к снижению скорости, выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, в то время как на дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств, где левой передне-боковой частью кузова своего микроавтобуса

⁴⁵ Дело № 1-206/2015 // Архив Томского районного суда Томской области.

совершил столкновение с левой боковой частью кузова встречного грузового автомобиля в составе с полуприцепом, под управлением С.А.А., двигавшимся по своей полосе движения во встречном ему направлении.

В результате нарушения водителем микроавтобуса (Батищевым А.В.) правил дорожного движения, повлекшего выезд на полосу встречного движения и столкновение со встречным грузовым автомобилем в составе с полуприцепом, пассажирке его микроавтобуса Б.Л.В. причинены телесные повреждения, которые являются прижизненными и в совокупности, т.к. они образовались при одном виде травмы (ДТП) и в короткий промежуток времени, относятся к тяжкому вреду здоровья, как опасные для жизни. Причиной смерти Б.Л.В. явился отек, набухание головного мозга, резвившийся как осложнение закрытой, черепно-мозговой травмы с повреждением оболочек и вещества головного мозга.

Пассажирке микроавтобуса О.Л.А. причинены телесные повреждения, которые являются прижизненными, могли быть образованы в результате ДТП и в совокупности относятся к категории тяжкого вреда здоровья, опасного для жизни человека, вызвавшего расстройство жизненно важных функций организма человека, которое не может быть компенсировано организмом самостоятельно, повлекшие за собой смерть О.Л.А., причиной которой явилась тупая сочетанная травма грудной клетки, левой верхней и левой нижней конечности⁴⁶.

Таким образом, в 3 и 5 пунктах данной статьи квалифицирующее значение законодатель признал за количеством погибших от действий виновного лица.

2.2 Преступления, предусмотренные ч. 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ

В частях 2, 4 и 6 данной статьи состоянию опьянения виновного законодатель придает квалифицирующее значение.

⁴⁶ Дело № 1-90/2015 // Архив Томского районного суда Томской области.

Повышение общественной опасности дорожно-транспортных преступлений в зависимости от нахождения лица, управляющего транспортным средством, в состоянии опьянения отмечено многими авторами.

Действительно, управление транспортным средством в состоянии опьянения не только является одним из наиболее серьезных нарушений правил дорожного движения, но и способствует совершению других нарушений, возникновению аварийных ситуаций и наступлению тяжких последствий. В основе этого лежит то, что «опьяневший субъект значительно переоценивает свои интеллектуальные и физические возможности, теряет чувство меры и осмотрительность, а также способность к прогнозированию негативных последствий своего противоправного поведения».

При этом «алкоголь снижает возможность творческого подхода к экстремальной ситуации, активизирует у человека привычные, шаблонные методы реагирования... Поэтому сочетание этих двух факторов - опьянения и тревожности - максимально способствует повышению аварийности среди такого рода лиц в условиях дорожного движения». Кроме того, повышенную опасность представляет нарушение правил дорожного движения, совершенное лицом, находящимся в состоянии как алкогольного, так и наркотического или иного опьянения.

Обратимся к судебной практике. Приговором Томского районного суд Томской области Вершинин Е.Н. осужден за то, что 17 мая 2015 г. в период времени с 06 часов 00 минут по 09 часов 22 минут, будучи в состоянии алкогольного опьянения, управляя личным автомобилем, в салоне которого находился пассажир Б., не пристегнутый ремнем безопасности, выехал на полосу, предназначенную для встречного движения, где совершил съезд в кювет и опрокидывание автомобиля.

В результате данного дорожно-транспортного происшествия по неосторожности пассажиру Б. согласно заключению судебной медицинской экспертизы № от 07 июля 2015 г. причинены телесные повреждения,

повлекшие за собой тяжкий вред здоровью, как вред, опасный для жизни человека, создающий непосредственно угрозу для жизни; компрессионная механическая асфиксия, повлекшая тяжкий вред здоровью, как вред здоровью, опасный для жизни человека, вызвавший угрожающее жизни состояние и смерть гр-на Б., которая наступила от компрессионной механической асфиксии, которая развилась от сдавления груди, живота между тупыми твердыми предметами, на что указывают: острая очаговая эмфизема и неравномерный карминовый отек легких; полнокровие сосудов и множественные кровоизлияния на склерах; пятна Тардье на эпикарде и под висцеральной плеврой; синюшность кожных покровов лица, шеи, верхней половины грудной клетки; множественные внутрикожные кровоизлияния на спине, в верхней трети, а также гистологические данные⁴⁷.

Таким образом, из приговора видно, что нахождение виновного в момент возникновения ДТП в состоянии алкогольного опьянения, стало причиной квалификации его действий по более тяжкой статье. Однако анализ приговора не свидетельствует, что судом было надлежащим образом оценено, как состояние алкогольного опьянения повлияло на реакцию водителя или иные обстоятельства аварийной ситуации.

Федеральным законом от 23.04.2019 года № 65 были внесены изменения в статьи 264, 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. А именно в части вторую, четвертую и шестую статьи 264 УК РФ внесены изменения, усиливающие ответственность лица, управляющего транспортным средством и нарушившего правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, при условии наступления тяжких последствий, если это лицо скрылось с места совершения противоправного деяния.

Согласно действовавшего ранее законодательства лицо, совершившее деяния, предусмотренные частями второй, четвертой и шестой статьи 264 УК РФ, и скрывшееся с места ДТП, несло менее строгую уголовную ответственность, так как возможность установить факт употребления этим

⁴⁷ Дело № 1-200/2015 // Архив Томского районного суд Томской области.

лицом веществ, вызывающим состояние опьянения посредством медицинского освидетельствования по прошествии времени, была утрачена.

Внесенными в статью 264 УК РФ изменениями установлено, что ответственность водителя за преступление, связанное с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, которое повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть, будет наступать не только при совершении преступления в состоянии опьянения, но и в отношении трезвого водителя, оставившего место совершения преступления.

Закрепление в уголовном законе обязанности лица, управляющего транспортным средством и нарушившего Правила дорожного движения, оставаться на месте происшествия направлено на защиту интересов всех участников дорожного движения и связано с необходимостью обеспечения выполнения ими взаимных обязанностей, порождаемых фактом ДТП.

С учетом введения нового квалифицирующего признака внесены уточняющие изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающую ответственность за повторное вождение в состоянии опьянения.

Новелла, которая появилась в ст. 264 УК РФ, дифференцирует уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств, если это деяние совершено в состоянии опьянения. Существует самые различные условия, которые свидетельствуют о состоянии опьянения, например, неразборчивая речь, запах изо рта, неадекватное поведение, результаты анализа крови. В соответствии с прежним законодательством, а именно со ст. 39 УК РСФСР, в момент совершения преступления состояние опьянения признавалось обстоятельством, отягчающим ответственность, в действующем кодексе, признается в качестве квалифицирующего признака.

В следствии этого в научной литературе отмечается, что законодатель в очередной раз продемонстрировал бессистемный подход к формулированию уголовно-правовых норм. Общие принципы дифференциации уголовной ответственности сформулированы в Общей части УК РФ, в связи с чем, было бы логично там же подчеркнуть конституциональное значение признака опьянения для некоторых норм Особенной части. Для этой цели теоретики считают необходимым внести изменения в ст. 23 УК РФ, указав, что состояние опьянения усиливает уголовную ответственность, если это специально предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК РФ, а также включить состояние опьянения в перечень обстоятельств, отягчающих наказание.

Необходимо уточнить и сам термин «состояние опьянения», включенный в три части ст. 264 УК РФ. В ст. 23 УК РФ отмечено, что состояние опьянения может быть вызвано употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ.

Законодатель не дает понятие «других одурманивающих веществ», в связи с чем не понятно, можно ли отнести к их числу психотропные вещества.

Исследование норм, которые изложены в ч. 1 ст. 230 и ч. 1 ст. 151 УК РФ, позволяет дать отрицательный ответ на последний вопрос. Как известно, опьянение может наступить и от принятых психотропных веществ. В связи с чем, законодателю необходимо дать расшифровку понятия «состояние опьянения», при этом указав перечень средств, от которых оно может наступить.

Ученые также поднимают вопрос о том, почему наряду с изменениями, внесенными в ст. 264 УК РФ, оказалась неизменной ст. 268 УК РФ о нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Совсем очевидно, что такие правила могут быть нарушены лицами, находящимися в состоянии опьянения. Например, такие правила, может нарушить пешеход, который находится в состоянии опьянения. Подобные деяния представляют серьезную опасность для лиц, задействованных в сфере дорожного движения,

в следствии чего они должны быть наказаны не менее строго, чем деяния, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

Под признаки данной статьи не подпадает нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины. Это деяние квалифицируется по ст. 350 УК РФ. В настоящее время на территории РФ действует норма, которая позволяет водителю иметь минимально разрешенную концентрацию этилового спирта в крови. Это отражено в примечании к ст. 12.8 КоАП РФ, в соответствии с которым административная ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека. Иными словами, 0,16 мг чистого спирта в 1 л воздуха, выдыхаемого человеком, — это именно те самые 0,16 промилле. К слову, по медицинским данным, этот показатель будет почти вдвое выше, если взять у водителя клинический анализ крови (он может достигать 0,3 промилле).

Минимальное значение промилле установлено в целях предотвращения погрешности алкотестера, а также из-за показателей, которые могут дать обычные напитки (кефир, квас) или определенное заболевание (например, сахарный диабет). Поэтому законодатель, установив в административном законодательстве минимальное содержание алкоголя в крови в конкретном цифровом выражении, предусмотрел аналогичную ситуацию и в случае уголовного преследования за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. По поводу иных видов опьянения позиция законодателя однозначна – уже сам факт наличия в организме водителя наркотических или психотропных веществ влечет за собой уголовную ответственность.

3. Предупреждение преступлений, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

3.1 Криминологическая характеристика преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

С взаимодействием разных социальных групп, таких как, правонарушителей, правоприменителей, нейтральных лиц (свидетелей, экспертов, понятых) связаны проблемы изучения дорожно-транспортных происшествий. Одновременно всесторонне и полно исследование данного вида правонарушения возможно только на основе взаимодействия разнообразных гуманитарных и естественных наук, каждая из которых изучает его под своим углом зрения, с помощью специфических способов, методов и средств.

Для нашей страны, а также для большинства государств стран мира, аварийность на автомобильном транспорте является огромной проблемой. Ежегодно более 10 млн. человек в мире погибают и получают ранения, в результате дорожно-транспортных происшествий. По данным Всемирного банка дорожно-транспортные происшествия наносят социально-экономический ущерб на сумму свыше 500 млрд. долл. в год.

В последние годы в нашей стране, в части наличия автомобильного транспорта у населения произошли огромные изменения. Многие люди стали собственниками не только легковых автомобилей, но и автобусов, грузовых автомобилей, а также иных ТС. К резкому повышению количества дорожно-транспортных происшествий, которые часто приводят к жертвам водителей, пассажиров, пешеходов, привело огромное повышение автопарка в стране, при одновременном снижении организации дорожного движения и ухудшения качества дорог. Все это привело к росту количества и опасности транспортных происшествий и преступлений, к авариям, катастрофам, которые приводят к человеческим жертвам и уничтожению имущества.

На учете органов Государственной Инспекции Дорожного Движения (далее ГИБДД) находилось около 60 млн. единиц автомобилей и мототранспортных средств, по итогам статистики за 2019 год, в связи с чем, следует, что в нашей стране так и продолжается рост автомобильного транспорта.

Данные о количестве транспортных средств различных категорий, стоящих на учете в подразделениях ГИБДД РФ приведены в таблице 1.

Таблица 1. Количество транспортных средств, стоящих на учете в подразделениях ГИБДД Российской Федерации

Категория данных	2017	2018	2019
Количество зарегистрированных	56616354	57105089	59790435
Включая легковые автомобили	44253107	44698593	46887146
Включая грузовые автомобили	6229697	6212543	6433531
Включая автобусы	872582	865897	895537
Включая мототранспортные средства	2256863	2237217	2305762

Большое количество транспортных средств и несоответствие улично-дорожной сети этому количеству автотранспортных средств приводит в конечном итоге к росту аварийности на всех типах дорог.

Безопасность дорожного движения (БДД) является одной из немаловажных проблем, которые стоят перед органами государственной власти Российской Федерации и населением страны. Связано это, в первую очередь с социально-экономическим значением данной проблемы. Кроме сложной демографической ситуации, которая сложилась в Российской Федерации, с ликвидацией последствий происходящих дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) связаны огромные материальные затраты, которые ложатся на государственные и муниципальные бюджеты.

Данные статистики ГИБДД по общему количеству ДТП, числу погибших и раненых за период 2016 - 2019 гг. представлены в таблице 2.

Таблица 2. Общее количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших и раненых

Категория данных	2016	2017	2018	2019
всего ДТП	184001	173693	169431	151290
погибло	23115	20307	19087	16413
ранено	2311976	221141	215373	192958

Достаточно много причин, по которым происходит огромное количество ДТП. Статистика по основным причинам возникновения дорожно-транспортных происшествий предложена в таблице 3.

Таблица 3. Основные причины возникновения дорожно-транспортных происшествий

Причины возникновения ДТП	2016	2017	2018	2019
ДТП, на месте которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов по условиям обеспечения БДД	63093	71550	67896	49255
ДТП, из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств	2554	5391	6454	5161
ДТП из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств	157942	150861	143457	119983

Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах, предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами⁴⁸.

⁴⁸ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 21.12.2019) "О Правилах дорожного движения" // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993, N 47, ст. 4531.

Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

Лица, которые нарушили Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством

Данные статистики о количестве нарушений Правил дорожного движения участниками дорожного движения представлены в таблице 4.

Таблица 4. Количество нарушений Правил дорожного движения участниками дорожного движения

Категория участников дорожного	2017	2018	2019
Водители транспортных средств	23782884	23550618	21067913
Пешеходы	2754832	2630303	2723924
Пассажиры	198818	209295	247547

Одним из важных стратегических направлений обеспечения экономической безопасности России является модернизация и совершенствование качества и доступности медицинских услуг, уменьшение естественной убыли населения, в том числе связанной с высокой смертностью трудоспособных граждан от дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений государственной политики РФ, в том числе демографической, основными задачами которой является повышение продолжительности и качества жизни, а также рост численности населения страны.

Следствием достаточно высокой аварийности на автодорогах России является гибель и инвалидизация большого количества детей и граждан трудоспособного населения, особенно мужчин, чем наносится огромный социально-экономический ущерб государству.

Согласно действующему российскому законодательству, основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются: приоритетность жизни и здоровья участников дорожного движения,

ответственность за которое возложена на государство, а также программно-целевая направленность в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Высокий травматизм и смертность в результате ДТП представляет серьезную угрозу экономической безопасности многих стран. Ежегодно в России погибают и получают ранения более 200 тыс. человек в результате дорожно-транспортных происшествий⁴⁹, наносится огромный ущерб экономике России и обществу. За последнее десятилетие в ДТП на российских автодорогах погибло около 271 тыс. человек, треть из которых составляют граждане наиболее активного трудоспособного возраста (26-40 лет), свыше 2 млн. человек получили ранения, пострадали 227 тыс. детей, из которых порядка 9 тыс. получили травмы, несовместимые с жизнью.

За 2019 г. сотрудниками ГИБДД Томской области выявлено 4 456 873 (+18 %) нарушений правил дорожного движения, в том числе с применением технических средств, работающих в автоматическом режиме зафиксировано 3 435 298 правонарушений. Водителями транспортных средств допущено 915 249 нарушений ПДД, пешеходами - 67 356 нарушений.

Количество грубых нарушений ПДД, выявленных в 2019 г., по сравнению с 2018 г., уменьшилось на 11,5 %. При этом удельный вес грубых нарушений составил 18,1 % от количества выявленных сотрудниками Госавтоинспекции края нарушений. Несмотря на принимаемые профилактические меры, обстановка с ДТП из-за управления водителями транспортных средств в состоянии опьянения в Краснодарском крае остается напряженной.

Основными причинами возникновения ДТП являются:

- 1) нарушение водителями транспортных средств правил проезда перекрестков - 20 %;
- 2) управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения - 12,8 %;

⁴⁹ Официальный сайт Госавтоинспекции России. - URL: <http://www.gibdd.ru>.

- 3) несоблюдение водителями транспортного средства дистанции – 10,2 %;
- 4) выезд транспортного средства на полосу встречного движения - 9,8 %;
- 5) нарушение правил проезда, регулируемого и нерегулируемого пешеходного перехода - 9,6 %;
- б) несоблюдение скоростного режима - 5 %.

В 2019 г. в Томской области за нарушение административного законодательства (ПДД) наложено штрафов на сумму 2,7 млрд. руб. (+5,5 %), взыскано 2,6 млрд. руб. (+6,5 %), из них сотрудниками Госавтоинспекции края наложено штрафов на сумму более 1 млрд. руб., в результате эффективной правоприменительной практики сотрудников подразделений ГИБДД и ДПС края исполнено административных постановлений на сумму 866,6 млн. руб. (79 %). За данный период граждане воспользовались льготой по 50 % оплате административных штрафов за нарушение ПДД на сумму 729,8 млн. руб. (35 % от всех оплаченных штрафов за указанный период).

Анализ аварийности на российских автодорогах показывает, что государственный механизм управления федеральными и региональными проектами и целевыми программами по повышению безопасности дорожного движения, а также реализуемая система государственного и общественного воздействия на сознание участников дорожного движения на сегодняшний день недостаточно эффективны.

Рассматривая подробнее статистическую информацию, заметим, что основная масса осужденных приходилась по ст. 264 УК РФ до 2015 года, однако в 2015 году за полгода действия новой нормы ст. 264.1 УК РФ она двукратно превысила число осужденных по ст. 264 УК РФ.

Каждый год Судебный департамент при Верховном Суде РФ на своем официальном сайте публикует данные судебной статистики, на основе которых можно сделать вывод о состоянии и динамике уровня преступности как в целом так и по отдельным преступлениям. Анализируя предоставленную

статистику по ст. 264 УК РФ за 2018-2019 г., по демографическому признаку данное преступление можно охарактеризовать следующим образом⁵⁰:

1) По всем частям ст. 264 УК РФ и ст.264.1 УК РФ отмечается снижение уровня преступности, а именно:

ч.1 - с 4696 до 4188,

ч.2 - с 1401 до 1288,

ч.3 - с 2641 до 2488,

ч.4. - с 1043 до 947,

ч.5 - с 447 до 432,

ч.6 - с 153 до 124,

ст.264.1 - с 71982 до 66286 преступлений за 2019 в сравнении с количеством преступлений за 2018 год.

2) Данные преступления преимущественно совершены мужчинами:

Статья	2018	2019
Часть 1 ст. 264 УК РФ	89,9 %	91,2%
Часть 2 ст. 264 УК РФ	95,2%	94,8%
Часть 3 ст. 264 УК РФ	91,6%	91,7%
Часть 4 ст. 264 УК РФ	96,3%	97,7%
Часть 5 ст. 264 УК РФ	91,1%	92,9%
Часть 6 ст. 264 УК РФ	98,7%	98,4%
Ст. 264.1 УК РФ	97,4%	97,3%

3) Наибольшая часть преступлений совершено лицами в возрасте от 30 до 49 лет, наименьшая в возрасте от 14 до 17 лет.

⁵⁰ Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2019 год // <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4894>

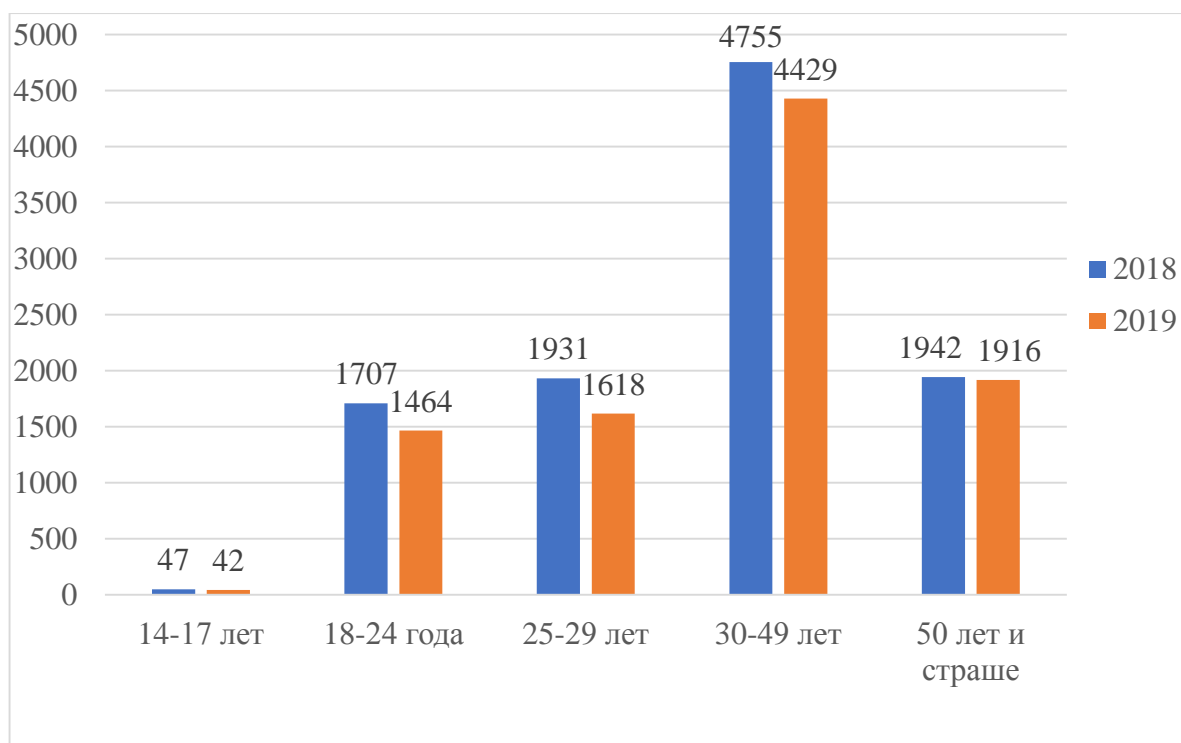


Рисунок 1 – Статистика преступлений по возрастам в России

4) Субъектами преступления в основном являются граждане РФ. Граждане иностранных государств или лицами без гражданства составляют небольшую долю среди субъектов преступления, а именно:

Статья	2018	2019
Часть 1 ст. 264 УК РФ	3,2%	3,6%
Часть 2 ст. 264 УК РФ	1,1%	1,7%
Часть 3 ст. 264 УК РФ	4,1%	5,4%
Часть 4 ст. 264 УК РФ	0,9%	1,3%
Часть 5 ст. 264 УК РФ	4,7%	5,7%
Часть 6 ст. 264 УК РФ	2,6%	3,2%
Ст. 264.1 УК РФ	1,3%	1,2%

5) Наибольшее количество преступлений совершили лица, имеющие среднее профессиональное образование.

Статья	2018	2019
Часть 1 ст. 264 УК РФ	1847	1618
Часть 2 ст. 264 УК РФ	568	528
Часть 3 ст. 264 УК РФ	966	933
Часть 4 ст. 264 УК РФ	457	392
Часть 5 ст. 264 УК РФ	153	163
Часть 6 ст. 264 УК РФ	56	51
Ст. 264.1 УК РФ	32080	29767

Доля лиц, имеющих высшее образование и совершивших данные преступления значительно ниже, таким образом, люди с высшим образованием более осознанно относятся к соблюдению правил дорожного движения.

б) В практике существуют случаи совершения данных преступлений сотрудниками правоохранительных органов, прокуратуры, работниками судов. По данной категории субъектов статистика выглядит следующим образом:

Статья	2018	2019
Часть 1 ст. 264 УК РФ	29	25
Часть 2 ст. 264 УК РФ	6	4
Часть 3 ст. 264 УК РФ	22	17
Часть 4 ст. 264 УК РФ	10	8
Часть 5 ст. 264 УК РФ	3	8
Часть 6 ст. 264 УК РФ	2	3
Ст. 264.1 УК РФ	36	22

Подобный анализ проведен по Томской области, из которого получены следующие выводы:

1. По частям 2,3,4,6 отмечается снижение количества преступлений:
 - ч.2 - с 27 до 25;
 - ч.3 - с 42 до 39;
 - ч.4. - с 17 до 13;

ч.6 – с 1 до 0 преступлений за 2019 год по сравнению количеством преступлений за 2018 год.

Считаю необходимо привести данные по проанализированным приговорам, вынесенным Ленинским районным судом г. Томска при осуждении лиц за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

Динамика осуждения по ст. 264 УК РФ в Ленинском районном суде г. Томска приведена на рисунке 2.

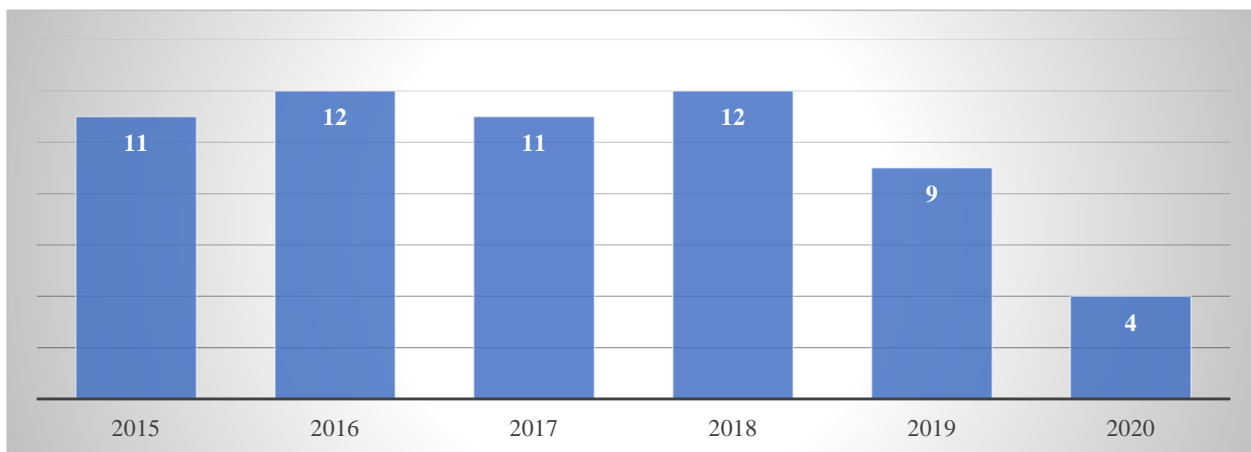


Рисунок 2 – Динамика осуждения по ст. 264 УК РФ в Ленинском районном суде г. Томска (за 2015 – 2020 годы).

Доля осужденных по частям ст. 264 УК РФ выглядит следующим образом (рисунок 3).

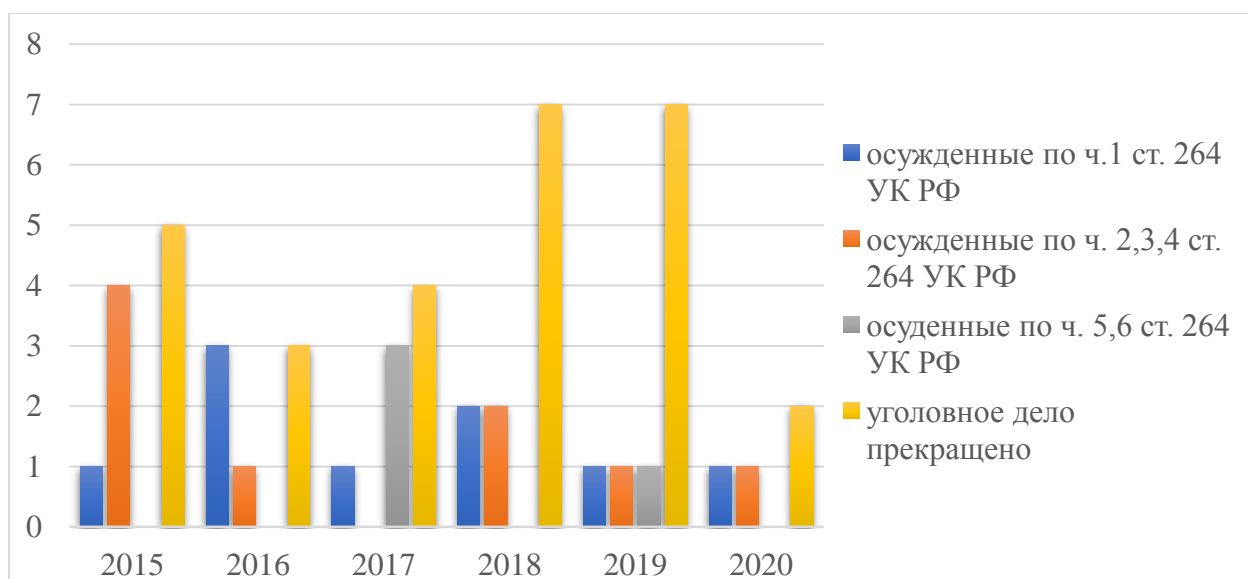


Рисунок 3 – Доля осужденных по частям ст. 264 УК РФ в Ленинском районном суде г. Томска (за 2015-2020 годы)

Уровень преступности по всем частям ст. 264 УК РФ имеет тенденцию к снижению, что позволяет говорить об эффективной работе законодательных органов, правоприменителей и иных субъектов, применяющих меры к снижению преступности и увеличению безопасности дорожного движения в нашей стране.

При этом, как показал анализ приговоров, доля мужчин в числе осужденных составляет 93%, осужденных женщин встречалось только в 4 уголовных делах (рисунок 4).

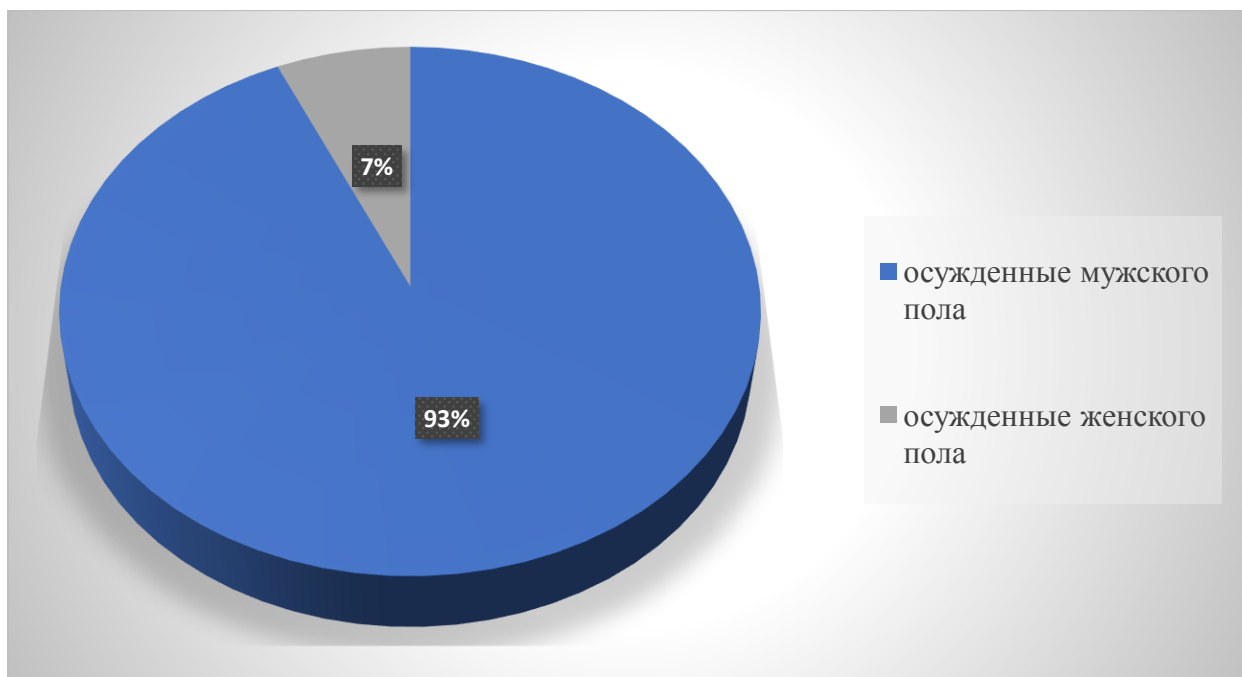


Рисунок 4 – Половая структура осужденных по ст. 264 УК РФ по материалам Ленинского районного суда г. Томска

Это объясняется, прежде всего, различием условий нравственного формирования личности и разницей в характере. Преобладание лиц мужского пола связано с психическими и психологическими особенностями пола, с исторически сложившимся различием поведения, воспитания мальчиков и девочек, с большей активностью, предприимчивостью и другими характерными свойствами мужчин. Деятельность мужчины по добыванию средств для существования семьи в течение тысячелетий проходила вне дома. Мужчина жил борьбой с силами природы и ратным трудом. Мужскому характеру присуще не терпеливо-кропотливое, а размашисто-напористое,

лихое начало. Следовательно, можно сделать вывод, что женщины нарушают ПДД по неумению, невнимательности, а мужчины в силу своего характера «лихачат», стремятся показать свое превосходство над окружающими, покрасоваться перед ними.

Молодым водителям свойственна быстрая и рискованная езда. Конечно, речь идет о водителях, уже снявших «восклицательный знак», предупреждающий, что за рулем начинающий водитель со стажем менее 2 лет. Как только знак снят, водитель чувствует, что может все. Тогда и начинаются самые страшные аварии. Неопытные водители не могут справиться с управлением в критической ситуации, которую сами и создают своей лихой ездой. Новички могут быстро научиться «прыгать» из ряда в ряд и ловко подрезать соседей по потоку, но в случае заноса не каждый из них способен грамотно вернуть автомобиль в стабильное положение и избежать аварии. Водителю нельзя недооценивать свои силы, равно как и переоценивать их. Ведь на дороге погибают неуверенные и самоуверенные. Необходимо найти ту «золотую середину», которая обеспечила бы безопасное движение, как для самого водителя, так и для окружающих его лиц.

Из-за невнимательности водителя происходит больше всего дорожно-транспортных происшествий. Переговоры по мобильному телефону, употребление пищи за рулем, прослушивание громкой музыки, набор СМС-сообщений и разговоры с пассажирами - все эти факторы увеличивают в разы шансы попасть в катастрофу. А это как раз и свойственно поведению молодых водителей.

В изученных приговорах судов Томской области обозначены 50 транспортных средств. Встречаются среди них различные механические транспортные средства, но преимущественно легковые автомобили. Это объясняется их большой распространенностью в современном обществе.

При изучении уголовных дел, была выявлена закономерность в том, на автомобильном рынке преобладают иностранные машины, «иномарки», нежели автомобили отечественного производства.

В большинстве фигурируют легкие скоростные машины среднего класса (см. Таблицы 5-7). Это объясняется следующим, в основном такие машины покупаются состоятельно родителями своим детям, которые не понимают ценности автомобиля и не собираются его беречь. Дешевые простенькие машины берегут, потому что они единственные. Большие солидные автомобили берегут, потому что они дорогие и самостоятельно заработанные.

Таблица 5. Масса автомобиля

До 1500 кг	1550-2000 кг	2050-3000 кг	Более 3000 кг
20	12	1	5

Таблица 6. Максимальная скорость автомобилей

До 150 км/ч	Свыше 150 км/ч
14	27

Таблица 7. Класс автомобилей

В	С	Д	Грузовой	Трамвай	Мотоцикл	Троллейбус	Автобус
16	15	3	5	1	1	1	1

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%).

Из данных в (Таблице 8) следует, что большинство машин, попавших в ДТП, леворульные. Как правило, водители праворульных машин осторожнее, от них требуется повышенная концентрация внимания и точное знание габаритов своего автомобиля. На дорогах с правосторонним движением, которое установлено в России, на машинах с правым рулем ездить тяжелее, потому что водители таких автомобилей ведут себя аккуратнее.

Таблица 8. Положение руля

Левый	Правый
27	8

Согласно уголовному законодательству РФ⁵¹ субъектом нарушения правил БДД или эксплуатации транспорта, является лицо, которое управляет транспортным средством, а также физическое вменяемое лицо, которое на момент совершения преступления достигло шестнадцатилетнего возраста, и управляло транспортным средством. В этом случае, кроме трех обязательных общих признаков субъекта, как физическое лицо, вменяемость и возраст, появляется еще один обязательный признак для субъекта указанного состава преступления — управление транспортным средством. Таким образом, в указанной ситуации субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является специальным.

Действующее законодательство нашей страны, не содержит понятия «лицо, управляющее транспортным средством», а содержит только определение «водитель», которое закреплено в Постановлении Правительства РФ от 23.10.1993 N1090 «О Правилах дорожного движения».

Термин «лицо, управляющее транспортным средством» значительно шире, в отличие от понятия «водитель». Под понятие «лицо, управляющее транспортным средством» подпадают все лица, управляющие транспортными средствами, независимо от того, есть ли у них право на управление или нет, под понятие «водитель», подпадает только та категорию лиц, которые имеют водительское удостоверение.

Лица, которые управляют транспортными средствами, можно подразделить на две категории:

1) водители, которые имеют право на управление транспортными средствами;

⁵¹Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 18.02.2020) // Собрание законодательства РФ. 17.06.1996, №25, ст. 2954.

2) лица, управляющие транспортными средствами при отсутствии удостоверения водителя, то есть права на управление транспортными средствами.

В соответствии с действующим законодательством РФ водитель является одним из участников дорожного движения. К участникам дорожного движения относятся водители и пассажиры транспортных средств, пешеходы, согласно ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁵². В общих положениях Правил дорожного движения, указано, что участник дорожного движения это лицо, которое принимает непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода или пассажира транспортного средства. Учитывая это, водитель, кроме тех обязанностей, которые возложены только на водителей, должен выполнять и те обязанности, которые возложены на всех участников дорожного движения.

Российский правовед А.А. Тер-Акопов предложил квалифицировать деяния лиц, управляющих транспортным средством, которые передали управление транспортным средством другому лицу, заведомо зная, что лицо находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, или не имеет права управления транспортным средством. Ученый считает, что привлекать к ответственности необходимо того, кто сам непосредственно передал управление транспортным средством. Хотя это мнение не основано на норме закона, и в таком случае водитель хоть и нарушает ПДД, но это не образует состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Лицо, которое осуществляет передачу управления транспортным средством другому лицу, утрачивает признаки субъекта данного преступления, которое нарушает правила эксплуатации, и, следовательно, субъектом преступления ст. 264 УК РФ⁵³.

⁵² Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995, N 50, ст. 4873.

⁵³ Тер-Акопов А. А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М.: Юркнига, 2016. С. 248

Те лица, которые управляют транспортными средствами при отсутствии у них водительского удостоверения, фактически они не являются участниками дорожного движения, так как они не подпадают под эту категорию. Хотя, учитывая тот факт, что согласно ФЗ «О безопасности дорожного движения» участниками дорожного движения являются лица, которые принимают непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя ТС, пешехода, пассажира ТС, то есть формально они подпадают под эту категорию лиц, в связи с чем должны следовать тем требованиям и выполнять те обязанности, которые возложены на участников дорожного движения⁵⁴.

Изучая субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, особое внимание следует уделить тому лицу, которое вместе с водителем может находиться в транспортном средстве во время его управления и существенно влиять на этот процесс, данным лицом является пассажир.

Согласно действующим Правилам дорожного движения пассажир – это лицо, находящееся в транспортном средстве, кроме водителя, а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

Таким образом, пассажир это лицо, которое находится в транспортном средстве во время движения, а также непосредственно им пользуется. Согласно 5 разделу «Обязанности пассажиров», Правил дорожного движения, устанавливается определенный перечень обязательств, которые возлагаются на всех пассажиров.

Таким образом, согласно действующих Правил дорожного движения, пользуясь транспортным средством, пассажиры обязаны:

- при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими, а при поездке на мотоцикле — быть в застегнутом мотошлеме;

⁵⁴ Зворыгина С. А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. канд. юрид. наук. Екатеринбург. 2013. С. 10–12.

- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки транспортного средства.

В свою очередь пассажирам запрещается:

- во время движения отвлекать внимание водителя от управления транспортным средством и мешать ему в этом;
- открывать двери транспортного средства во время его движения;
- во время движения стоять в кузове грузового автомобиля, сидеть на бортах или в необорудованном для сидения месте.

Если пассажир грубо нарушает требования указанных нормативно-правовых актов, например, отвлекает внимание водителя во время движения от управления автомобилем, мешает ему в этом, то есть своими действиями он создает угрозу безопасности дорожного движения, например, дергает за руки, руль, загораживает глаза водителя, ограничивает нажатие на педаль тормоза. Все это может привести к совершению ДТП с тяжелыми последствиями, то вполне справедливо можно говорить о том, что только нарушение правил дорожного движения со стороны пассажира привело, а поэтому только он должен быть привлечен к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Пассажир, если является участником дорожного движения, обязан создавать безопасные условия для дорожного движения и ни при каких обстоятельствах не должен наносить своими действиями, вред гражданам, организациям, предприятиям и учреждениям. Хотя если пассажир, несмотря на все установленные в отношении него требования о безопасности дорожного движения, грубо их нарушает и это приводит к тяжелым последствиям, то только он должен нести уголовную ответственность за совершенное деяние.

Таким образом, субъектом нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, которые управляют транспортными средствами, является физическое вменяемое лицо, которое на момент совершения преступления достигло шестнадцатилетнего возраста, и управляло данным транспортным средством. Однако, учитывая тот

факт, что пассажир как участник дорожного движения, на которого возложена обязанность создавать безопасные условия для дорожного движения, может грубо его нарушить и это может привести к тяжелым последствиям, считаю необходимым, кроме лица, которое управляет транспортным средством, в качестве субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, ввести и пассажира.

3.2 Причины и условия, способствующие совершению преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Вопросы обеспечения транспортной безопасности традиционно занимают одно из ведущих направлений обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. Особое место, среди которых отведено вопросам обеспечения безопасности дорожного движения⁵⁵.

На сегодняшний момент Правительство Российской Федерации в целях реализации Стратегии безопасности дорожного движения выполняет комплекс мероприятий, которые направлены на предупреждение ДТП, на уменьшение аварийности на объектах транспортной инфраструктуры в целом, на минимизацию наступивших в результате дорожно-транспортных происшествий последствий, в частности на снижение уровня смертности от дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза до уровня, не превышающего 4 погибших на 100 тысяч человек, для повышения уровня безопасности дорожного движения.

Вопреки снижению показателей аварийности, количество дорожно-транспортных происшествий достаточно много. Современные показатели

⁵⁵ Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые вопросы классификации субъектов государственно-правовой системы обеспечения безопасности дорожного движения в России // Государственная власть и местное самоуправление. 2017. № 7. С. 13–18.

состояния безопасности дорожного движения способствуют поиску и выработке новых, наиболее эффективных способов и мер обеспечения безопасности в структуре государственной политики обеспечения безопасности дорожного движения, направленных на сокращение дорожно-транспортного травматизма⁵⁶.

Самыми встречающимися причинами совершения дорожно-транспортных происшествий являются, чаще всего это плохое качество покрытия дорог, особенно совмещенное с неблагоприятными метеорологическими условиями, невнимательность пешеходов, рассеянностью неопытных водителей, злостное нарушение правил дорожного движения, лихачество, «опасное вождение», и пренебрежительное отношение водителей дорогих автомобилей к другим участникам дорожного движения, а также управление водителем автомобиля в состоянии алкогольного или иного опьянения.

Важным в таких случаях является освидетельствование водителя транспортного средства. Освидетельствование в уголовном судопроизводстве представляет собой следственное действие, в ходе которого следователь выявляет на теле человека какие-либо внешние признаки, материальные объекты, иные свойства, имеющие значение для расследования, а также признаки опьянения. Поскольку цели освидетельствования достаточно разнообразны, данное следственное действие широко применяется при расследовании различных преступлений, в том числе связанных с незаконным оборотом наркотических средств, преступлениями против половой свободы, против здоровья и т.д. Так, в отношении лица, которое хранит или сбывает наркотические вещества, в процессе освидетельствования решается две задачи. Так, первая задача состоит в том, что в ходе смывов с рук или изъятии подногтевого содержимого получают следы наркотического вещества, что

⁵⁶ Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.

позволяет доказать причастность лица к незаконному обороту наркотиков. Вторая задача освидетельствования заключается в установлении состояния наркотического опьянения. Для этого в ходе освидетельствования выявляются следы уколов, а также изымаются биологические образцы для дальнейшего производства химико-токсикологической экспертизы⁵⁷.

Конституционный Суд РФ указывает, что право не свидетельствовать против себя самого не исключает возможности проведения – независимо от того, согласен на это подозреваемый или обвиняемый либо нет, – различных процессуальных действий с его участием в целях получения доказательств по уголовному делу⁵⁸. Несмотря на судебную практику, а также многочисленные предложения ученых, в УПК РФ⁵⁹ нет четкого указания на то, что при производстве освидетельствования возможно применение мер принуждения. Некоторые ученые считают, что принудительное производство освидетельствования для обеспечения получения доказательств невозможно⁶⁰. Другие исследователи предлагают по аналогии с ч. 3 ст. 79 ГПК РФ предоставить суду право считать установленным какой-либо факт, если сторона уклоняется от участия освидетельствования. В отношении ст. 264 УК и ст. 264.1. УК данное положение применяется, поскольку отказ от прохождения медицинского освидетельствования означает признание того, что лицо, управляющее автотранспортом, находится в состоянии опьянения.

По данным статистики, причинами дорожно-транспортных происшествий являются действия:

⁵⁷ Аксенова-Сорохтей Ю.Н., Новиков В.Е. Экспертиза как источник получения информации о личности подростка, употребляющего психоактивные вещества // Психофармакология и биологическая наркология. 2015. Т. 9. № 1-2. С. 2556-2558

⁵⁸ Определение Конституционного Суда РФ от 16 декабря 2004 г. N 448-О "Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Черкесского городского суда Карачаево-Черкесской Республики о проверке конституционности пункта 2 части четвертой статьи 46 и пункта 3 части четвертой статьи 47 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации" // СПС КонсультантПлюс

⁵⁹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 N 174-ФЗ (ред. от 18.02.2020) // Собрание законодательства РФ. 24.12.2001, N 52 (ч. I), ст. 4921.

⁶⁰ Карпова Л.Е., Купряшина Е.А. Некоторые проблемные аспекты производства освидетельствования в уголовном процессе Российской Федерации // Аллея науки. 2017. № 16 Т.2. С. 796-799

– превышение безопасной скорости движения (в 23,8 % случаев). В основном возникает из-за ошибочной оценки обстановки, когда водитель движется с большой скоростью или же умышленно превышает скоростной режим, установленный на дорогах. Увеличение средней скорости автомобиля на 1 км/ч влечет за собой рост числа автокатастроф со смертельным исходом на 4–5 %;

– нарушения, связанные с действиями пешеходов (22,5 %). К ним относятся: движение по обочине с правой стороны, несоблюдение требований безопасности при переходе или движение по обочине в темное время суток, переход дороги во время плохих погодных условий, переход на запрещающий сигнал светофора и другие;

– нарушение правил маневрирования (19,7 %), то есть нарушение самого движения, перестроение с одной полосы на другую, повороты, развороты, движение задним ходом и другие;

– нарушение правил проезда перекрестков (7,3 %). Лица, управляющие автомобильным транспортным средством, часто не останавливаются на запрещающий сигнал светофора, не пропускают транспортные средства, которые находятся на главной дороге, не соблюдают правило «помеха справа», создавая угрозу ДТП;

– переход через проезжую часть (7 %), который порой для человека является достаточно опасным, именно поэтому необходимо знать ПДД, следуя которым можно избежать последствий;

– несоблюдение дистанции (6,7 %), невозможно конкретизировать точное расстояние между транспортными средствами, поскольку необходимо учитывать технические характеристики автомобильного транспорта, неблагоприятные климатические условия на дорогах во время эксплуатации транспортного средства;

– управление транспортным средством в нетрезвом виде (6,6 %). Это одно из самых серьезных правонарушений, которое влечет за собой строгое наказание;

– выезд на встречную полосу (6,5 %), создающий опасную ситуацию на дороге, независимо разрешен или нет. Совершение данного маневра при запрещающих знаках грозит определенными санкциями, установленными российским законодательством⁶¹.

Предпринимаемые меры наказания по отношению к нарушителям правил дорожного движения должны в полной мере соответствовать степени нарушения. Также необходимо заметить, что новые формы ведения скрытого наблюдения на дорогах не могут дать 100 % гарантии о прекращении травматизма и летальных исходов на дороге, но как минимум уменьшат негативный статистический показатель.

3.3 Меры предупреждения преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

В настоящее время проблемой совершения правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения приобретает большую значимость, которая обусловлена, с одной стороны, высокой степенью их общественной опасности и вреда, с другой – необходимостью выработки адекватных и результативных форм правового реагирования, способствующих их минимизации.

Проблема совершения правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения носит масштабный характер. Масштабность объясняется тем, что в течение года на планете более одного 1 млн. 300 тыс. людей погибает в дорожно-транспортных происшествиях, а это около 300 тыс. человек в день, в том числе половина из них не являются водителями. Примерно 25 млн. человек получают травмы различной степени тяжести, что приводит к продолжительной нетрудоспособности. Страны с

⁶¹ Официальный сайт ГИБДД России. URL: www.gibdd.ru

низким уровнем доходов и качества населения, приходится большая часть летальных исходов в результате дорожно-транспортных происшествий. Одной из трех причин смертности для лиц в возрасте от 5 до 45 лет, являются дорожно-транспортные правонарушения.

В начале XXI века количество людей, которые погибли в Европе, ежегодно уменьшалось в примерно на 6% в год, а в абсолютных показателях опустившись на 45%. Организация Объединенных Наций считает, что если не будут предприниматься шаги по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, в частности транспорт станет ключевой причиной гибели людей во всем мире. По инициативе Российской Федерации для выработки общей стратегии совместных мер снижения уровня дорожно-транспортного травматизма и усиления безопасности на дорогах мира началась реализация международной программы. Все это происходит в социально-правовом контексте постоянно усиливающихся процессов автомобилизации. Представители государственных и муниципальных учреждений власти вынуждены постоянно совершенствовать стратегии по профилактике дорожного травматизма, а также планирования условий для улучшения дорожной ситуации. В рамках поиска социально-правовых способов решения проблемы в Российской Федерации на уровне государственного управления необходима реализация мер, предусматривающих создание системы обеспечения безопасности дорожного движения, организацию транспортной безопасности, предусматривающей наличие качественного дорожного покрытия и эксплуатацию надежных и комфортабельных транспортных средств, а также повышения уровня корпоративной и правовой культуры водителей⁶².

Несмотря на то, что уделяется особое внимание данной проблеме, общая численность правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного

⁶² Лубский Р.А. Государственность и патернализм в России // Философия права, 2015. № 6(55). С. 19-21.

движения не уменьшается, в отдельных случаях увеличивается. В результате чего, увеличивается число дорожно-транспортных происшествий.

Специалисты отмечают, что существенные расходы бюджетных активов и трудовых ресурсов, особенно ресурсов рабочего времени сотрудников правоохранительных органов, а также представителей судейского корпуса до сих пор не приводят к созданию практических условий, способствующих значительному уменьшению числа административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и минимизации уровня юридической деликтности⁶³.

Состоявшейся в марте 2017 года, заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации, Президент Российской Федерации В.В. Путин уточнил, что, несмотря на определенные положительные сдвиги и промежуточные успехи, практические усилия, направленные на устранение проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, до сих пор не привели к нужному итогу.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в современном российском обществе постепенно приобретают статус проблем обеспечения национальной безопасности, которые могут быть разрешены, во-первых, в условиях минимизации дорожно-транспортных рисков, во-вторых, в рамках формирования безопасной транспортной среды и соответствующего типа инфраструктуры, и, наконец, в-третьих, в контексте неукоснительного соблюдения правил дорожного движения. Пренебрежение этими требованиями лишь усугубляет проблему, усложняя поиск путей ее разрешения в связи с увеличением численности правонарушений и правонарушителей.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в современном российском обществе, помимо всего прочего, обусловлены

⁶³ Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета, 2015. № 13(368). С. 43-47.

невысоким уровнем общегражданской правовой культуры, особенностями правовой ментальности и правового сознания российских граждан. Об особой важности этого аспекта проблемы свидетельствует принятая и функционирующая специальная государственная федеральная программа, устанавливающая основные принципы и стандарты безопасности дорожного движения⁶⁴. Особая значимость этой программы объясняется тем, что на ее основе разработаны специальные меры, предназначенные для выработки социально-правовых рецептов, ориентированных на формирование у всех субъектов «дорожных правоотношений» навыков законопослушного поведения и соответствующих типов правовой активности.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в современном российском обществе на протяжении длительного периода времени вызывают повышенный научный интерес. Многообразие определений и подходов к исследованию проблем обеспечения безопасности дорожного движения в современном российском обществе, носящих фрагментарный характер, свидетельствует о разностороннем изучении проблемы.

Одной из мер предупреждения правонарушений в области дорожного движения является установление конкретных мер административной ответственности за деяния, называемыми административными правонарушениями в области дорожного движения⁶⁵.

При решении вопроса о наличии состава преступления в действиях водителя, допустившего наезд на пешехода, следует помнить, что уголовная ответственность наступает лишь в случае нарушения им тех пунктов Правил дорожного движения, которые состоят в причинной связи с наступившими

⁶⁴ Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (с изменениями и дополнениями от 13.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации от 14 октября 2013 г. №41 ст. 5183

⁶⁵ Хаманева Н.Ю. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: история и современность (к 90-летию профессора Н.Г. Салищевой) // Административное право и процесс, 2017. № 9. С. 44-49.

последствиями. Например, отсутствие водительского удостоверения и документов на транспортное средство не находится в причинной связи с наступившими последствиями. Водитель не подлежит уголовной ответственности, если вредные последствия наступили не в результате нарушения им Правил дорожного движения, а из-за неправильного поведения потерпевшего. Для определения виновности водителя в ходе предварительного расследования назначаются сложные автотехнические и судебно-медицинские экспертизы. Основной задачей проведения автотехнической судебной экспертизы является определение потенциальной возможности предотвращения наезда на пешехода путем применения экстренного торможения. В этой связи необходимо отметить тенденцию ужесточения законодателем наказания за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения. Осознание степени такой ответственности является средством, с помощью которого достигаются уважительное отношение к правовым нормам и высокий уровень правосознания.

Таким образом, в качестве концептуальных оснований юридической ответственности за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выступает:

1. Степень общественной опасности правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и причиненного вреда.
2. Необходимость выработки адекватных форм правового реагирования, которые способствуют уменьшению правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.
3. Рост автомобилей у населения.
4. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения которая предусматривает укрепление транспортной дисциплины, повышение уровня корпоративной и правовой культуры водителей.
5. Тенденция к ужесточению юридической ответственности, выражается в увеличении общих размеров административных штрафов, существенном

расширении перечня административных правонарушений, которые предусматривают лишение права управления транспортным средством, и установлении новых видов административных правонарушений.

Дальнейшее повышение скоростей транспортных средств, резкое увеличение автопарка, реализация новых принципов движения выдвигают на повестку дня вопрос о разработке основных направлений повышения безопасности современных транспортных систем. Ситуация также усугубляется растущей степенью износа транспортных средств, целенаправленным игнорированием требований и норм безопасности участниками транспортного процесса.

Требуют уточнения те общественно опасные и уголовно наказуемые деяния, которые формируют понятие безопасности дорожного движения в РФ. Такое состояние обусловлено наличием многочисленных факторов, наиболее значимыми являются: во-первых, неадекватностью установленной законодательством ответственности в сфере транспорта социальной опасности совершенного правонарушения; во-вторых, низким уровнем дорожной дисциплины участников транспортного сообщения; в-третьих, недостаточным уровнем водительского мастерства; в-четвертых, недостаточным уровнем обеспеченности транспортного процесса соответствующими по своим параметрам путями сообщения; в-пятых, отсутствием систем организационно-планировочных и инженерных мероприятий, направленных на совершенствование организации движения транспорта; в-шестых, низким уровнем оказания медицинской помощи пострадавшим в транспортных происшествиях.

Все это негативно сказывается на общем состоянии транспортной безопасности, является составляющей национальной безопасности и

интегральным показателем защищенности прав и интересов участников транспортного сообщения⁶⁶.

Под обеспечением транспортной безопасности следует понимать социальный процесс деятельности соответствующих субъектов общественных отношений по предупреждению аварий и инцидентов на транспорте, обеспечения права человека на безопасность в широком смысле. При этом приоритетным направлением обеспечения транспортной безопасности является предотвращение реальных и потенциальных угроз возникновения аварий и катастроф на транспорте и их последствия, а это возможно различными средствами правовой охраны, среди которых наиболее отчетливо выделяются уголовно-правовые.

Анализ норм уголовного законодательства по охране общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств демонстрирует, что далеко не все аспекты, связанные с определением и четкой квалификацией таких преступных деяний, получили исчерпывающее законодательное оформление или надлежащие судебные трактовки.

Среди норм уголовного законодательства, которые имеют отношение к квалификации названных нарушений, по моему мнению, требуют уточнения такие положения, как: перечень видов транспортных средств, имеющих отношение к ДТП; установление временных параметров наступления смерти потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия; условия и назначения наказания и тому подобное.

Необходимость в совершенствовании уголовно-правовой охраны общественных отношений, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, видится в следующем:

⁶⁶ Чучаев А.И. Уровни оценки законодательства об ответственности за транспортные преступления // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы Международной науч.-практич. конференции. М., 2017. С. 102-106.

1. Криминологическая характеристика транспортных происшествий указывает на необходимость разделения причин совершения таких преступлений на соответствующие группы для более полного и качественного исследования этой проблемы, а также для улучшения организации профилактической работы.

2. При нарушении действующих на различных видах транспорта правил не имеет принципиальной разницы ни в механизме наступления общественно опасных последствий, ни в их количественно-качественных показателях. Именно поэтому позиция законодателя, который устанавливает в диспозициях преступлений, схожих по своему составу и механизму совершения, различные общественно опасные последствия, кажется недостаточно обоснованным. Поэтому необходимо унифицировать указанные нормы, установив в них единые общественно опасные последствия, в случае причинения которых наступает уголовная ответственность. К таким общественно опасным последствиям следует отнести лишь причинение средней тяжести, тяжких телесных повреждений или гибели людей.

3. Определение всех причин и условий совершения ДТП, их систематизация и обобщение, а также выявление степени влияния этих причин и условий на механизм указанных происшествий играют значительную роль для профилактики преступлений на транспорте. В связи с этим существует необходимость тщательного учета криминологически важной информации, на основе которой должна строиться борьба с общественно опасными транспортными преступлениями.

4. Учитывая особенности мотивации поведения лиц, совершивших транспортные преступления по неосторожности, целесообразно ввести (с учетом зарубежного опыта) специфические меры уголовно-правового характера к таким лицам, а также разработать систему профилактических мероприятий исследуемого вида преступлений⁶⁷.

⁶⁷ Балашов С.К., Иванов В.Д. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ростов-На-Дону, 2015. С. 77.

Рассмотрим проблемы квалификации и расследования ДТП, совершенных водителями велосипедов, оборудованных двигателями. На современном этапе велосипед в России становится достаточно популярным видом транспорта, что обусловлено многими факторами. К их числу можно отнести стремлением многих граждан к здоровому образу жизни, развитие велотуризма, рост цен на автомобильное топливо и т.д. Велосипедисты стали полноправными и, как показывает мировая тенденция, довольно распространенными участниками дорожного движения. При этом современный велосипед зачастую обладает значительной массой, высокой скоростью и маневренностью. Соответственно, растет количество дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями велосипедов. Если раньше квалификация таких ДТП осуществлялась согласно нормам ст. 268 УК РФ, то изменение редакции Примечания 1 к ст. 264 УК РФ, введенные Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ, согласно которому под механическими транспортными средствами в ст. 264 и ст. 264.1. УК РФ понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право, поставили под вопрос квалификацию ДТП, совершенных водителями велосипедов, оборудованных двигателем⁶⁸.

Понятие «велосипед» приведено в ПДД. Велосипед представляет собой транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет минимум два колеса и приводится в движение, как правило, мускульной энергией лиц, находящихся на велосипеде при помощи педалей или рукояток. Также велосипед может быть оборудован электродвигателем мощностью, не превышающей 0,25 кВт в режиме длительной нагрузки, автоматически отличающимся на скорости более 25 км/ч.

⁶⁸ Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств. Монография. / Под общей редакцией В.М. Мешкова. Калининград, 2017. С. 84.

В данном определении не упоминаются о велосипедах, оборудованных двигателем внутреннего сгорания, хотя такие мотовелосипеды производят отечественные и зарубежные производители. Так, понятие велосипеда, оборудованного двигателем внутреннего сгорания, имеется в нормативных актах технического характера. Так, ГОСТ 6253-78 «Мотоциклы, мотороллеры, мопеды, мотовелосипеды. Методы испытаний» относит мотовелосипеды к той же категории транспортных средств, что и мотоциклы, мотороллеры, мопеды. При этом указанный ГОСТ предусматривает достаточно высокие показатели максимальной скорости велосипеда. В частности, для категории L0 (двухколесное транспортное средство) – рабочий объем двигателя не более 50 куб. см и максимальную конструктивную скорость более 40 км/ч, для категории L1 (двухколесное транспортное средство) – рабочий объем двигателя не более 50 куб. см и максимальную конструктивную скорость менее 40 км/ч.

Вопрос об отнесении мотовелосипедов к механическим транспортным средствам должен решаться и с учетом норм Конвенции о дорожном движении, заключенной в г. Вене 8 ноября 1968, согласно которой велосипед, оборудованный подвесным двигателем – это двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом, не превышающим 50 куб. см, и максимальной конструктивной скоростью, не превышающей 50 км/ч. Данная Конвенция в п. п ст. 1 указывает, что каждое государство вправе приравнять мотовелосипед к мотоциклу (категория мопедов в большинстве стран, применяющих нормы Конвенции, отсутствует).

Категории и подкатегории транспортных средств, на управление которыми требуется специальное право, устанавливаются нормами ФЗ «О безопасности дорожного движения». Так, специальное право управления предусмотрено для водителей транспорта категории М, к которому относятся мопеды, скутера, мокики и т.д. Однако требования к техническим характеристикам такого транспорта не совсем ясны. Так, ПДД устанавливают

максимальную скорость мопеда – не выше 50 км/ч, и его максимальный объем двигателя – не более 50 куб. см. Однако не указаны как минимальная скорость, так минимальный объем двигателя внутреннего сгорания. Но в отношении мопеда, оборудованного электродвигателем, нормируется как минимальная мощность – 0,25 кВт, так и максимальная – 4 кВт.

Велосипеды, оборудованные электродвигателем мощностью до 0,25 кВт и устройством автоматического отключения на скорости более 25 км/ч, законодатель включил в ПДД и отнес к транспортным средствам, на управление которыми специальное право не предусмотрено. Но тогда, рассуждая логически, для управления велосипедом, оборудованным электродвигателем мощностью более 0,25 кВт, а также не отключающимся на скорости более 25 км/ч, необходимо специальное прав управления. Однако нормативно в отношении велосипедов с более мощным, чем предусмотрено в ПДД, электродвигателем, а также мотовелосипедов вне зависимости от мощности двигателя внутреннего сгорания, необходимость специального права на управление ими не предусмотрена. Однако данный вопрос имеет принципиальное значение, если совершено ДТП водителем велосипеда, оборудованного двигателем, поскольку от этого зависит квалификация деяния, а также особенности производства следственных и иных процессуальных действий.

Постепенно формируется практика отнесения велосипедов, оборудованных двигателем, к транспортным средствам, для управления которыми необходимо специальное право. Так, в приговоре по делу № 1-59/2017 от 30 ноября 2017 г. мировой судья судебного участка Рамешковского района Тверской области указал, что для управления мотовелосипедом, оборудованным двигателем внутреннего сгорания, требуется специальное право, поскольку объем двигателя составляет 48 куб/см, а максимальная скорость до 30 км/ч. Гражданин Г., управлявший мотовелосипедом в

состоянии алкогольного опьянения, был привлечен к уголовной ответственности по ст. 264.1. УК РФ⁶⁹.

Существует ряд обстоятельств, затрудняющих процесс доказывания. В экспертной практике недостаточно разработаны методики определения мощности электродвигателя велосипеда. В отличие от водителя автомобиля, велосипедист не обязан иметь при себе документа о технических характеристиках велосипеда. Кроме того, электродвигатель можно установить на велосипед самостоятельно. Также непросто доказать, что двигатель автоматически отключается на скорости велосипеда при достижении 25 км/ч, поскольку велосипедист может превысить данную скорость, используя мускульную силу. Как представляется, данные вопросы должны решаться при производстве административного расследования, которое зачастую предшествуют возбуждению уголовного дела при расследовании ДТП⁷⁰.

Исследуя вопросы отнесения велосипедов, оборудованных двигателями, к категории М, некоторые ученые подчеркивают, что границы предмета самого массового транспортного преступления почти полностью размылись, а сфера уголовно-правовой репрессии в борьбе с данной разновидностью транспортной преступности неоправданно расширилась⁷¹. Поэтому в возникающих при расследовании ДТП с участием велосипедистов криминалистических ситуациях требуются применять ситуационный подход⁷². Некоторые исследователи подчеркивают, что проблемы правового статуса велосипедистов создают условия, при которых сложно

⁶⁹ Приговор мирового судьи судебного участка Рамешковского района Тверской области по делу № 1-59/2017 от 30 ноября 2017 г. URL: <http://www.rospravosudie.com>

⁷⁰ Хорьков В.Н. Возможности и перспективы использования криминалистики в административном процессе // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 2016. № 3 (248). С. 106-113.

⁷¹ Грачева Ю.В., Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // LexRussica (научные труды МГЮА). 2015. № 4. С. 71-81.

⁷² Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: современное состояние и перспективы. В сборнике: Ситуационный подход в юридической науке и практике: современные возможности и перспективы развития. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И. Канта. 2017. С. 11-16.

противодействовать управлению велосипедом в состоянии опьянения⁷³. Нельзя лишить велосипедистов специального права управления за отказ от медицинского освидетельствования, поскольку санкция части 1 ст. 12.26 КоАП РФ предусматривает наказание в виде штрафа с лишением права управления, а вопрос о необходимости специального права для управления велосипедами, оборудованных двигателем, до конца не решен. Не исследован вопрос о проведении специальных исследований для установления фактов нахождения в состоянии несовершеннолетних управляющих велосипедом, для чего, на наш взгляд, необходимо производство судебных экспертиз.

В ПДД необходимо внести изменения, приравняв мотовелосипеды, т.е. велосипеды, оборудованные двигателями внутреннего сгорания, к мопедам, отнеся их, таким образом, к транспортным средствам, для управления которыми требуется категория М. Велосипеды, оборудованные электродвигателями, мощность которых свыше 0,25 кВт, также необходимо отнести к транспортным средствам, на которые требуется специальное право управления.

Моноциклы, электросамокаты, гироскутеры и мини-сигвеи также все чаще используются гражданами для передвижения как по дорогам общего пользования, так и на прилегающей территории. При этих механических средств передвижения отсутствуют в ПДД, что сопровождается рядом проблем. Так, не ясно, требуется ли специальное право управление для этой категории транспорта, особенно если скорость такого транспорта. Нет четкого понимания, на каких элементах дороги может передвигаться данный транспорт – только на тротуаре, или же на проезжей части. Возможно, существует необходимость ограничить передвижение некоторых видов перечисленного транспорта только прилегающей территорией, например, дворами и парками.

⁷³ Королёва Ю.А. Правовые и организационные проблемы направления на медицинское освидетельствования лиц, управляющих транспортными средствами // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. № 1 (69). 2016. С. 47-52.

Таким образом, проблема обеспечения безопасности дорожного движения должна решаться не только карательными мерами, которые даже при их жесткости провоцируют повышение в обществе уровня недоверия к органам публичного администрирования в этой сфере, а иногда и развитие коррупционных проявлений, как со стороны граждан, так и властных структур. Подход по совершенствованию безопасности дорожного движения должен основываться на основе определения проблемы социального обслуживания, обеспечения нормального функционирования важной сферы жизни общества.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, на основании проделанного изучения видится вероятным сконструировать надлежащие выводы.

1. Безопасность движения и эксплуатация ТС является основным объектом преступления по ст.264 УК РФ, а жизнь и здоровье человека – дополнительным. Предметом преступления выступают механические ТС, к которым относятся любые ТС.

Объективную сторону преступления составляют:

- несоблюдение ПДД или эксплуатации ТС;
- причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека (ч.ч.1, 2 ст.264 УК РФ);
- причинение по неосторожности смерти человеку (ч.ч.3, 4 ст.264 УК РФ);
- причинение по неосторожности смерти двум или более лицам (ч.ч.5, 6 ст.264 УК РФ);
- причинная связь между несоблюдением правил и наступлением общественно опасных последствий.

2. Наличие неосторожной формы вины характеризует субъективную сторону преступления, но чаще всего имеет место преступная небрежность.

Субъектом преступления исследуемой статьи выступает лицо, достигшее 16-летнего возраста лицо, которое управляет ТС. Им сознается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом ТС и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее ТС, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное несоблюдение пунктов ПДД РФ, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом ТС, а также лицо, обучающее вождению на учебном ТС с двойным управлением.

3. К последствию преступления, предусмотренного ч.1 и ч.2 ст.264 УК РФ, относится причинение тяжкого вреда здоровью человека. В ч.3 и 4 ст.264 УК РФ (квалифицирующий признак) предусмотрена ответственность за

несоблюдение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим ТС, ПДД или эксплуатации ТС, повлекшее по неосторожности смерть человека, а в ч.5 и 6 ст.264 УК РФ (особо квалифицирующий признак) – повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

4. Состав преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, имеет смежные признаки с составами, закрепленных в статьях 109, 118 УК РФ. Главным отличием этих преступлений друг от друга заключается в характере их общественной опасности. Преступление, предусмотренное ст.264 УК РФ, причиняет вред только интересам безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта, который выражается в причинении тяжкого вреда здоровью либо смерти одному и более лицам. При совершении преступлений, в статьях 109, 118 УК РФ, вред причиняется интересам личности путем нарушения общепринятых в обществе мер предосторожности. При наличии состояния конкуренции данных уголовно-правовых норм применению подлежит норма, закрепленная в ст.264 УК РФ.

Преступление, предусмотренное в ст.264 УК РФ, необходимо отличать от преступлений, названных в статьях 143 и 216 УК РФ. Если нарушены правила техники безопасности или иные правила охраны труда, безопасность проведения строительных, ремонтных работ на автомобильном транспорте, ответственность в случае причинения соответствующего вреда должна наступать по данным нормам уголовного закона.

Анализ аварийности на российских автодорогах показывает, что государственный механизм управления федеральными и региональными проектами и целевыми программами по повышению безопасности дорожного движения, а также реализуемая система государственного и общественного воздействия на сознание участников дорожного движения на сегодняшний день недостаточно эффективны.

Данные преступления в основном совершаются лицами мужского пола, которые являются гражданами РФ в возрасте от 30 до 49 лет, имеющие среднее специальное образование. Уровень преступности по всем анализируемым частям

ст. 264 и ст.264.1 УК РФ имеет тенденцию к снижению, что позволяет говорить об эффективной работе законодательных органов, правоприменителей и иных субъектов, применяющих меры к снижению преступности и увеличению безопасности дорожного движения в нашей стране.

Предпринимаемые меры наказания по отношению к нарушителям правил дорожного движения должны в полной мере соответствовать степени нарушения. Также необходимо заметить, что новые формы ведения скрытого наблюдения на дорогах не могут дать 100 % гарантии о прекращении травматизма и летальных исходов на дороге, но как минимум уменьшат негативный статистический показатель.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения должна решаться не только карательными мерами, которые даже при их жесткости провоцируют повышение в обществе уровня недоверия к органам публичного администрирования в этой сфере, а иногда и развитие коррупционных проявлений, как со стороны граждан, так и властных структур. Подход по совершенствованию безопасности дорожного движения должен основываться на основе определения проблемы социального обслуживания, обеспечения нормального функционирования важной сферы жизни общества.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) // Собрание законодательства РФ, 04.08.2014, № 31, ст.4398.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // (ред. от 27.12.2019. // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 176-ФЗ // Российская газета, № 249, 22.12.2001.
5. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, № 50, ст.4873.
6. Федеральный закон от 13.02.2009 № 20-ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Российская газета, 18.02.2009, № 27.
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести, № 227, 23.11.1993.
8. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 №647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Собрание законодательства РФ, 10.07.1995, № 28, ст.2681.
9. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 №864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного

движения в 2013-2020 годах» (с изм. и доп. от 13.12.2017) // Собрание законодательства РФ, 14.10.2013, №41, ст. 5183.

10. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 №18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета, 08.11.2006, № 250.

11. Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 № 522 «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета, 24.08.2007, № 185.

12. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с несоблюдением ПДД и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета, № 265, 26.12.2008.

13. Приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 24.04.2008 № 194н «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета, 05.09.2008, № 188.

Судебная практика

14. Определение Конституционного Суда РФ от 16 декабря 2004 г. N 448-О "Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Черкесского городского суда Карачаево-Черкесской Республики о проверке конституционности пункта 2 части четвертой статьи 46 и пункта 3 части четвертой статьи 47 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации" // СПС КонсультантПлюс

15. Судебная практика по ст.264 УК РФ [Электронный ресурс] // Российское правосудие. – Режим доступа: <https://rospravosudie.com/>

Учебники, монографии, статьи и другая литература

16. Асенова-Сорохтей Ю.Н., Новикова В.Е. Экспертиза как источник получения информации о личности подростка, употребляющего

психоактивные вещества // Психофармакология и биологическая наркология. 2015. Т. 9. №2-9.

17. Балашов С.К., Иванов В.Д. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ростов-На-Дону, 2015.

18. Батрова Т.А. Причинение вреда в экстремальных условиях осуществления профессиональной деятельности на транспорте (уголовно-правовые аспекты). – Рязань, 2004.

19. Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: современное состояние и перспективы. В сборнике: Ситуационный подход в юридической науке и практике: современные возможности и перспективы развития. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И. Канта. 2017.

20. Глистин В.К., Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления. Квалификация и методика расследования. - Л.: Институт усовершенствования следственных работников, 1969.

21. Грачева Ю.В., Коробеев А.И., Чучаев А.И. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого // LexRussica (научные труды МГЮА). 2015. № 4.

22. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49).

23. Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. 2001. С. 190.

24. Зворыгина С. А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. канд. юрид. наук. Екатеринбург. 2013.

25. Зенцова С.А. Источник повышенной опасности и его уголовно-правовое значение. 2011. С. 236.

26. Иванов, В.Д. Уголовное законодательство Российской Федерации: Часть Особенная / В.Д. Иванов. – Ростов-на-Дону: Булат, 1997.С.350.
27. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М. 2011. С. 192.
28. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые вопросы классификации субъектов государственно-правовой системы обеспечения безопасности дорожного движения в России // Государственная власть и местное самоуправление. 2017. №7.
29. Канашина О.А. Взаимная вина в уголовном праве: необходимость установления. М., 2012. С.315.
30. Карпова Л.Е., Купряшина Е.А. Некоторые проблемные аспекты производства освидетельствования в уголовном процессе Российской Федерации // Аллея науки. 2017. № 16 Т.2. С. 796-799.
31. Климкин В.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация. 2014. С. 205.
32. Козаченко И.Я. Советское уголовное право: Часть Особенная. - М.: Юрид. лит., 1975.
33. Коробеев А.И. Транспортные преступления. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2003.
34. Королёва Ю.А. Правовые и организационные проблемы направления на медицинское освидетельствования лиц, управляющих транспортными средствами // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. № 1 (69). 2016.
35. Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления. - Ташкент, 1990.
36. Кузьмина А. С. Борьба с автотранспортными преступлениями. Омск, 1981. С. 99.
37. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. - М.: Госюриздат, 1960.

38. Кудрявцев, В.Н. Причины правонарушений / В.Н. Кудрявцев. – М.: Наука, 1976.С.284.
39. Курс уголовного права: Общая часть: Т.1 / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. - М., 1999.
40. Латыпова, К.С. Причины и условия девиантного поведения водителей автотранспортных средств на дорогах России / К.С. Латыпова // Вестник БГУ.2014. № 1.С.78.
41. Лубский Р.А. Государственность и патернализм в России // Философия права, 2015. № 6(55).
42. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. - М.: Юрид. лит., 1979.
43. Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета, 2015. № 13(368).
44. Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств. Монография. / Под общей редакцией В.М. Мешкова. Калининград, 2017.
45. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу РФ: в 2 т. / под ред. П.Н. Панченко. - Н. Новгород, 1996.
46. Никитас, Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления / Д.А. Никитас // Российский следователь. 2006. № 8 С. 35.
47. Нерсесян В. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности. – М.: Российская юстиция. 1999, № 10.
48. Рублев, А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. Г. Рублев. – Тюмень: Тюм. юрид. ин-т МВД России, 2006. С.524.
49. Рябыкин, Ф.К. Криминология и предупреждение преступлений / Ф.К. Рябыкин. – М.: Юрлитинформ, 1993.С.96.

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

51. Тер-Акопов А. А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М.: Юркнига, 2016.

52. Федорченко М.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты. Н. Новгород, 2004. С.251.

53. Хаманева Н.Ю. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: история и современность (к 90-летию профессора Н.Г. Салищевой) // Административное право и процесс, 2017. № 9.

54. Хорьков В.Н. Возможности и перспективы использования криминалистики в административном процессе // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 2016. № 3 (248).

55. Чучаев А.И. Уровни оценки законодательства об ответственности за транспортные преступления // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы Международной науч.-практич. конференции. М., 2017.

56. Чучаев А.И. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта. М., 1985. С.89.

57. Чучаев А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ульяновск, 1997. С.117.

58. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. – М.: Проспект, 2018. С.256.

59. Шапкин, А.А. Криминологические особенности и предупреждение автотранспортных преступлений / А.А. Шапкин // Вестник ТГУ.2012.№ 10. С.355.

60. Юрпалова, Д.Н. Криминологическая характеристика личности женщины, совершившей дорожно-транспортное преступление / Д.Н. Юрпалова // Теория и практика общественного развития. 2013. № 5 С. 358.

61. Официальный сайт Госавтоинспекции России. - URL:
<http://www.gibdd.ru>.

62. Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России
за 2019 год // <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4894>