

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»
Институт права
(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»
(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Уголовное право и процесс

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Актуальные вопросы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства»

Обучающийся

А.К. Кузнецов

(Инициалы. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

канд. юрид. наук, Л.Н. Кабанова

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2022

Оглавление

| | |
|---|----|
| Введение..... | 3 |
| Глава 1 Место нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств | 10 |
| 1.1 Понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств | 10 |
| 1.2 Классификация и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств | 16 |
| 1.3 Опыт зарубежного уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления | 24 |
| Глава 2 Юридический анализ нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 34 |
| 2.1 Объект и объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 35 |
| 2.2 Субъект и субъективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 48 |
| Глава 3 Вопросы квалификации и административной преюдиции по уголовным делам о преступном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 56 |
| 3.1 Практика квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств | 56 |
| 3.2 Проблемы административной преюдиции при квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств..... | 64 |
| Заключение | 72 |
| Список используемой литературы и используемых источников..... | 81 |

Введение

Актуальность исследования. Транспорт и транспортная инфраструктура, будучи одним из условий эффективного социально-экономического развития страны, отличаются повышенной опасностью.

Если обратиться к официальным статистическим данным Госавтоинспекции, то можно увидеть, что на территории Российской Федерации ежегодно совершается большое количество дорожно-транспортных происшествий, в результате которых могут гибнуть люди и причиняться вред их здоровью.

Так, в 2021 году было совершено 133331 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 14874 человека и 167856 человек ранено. За семь месяцев 2022 года совершено 53537 дорожно-транспортных происшествий, унесших жизни 5651 человек и причинивших ранения 67708 человек [67].

Вопросы безопасности движения, транспортная безопасность обозначены в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [109] в качестве одной из задач, посредством которой обеспечивается государственная и общественная безопасность в целом. Одним из способов обеспечения транспортной безопасности является уголовная ответственность, установленная Уголовным кодексом Российской Федерации за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, которым посвящена отдельная глава 27.

По данным Министерства внутренних дел Российской Федерации нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в общей структуре преступности составляет 0,9 %, а нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию – 3,3 % [92].

При этом наблюдается тенденция снижения преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных, т.е. преступлений,

предусмотренных статьями 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Так, в 2019 году было зарегистрировано 19618 и 68035 преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и нарушений правил дорожного движения лицом подвергнутым административному наказанию соответственно, в 2020 году – 18629 и 68438 преступлений, в 2021 году 18217 и 66327 преступлений.

За шесть месяцев 2022 года зарегистрировано 8643 и 31954 преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и нарушений правил дорожного движения лицом подвергнутым административному наказанию соответственно, что на 1,9 % и 4 % соответственно ниже по сравнению с предыдущим аналогичным периодом 2021 года [89]; [90]; [91]; [92].

Однако, несмотря на сравнительно невысокие показатели преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, степень их общественной опасности увеличивается, что ставит перед законодателем задачу повышения мер ответственности за указанные деяния.

Предусмотренная в главе 27 Уголовного кодекса Российской Федерации система преступлений, объединенная единым объектом, является достаточно широкой. При этом, понятие транспортных преступлений является научно-теоретическим и законодательно не определено. Теория уголовного права не отличается единообразным подходом к определению преступлений, включенных в главу 27 Уголовного кодекса Российской Федерации. Отсутствует в доктрине единство мнений относительно системы транспортных преступлений, которая по мнению некоторых ученых не ограничивается только рамками главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации, а выходит и за ее пределы.

На практике не редкостью является ситуации оправдания подсудимых.

В правоприменительном аспекте возникают сложности при квалификации некоторых составов преступлений, особенно в условиях, когда уголовная ответственность за данные преступления находится под

постоянным вниманием законодателя, который работает над совершенствованием соответствующих составов преступлений, декриминализирует некоторые из них и вводит новые составы преступлений в соответствии с потребностями практики.

Так, увеличивающаяся степень общественной опасности преступления, предусмотренного ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации, обусловило необходимость повышения законодателем мер ответственности посредством введения квалифицированных видов и соответственно более строгих мер наказания. Названная статья изложена законодателем в новой редакции [110].

Законодатель усилил уголовную ответственность и расширил объективную сторону состава преступления, предусмотренного статьей 267 Уголовного кодекса Российской Федерации [115].

Кроме того, законодатель криминализировал ответственность за неоднократное агрессивное вождение и управление транспортным средством лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию или судимому, дополнив главу 27 Уголовного кодекса Российской Федерации самостоятельными статьями 264.2 [116] и 264.3 [113].

Таким образом, в связи с постоянным совершенствованием уголовной ответственности за преступления против нарушения правил дорожного движения и эксплуатацию транспорта особую актуальность приобретают вопросы квалификации.

В научно-теоретическом аспекте нуждается в обобщенном анализе как вся система преступлений, посягающих на дорожную безопасность и эксплуатацию транспорта, так и такой состав как нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Таким образом, все это и обуславливает актуальность темы настоящей магистерской диссертации.

Степень научной разработанности темы. Вопросы квалификации и уголовной ответственности за преступления в сфере безопасности движения и

эксплуатации транспорт являются объектом многочисленных монографических исследований и диссертаций.

Транспортным преступлениям посвящена монография А.И. Чучаева и А.Ю. Пожарского, которые в уголовно-правовом аспекте исследуют данные виды преступлений, сформулировав их понятие, рассмотрев историю развития ответственности и разработав проект главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации [120].

Совместная монография С.А. Алтухова и А.П. Бохан посвящена проблемам уголовной ответственности за преступления, предусмотренные главой 27 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Авторы проводят уголовно-правовой анализ отдельных составов преступлений главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации, выявляют проблемы, возникающие при квалификации данных преступлений, и предлагают пути совершенствования уголовного законодательства [2].

Кандидатская диссертация А.Ш. Габдрахманова посвящена уголовно-правовому и криминологическому анализу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств [19].

Отдельные вопросы исследуемых видов преступлений рассматриваются учеными на страницах научной периодики. При этом, ученые исследуют как конструктивные признаки отдельных преступлений [16]; [28]; [54], так и в целом всех преступлений, включенных в главу 27 Уголовного кодекса Российской Федерации [52]; [53]; [65].

Не малое значения придается опыту зарубежных стран в части регламентации ответственности за преступления в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта [123]; [124]; [125]; [126]; [127].

Цель исследования – научно-правовой и практический анализ преступлений, посягающих на нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств, выявление проблем их квалификации и предложений путей решения с учетом опыта отдельных зарубежных стран.

Поставленная цель достигается посредством решения следующих задач:

- определить понятие «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»;
- рассмотрение классификации и системы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- исследование опыта зарубежного уголовного законодательства в части регламентации ответственности за транспортные преступления;
- выявление объекта и объективных признаков составов преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- анализ субъекта и субъективных признаков состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- обобщение практики квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- выявление проблем, связанных с административной преюдицией при квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет исследования – нормы отечественного и зарубежного уголовного законодательства, регламентирующие ответственность за преступные посягательства на нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспорта, научные публикации и материалы судебной практики.

Нормативная база исследования:

- Конституция Российской Федерации,
- Уголовный кодекс Российской Федерации,
- Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и другие нормативные правовые акты,

регулирующие отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Научная и практическая значимость магистерской работы отражены в положениях, выносимых на защиту:

- целесообразно признать предметом транспортных преступлений беспилотные и автоматизированные транспортные средства, дополнив диспозицию ч. 1 ст. ст. 264 УК РФ после слов «механическим транспортным средством» словами, «а также беспилотным транспортным средством, высокоавтоматизированным транспортным средством»;
- исходя из того, что беспилотное транспортное средство в отличие от высокоавтоматизированного функционирует полностью без вмешательства человека, а высокоавтоматизированное транспортное средство предполагает осуществление некоторых или всех поездок без вмешательства человека, целесообразно диспозицию ч. 1 ст. 264.1 и ч. 1 ст. 264.3 УК РФ дополнить только высокоавтоматизированным транспортным средством, которое предполагает, что управлять им может человек, который может быть в состоянии опьянения, подвергнут административному наказанию или иметь судимость, а также быть лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость соответственно;
- статью 264 УК РФ следует также дополнить примечаниями 3 и 4, в которых необходимо раскрыть понятие беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных средств;
- целесообразно предусмотреть отдельный квалифицированный вид нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лица, управляющего транспортным средством, при его отказе от прохождения освидетельствования. При этом важно учитывать тот факт, что лицо может быть направлено на

медицинское освидетельствование только при наличии оснований, указанных Постановлением Правительства РФ от 26.06.2008 г. № 475.

Теоретическая база исследования представлена трудами следующих ученых: С.А. Алтухова, М.В. Афанасьева, А.П. Бохан, А.Г. Безверхова, А.В. Веселова, Д.В. Воробьева, А.Ш. Габдарахманова, В.И. Жулева, А.И. Коробеева, С.М. Кочои, Е.В. Медведева, Н.И. Пикурова, С.В. Проценко, Ю.П. Синельщикова, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаева, Р.Д. Шарапова, Н.В. Якубенко и др.

Структура магистерской диссертации составляет введение, в котором поставлены цели и задачи исследования, выделены объект и предмет, а также вынесены положения на защиту; три главы, в которых, проведен теоретико-правовой и юридический анализ преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Глава 1 Место нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

Что бы определить место нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, необходимо исследовать общее понятие, объединяющее данные виды преступлений.

Преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств посвящена в действующем Уголовном кодексе Российской Федерации (далее по тексту – УК РФ) [107] отдельная глава 27, которая так и называется «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

В науке уголовного права предлагаются различные определения транспортных преступлений.

Впервые предпринял попытку сформулировать обобщающее определение всех преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств, предпринял Н.С. Алексеев. По мнению ученого, данные преступления представляют собой «общественно опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую интересам... государства работу транспорта» [1, с. 24]. По справедливому замечанию А.И. Чучаева и А.Ю. Пожарского, «данное определение не отражает все признаки транспортного преступления, а выделяет лишь только объект, при этом узко, так как интересам государства и работе транспорта не всегда может быть причинен ущерб в результате совершения рассматриваемых преступлений» [120, с. 4].

По мнению Б.А. Куринова объектом преступных посягательства транспортных преступлений является нормальная работа транспорта и безопасность движения [47, с. 12].

По мнению В.И. Касынюк транспортные преступления представляют собой «предусмотренные уголовным законом общественно опасные, виновные деяния, посягающее на безопасную работу транспорта» [33, с. 2].

По-разному определяют ученые понятие транспортных преступлений.

К примеру, А.И. Коробеев транспортные преступления предлагает понимать «как предусмотренные уголовным законом и совершаемые виновно общественно опасные деяния (действия или бездействия), посягающие на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств и повлекшие наступление вредных последствий либо создавшие угрозу их наступления» [42, с. 81].

И.М. Тяжкова рассматриваемые преступления определяет как «предусмотренные Уголовным кодексом общественно опасные деяния (действия или бездействия), посягающие на безопасное функционирование транспорта, в результате чего наступают указанные в законе последствия» [93, с. 81].

А.Ш. Габдрахманов транспортными называет преступления, «предусмотренные в главе 27 УК РФ общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатации любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей либо имущественного ущерба» [20, с. 7].

Р.Д. Шарапов, выделяя криминообразующие признаки, транспортные определяет как «предусмотренные уголовным законом общественно опасное деяние против безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершенное путем нарушения специальных правил безопасного функционирования транспорта лицом, обязанным соблюдать данные правила» [121, с. 16].

А.И. Чучаев, формулируя понятие транспортного преступления, прежде всего, выделяет общие признаки, присущие всем составам преступлений, включенным в главу 27 УК РФ [118, с. 150], исходя из механизма совершения транспортного преступления [122, с. 55].

Обобщив указанные признаки, А.И. Чучаев предлагает транспортные преступления предлагать понимать как «общественно опасное виновное деяние, совершаемое в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как системы или транспортного средства либо условия обеспечения безопасности транспорта, влекущее предусмотренные в законе преступные последствия» [122, с. 152].

Кроме обобщающего определения транспортных преступлений, ученые формулируют понятия конкретных видов преступлений относительно вида транспорта:

- автотранспортное преступление - «неосторожное или умышленное общественно опасное действие или бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению указанных в законе тяжких последствий» [49, с. 106];
- дорожно-транспортное преступление - «подсистема транспортных преступлений, выделяемых по признаку дорожно-транспортного происшествия в связи с эксплуатацией механических транспортных средств» [45, с. 24].

В доктрине можно также найти определение воднотранспортных [27, с. 6], железнодорожно-транспортных преступлений [38, с. 10] и преступлений, посягающих на безопасность мореплавания [43, с. 10]; [11].

Проведенный анализ показал, что ученые в основном данные понятия формулируют посредством перечисления всех объективных и субъективных признаков преступления.

Если обратиться к законодательной дефиниции, то системообразующими категориями понятия «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств», являются:

- «безопасность движения» и
- «эксплуатация транспорта».

Этимологически слово «безопасность» означает положение, при котором кому-либо или чему-либо ничто не угрожает [60, с. 30].

В политологическом смысле безопасность – это свойство, результат и процесс деятельности, направленный на обеспечение защищенности личности, общества и государства [68, с. 523].

Действующий Федеральный закон «О безопасности» [114] определяет в ст. 1 безопасность посредством перечисления видов безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Однако в отличие от действующего ФЗ о безопасности, утративший ныне силу Закон РФ «О безопасности» 1992 года [26] более четко формулировал понятие безопасности как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Похожее понятие безопасности приведено в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [109], из которой следует, что данное понятие несколько расширено и включает не только состояние защищенности, но и обеспечение, защиту от опасности кого-либо и чего-либо.

Некоторые ученые считают нетождественными категориями «безопасность» и «обеспечение безопасности», так как первое - статическая категория, а второе – динамическая [12, с. 9].

Действительно, в Федеральном законе «О транспортной безопасности» [111] в ст. 1 «Основные понятия» сформулированы понятия «транспортной безопасности» и «обеспечение транспортной безопасности».

Под первым понимается «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства», а под обеспечением транспортной безопасности – «реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства».

В ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [112] также безопасность дорожного движения понимается как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий», а обеспечение безопасности - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Правильно согласиться с учеными в том, что категория «безопасность» представляет собой состояние защищенности [12, с. 11].

Слово «движение», в этимологическом значении, которое обозначает - перемещение кого-либо или чего-либо в определенном направлении [60, с. 107].

В ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» дано понятие дорожного движения, которое понимается как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог».

Рассмотрев значения слов «безопасность» и «движение», под безопасностью движения правильно понимать состояние защищенности перемещения людей, грузов с помощью транспортных средств или без таковых.

Следующими системообразующими категориями понятия «преступления против безопасности движения и эксплуатации, являются понятия «эксплуатация» и «транспорт».

Эксплуатация – этимологически означает использование чего-либо или кого-либо для достижения определенных целей [60, с. 632].

В Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» «эксплуатация» понимается как «стадия жизненного цикла транспортного средства, на которой осуществляется его использование по назначению, с момента его государственной регистрации до утилизации» [86].

В доктрине уголовного права «эксплуатация» трактуется широко, включая не только использование транспортного средства в соответствии с его техническим предназначением, но и его движение [43, с. 123].

В словарном значении транспорт понимается как совокупность перевозочных средств специального назначения [60, с. 566]. В ФЗ о транспортной безопасности транспортные средства определяются как «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами». Основным предназначением транспортных средств является перевозка, которая осуществляется посредством движения, т.е. перемещения.

Поэтому эксплуатация транспорта включает не только правила эксплуатации транспортных средств, но и его движение [40, с. 412].

Следовательно, применительно к главе 27 УК РФ «эксплуатацию транспортных средств» следует понимать широко, т.е. как использование транспортного средства в соответствии с его предназначением, т.е. перевозкой физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования и техническими характеристиками.

Рассмотрев понятие системообразующих категорий понятия «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», следует также отметить, что под преступлением в ч. 1 ст. 14 УК РФ понимается

виновное общественно опасное деяние, запрещенное настоящим Кодексом под угрозой наказания.

Изложенное, позволяет сформулировать следующее определение понятия «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»:

- «общественно опасные деяния, предусмотренные главой 27 УК РФ и посягающие на состояние защищенности перемещения людей, грузов с помощью транспорта или без такового, а также использования транспортного средства в соответствии с его назначением и техническими характеристиками».

1.2 Классификация и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств

Вопрос классификации транспортных преступлений является одним из актуальных в теории уголовного права. Объясняется это следующими обстоятельствами:

- зачастую в основах классификации отсутствует единый системообразующий признак;
- некоторые ученые при классификации выходят за рамки главы 27 УК РФ, тем самым расширяя систему транспортных преступлений, либо исключают некоторые составы преступлений главы 27 УК РФ из числа транспортных.

В целом в науке предлагается множество различных классификаций транспортных преступлений, которые далее будут рассмотрены в данной части настоящего исследования.

Итак, И.Г. Соломоненко в своей классификации транспортных преступлений не выходит за рамки главы 27 УК РФ и разделяет их на преступления, связанные с использованием транспортных средств, к числу которых относятся все преступления, включенные в данную главу Кодекса за

исключением составов преступлений, предусмотренных статьями 267-270 УК РФ, которые являются иными транспортными преступлениями [94, с. 567].

Недостатком представленной классификации является отсутствие единого системообразующего классификационного критерия разделения транспортных преступлений на отдельные виды. Более того, «иные транспортные преступления» в классификации И.Г. Соломоненко объединяют разные по сути преступления, не имеющие вообще общего системообразующего признака.

В предлагаемой Г.О. Петровым классификации транспортных преступлений, в качестве системообразующего признака выделено лицо, совершающее данные преступления [55, с. 356]. В данной классификации преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, т.е. преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ относится к преступлениям, где субъектом выступает лицо, управляющее транспортным средством.

Также, исходя из характеристики субъекта, а также сферы функционирования транспорта, С.А. Алтухов и А.П. Бохан транспортные преступления разделяют на преступления, совершаемые лицами:

- управляющими транспортными средствами;
- обеспечивающими условия для безопасности транспортных средств;
- способствующие обеспечивать безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств [2, с. 41].

Однако данная классификация вызывает в доктрине критику. В частности, А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский считают, что указанный критерий сложно признать системообразующим, потому что он не позволяет выделить однородные преступления, сгруппированные в Особенной части УК РФ по объекту преступного посягательства [120, с. 96].

Ряд авторов классифицируют транспортные преступления в зависимости от механизма их совершения.

К примеру, Б.В. Яцеленко, беря за основу классификации механизм совершения транспортных преступлений, разделяет их на преступления:

- непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст.ст. 263, 264, 266, 271 УК РФ) и
- непосредственно не связанные с такими нарушениями (ст.ст. 267, 268, 270 УК РФ) [100, с. 311].

Классифицируя транспортные преступления по такому же системообразующему признаку, И.Я. Козаченко иначе распределяет составы преступлений по данным группам. В частности, ученый к первой группе преступлений, помимо перечисленных Б.В. Яцеленко относит составы преступлений, предусмотренных статьями 267 и 268 УК РФ, а статью 271 УК РФ во вторую группу [120, с. 58].

Классифицируя транспортные преступления также в зависимости от механизма их совершения, М.А. Кауфман разделяет их на:

- непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (статьи 263-266, 268 УК РФ) и
- иные транспортные преступления (статьи 267, 270, 271 УК РФ) [97, с. 340].

Как можно заметить, М.А. Кауфман в отличие от Б.В. Яцеленко, преступление, предусмотренное ст. 268 УК РФ относит к преступлениям, непосредственно связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а состав ст. 271 УК РФ к иным преступлениям. Данное противоречие также показывает несовершенство представленной классификации, в основе которой, лежит механизм совершения транспортных преступлений. Более того, классификация транспортных преступлений по механизму их совершения нарушает последовательность деления преступлений по родовым и видовым признакам,

а также по непосредственным угрозам, т.е. по объекту преступного посягательства.

А.И. Чучаев предлагает все транспортные преступления классифицировать в зависимости от наличия или отсутствия угрозы безопасности транспорта, на преступления:

- посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств (ст.ст. 263, 264, 266-268 УК РФ);
- иные преступления в сфере функционирования транспорта (ст.ст. 270, 271 УК РФ) [117, с. 84-89].

И.М. Тяжкова, придерживаясь приведенной классификации транспортных преступлений, первую группу называет «преступлениями, непосредственно связанными с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации» [48, с. 574], что отражает специфику объективной стороны совершения данных преступлений.

Кроме того, в отличие от А.И. Чучаева, И.М. Тяжкова к первой группе преступлений относит состав статьи 271 УК РФ, в которой прямо указано на нарушение правил международных полетов. В классификации И.М. Тяжковой составы статей 266-270 УК РФ являются иными преступлениями в сфере функционирования транспорта. Так, по мнению исследователя, к примеру, состав ст. 270 УК РФ не связан с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, так как движение водного транспорта «не создает угрозу безопасности движения и эксплуатации судна» [48, с. 575].

Однако, данной аргументации И.М. Тяжковой возражают А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский, утверждая, что «наличие или отсутствие движения транспортного средства никакого значения не имеет», так как данное деяние несет в себе угрозы безопасности транспорта [120, с 102].

Отнесение состава ст. 268 УК РФ к иным преступлениям в сфере функционирования транспорта, обусловленное субъектом преступления, где лицо, непосредственно не управляет транспортом [48, с. 575], говорит об отсутствии у И.М. Тяжковой единого классификационного критерия. Более

того, сущностным является вопрос не о том, кто совершает данное преступление, а создание субъектом преступления угрозы безопасности функционирования транспорта. Изложенные обстоятельства вызывают справедливые сомнения в правомерности позиции И.М. Тяжковой.

А.П. Кузнецов и Н.Н. Маршакова, обращая внимание на объект как установленный в Особенной части УК РФ критерий систематизации всех преступлений, транспортные преступления предлагают классифицировать в зависимости от субъекта, на преступления, совершаемые общим или специальным субъектом. По объективной стороне исследуемые преступления ученые классифицируют на преступления, совершаемые действием, бездействием или как действием, так и бездействием [46, с. 116].

Кроме того, эти же ученые в качестве системообразующего признака выделяют объект преступного посягательства, в зависимости от которого транспортные преступления разделяют на преступления:

- посягающие на порядок эксплуатации транспорта (ст.ст. 266-268 УК РФ);
- другие преступления в сфере функционирования транспорта (ст.ст. 270, 271 УК РФ) [46, с. 122].

Следует заметить, что ученые не совсем точно определили объект преступного посягательства, которым является безопасность функционирования, а не порядок эксплуатации транспорта.

Большинство ученых транспортные преступления классифицируют в зависимости от объекта преступного посягательства [13, с. 64].

Ряд ученых в основу предлагаемой классификации исследуемых преступлений кладут различные системообразующие признаки [95, с. 557].

Данная классификация также вызывает ряд вопросов. Прежде всего, первые две группы преступлений охватывают только по одному составу преступлений. В третьей группе преступлений автор использовал терминологию ведомственных нормативных актов, которая не отражает суть угроз уголовно-охраняемых объектов. Отсутствие системообразующего

признака в четвертой группе преступлений, интегрированных по остаточному принципу, также является недостатком исследуемой классификации.

Кроме того, рассмотренные классификации транспортных преступлений не учитывают новые составы преступлений, включенные законодателем в главу 27 УК РФ и которые также направлены на нарушение правил дорожного движения (см. ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ).

Некоторые ученые, классифицируя транспортные преступления, выходят за рамки главы 27 УК РФ, тем самым расширяя систему данных видов преступлений.

К примеру, В.И. Жулев в своей классификации транспортных преступлений выходит за рамки главы 27 УК РФ, разделяя их на:

- все преступления, включенные в главу 27 УК РФ;
- преступления, связанные с транспортом и закрепленные в других главах и разделах УК РФ (ст.ст. 166, 211, 227, 326 УК РФ);
- воинские транспортные преступления (ст.ст. 350-352 УК РФ) [25, с. 29-180].

Однако в представленной классификации ученым не учтен объект транспортных преступлений, тогда как некоторые обозначенные им составы преступления имеют иной объект уголовно-правовой охраны нежели безопасность движения и эксплуатация транспорта (например, ст.ст. 166, 211, 227, 326 УК РФ).

В качестве системообразующих признаков, позволяющих классифицировать транспортные преступления на отдельные виды, А.И. Коробеева называет «особенности транспортных средств и некоторые признаки непосредственного объекта». В соответствии с данными признаками, ученый, исследуемые виды преступлений интегрирует следующим образом:

- по сфере безопасности функционирования (преступления, включенные в главу 27 УК РФ, за исключением ст. 271 УК РФ);
- транспортные преступления, признанные таковыми уголовным

законодательством, но по сути таковыми не являющиеся (ст. 271 УК РФ);

- транспортные преступления, признаваемые доктриной (ст.ст. 166, 211, 227, 350-352 УК РФ) [120, с. 102].

По мнению автора настоящей работы, включение в систему транспортных преступлений составов преступлений, расположенных в других главах и разделах УК РФ, сомнительно. Объяснить это можно тем, что обладая практически всеми признаками транспортных преступлений, составы преступлений, предусмотренные, к примеру, статьями 166, 211, 227, 350-352 УК РФ имеют отличный объект преступного посягательства, обозначенный в названии соответствующих глав и разделов Особенной части УК РФ, в которых они расположены.

Достаточно объективную классификацию транспортных преступлений предлагают А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский, при этом, не выходя за рамки главы 27 УК РФ и в зависимости от объекта преступного посягательства выделяют преступления, посягающие на:

- «безопасность движения или эксплуатацию транспорта (ст.ст. 263, 264, 269 УК РФ);
- выполнение работ по безопасности транспорта (ст.ст. 263 (в части отказа работника транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей), 264.1 УК РФ);
- безопасное функционирование транспорта (ст.ст. 263.1, 266, 267, 267.1, 271.1. УК РФ)» [120, с. 114].

Как можно заметить, в данную классификацию А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский не включают составы преступлений, предусмотренные статьями 270 и 271 УК РФ, которые, по их мнению, не являются транспортными и включены в главу 27 УК РФ ошибочно [120, с. 114]. Однако, неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) непосредственно связано с эксплуатацией водного транспорта, что означает посягательство на безопасную эксплуатацию транспортных средств. То же

самое относится и к составу нарушения правил международных полетов (ст. 271 УК РФ).

Проведенный краткий обзор существующих в настоящее время в доктрине классификаций транспортных преступлений не отвечает нормам действующей редакции главы 27 УК РФ, в которой ряд составов преступлений признаны утратившими силу, и введены новые.

В настоящее время глава 27 УК РФ включает тринадцать составов транспортных преступлений, т.е. преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);
- нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ);
- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);
- управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ в ред. Федерального закона от 01.07.2021 г. № 258-ФЗ [110]);
- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ введена Федеральным законом от 30.12.2021 г. № 458-ФЗ [116]);
- управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ введена Федеральным законом от 14.07.2022 г. № 258-ФЗ [113]);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в

- эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ)
- действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ);
- неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ);
- нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);
- нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).

При этом, к преступлениям, нарушающим правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, можно отнести четыре состава преступления, предусмотренные статьями 264, 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ. Автор настоящей работы полагает наиболее оптимальным классифицировать все транспортные преступления в зависимости от субъекта их совершающего.

1.3 Опыт зарубежного уголовного законодательства об ответственности за транспортные преступления

Важное значение для дальнейшего исследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, имеет анализ опыта зарубежного уголовного законодательства в части регламентации ответственности за данные виды преступлений.

Если обратиться к уголовному законодательству стран ближнего зарубежья, то в них (в уголовном законе) транспортные преступления объединены в отдельной главе.

Так, Уголовный кодекс Республики Беларусь (далее – УК РБ) [103] включает главу 28 «Преступления против безопасности движения и

эксплуатации транспорта», состоящая из пятнадцати статей, которые практически идентичны действующему УК РФ. Однако, в отличие от отечественного уголовного законодательства белорусский законодатель транспортным преступлением признает «угон либо захват с целью угона железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна» (ст. 311 УК РБ). Кроме того, УК РФ предусматривает единый состав «приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» в ст. 267 УК РФ в которой в отличие от белорусского УК, разделяющего данное преступления на два самостоятельных состава: «умышленное приведение в негодность транспортного средства или путей сообщения» (ст. 309 УК РБ) и «умышленное блокирование транспортных коммуникаций» (ст. 310 УК РБ).

В УК Азербайджанской Республики (далее УК АзР) [101] рассматриваемым преступлениям посвящена глава 29, включающая двенадцать составов преступлений, среди которых следует отметить «оставление места дорожно-транспортного происшествия» (ст. 264 УК АзР), состав которого в УК РФ декриминализован и утратил силу еще в 2003 году. Остальные составы преступлений практически идентичны главе 28 УК РФ.

В разделе 9 Уголовного кодекса Грузии «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка» содержится самостоятельная глава XXXIV, которая называется «Транспортные преступления». К транспортным преступлениям грузинский законодатель относит в том числе: нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта и канатной дороги (ст. 275 УК Грузии), нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспорта (ст. 276 УК Грузии), недобросовестный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 277 УК Грузии), нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистрального трубопровода (ст. 283 УК Грузии) и др. [2, с. 162].

Уголовный кодекс Армении (далее – УК РА) [102], в отличие от рассмотренных выше, не предусматривает самостоятельной главы, посвященной транспортным преступлениям, а включает их в главу 23, «Преступления против общественной безопасности». При этом, непосредственно к транспортным относятся такие же составы преступлений, что и в УК РФ, за исключением передачи транспортного средства лицу, находящемуся в состоянии опьянения или не достигшему шестнадцатилетнего возраста (ст. 243 УК РА) и оставления места дорожно-транспортного происшествия (ст. 244 УК РА).

УК Республики Молдовы [105] в главе XII «Транспортные преступления» закреплено пятнадцать составов преступлений. При этом, молдавский законодатель криминализировал состав проведения незаконных гонок (ст. 264-2 УК Республики Молдовы, предполагающий участие водителя транспортного средства в неразрешенных соревнованиях, конкурсах или тренировках на автомобильных дорогах общего пользования. Уголовно наказуемым признается и организация неразрешенных соревнований, конкурсов или тренировок на автомобильных дорогах общего пользования, что является квалифицированным видом проведения незаконных гонок. В ст. 276 УК Республики Молдовы криминализирован состав фальсификация идентификационных элементов автотранспортного средства.

Самостоятельная глава, посвященная преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта включена в Уголовный кодекс Республики Узбекистан (далее – УК РУ) [106]. УК Республики Узбекистан относит к числу таких преступлений, в том числе: «создание помех лазерным лучом во время эксплуатации воздушного судна» (ст. 263.1 УК РУ); «угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна» (ст. 264 УК РУ); «угон транспортных средств» (ст. 267 УК РУ); «нарушение правил пользования автомобильными дорогами и их охраны» (ст. 269 УК РУ) и др.

УК Республики Казахстан [104] в главе 14 «Транспортные уголовные правонарушения» представлена одна из наиболее широких систем транспортных преступлений, включающих восемнадцать составов преступлений в числе которых следует привести те составы, которые в УК РФ отсутствуют или расположены в других разделах и главах Кодекса. Так, законодатель Казахстана признал уголовно наказуемым оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 347 УК Республики Казахстан) и самовольную без надобности остановку поезда (ст. 352 УК Республики Казахстан). Кроме того, криминализированы нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 354 УК Республики Казахстан), умышленное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 355 УК Республики Казахстан) и неосторожное повреждение или разрушение трубопроводов (ст. 356 УК Республики Казахстан). Самостоятельным преступлением признается управление воздушным, морским, речным или маломерным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, передача управления такому лицу или допуск к управлению воздушным, морским, речным или маломерным судном такого лица (ст. 358 УК Республики Казахстан) и допуск к управлению воздушным, морским или речным судном лица, не имеющего права управления (ст. 359 УК Республики Казахстан).

УК Эстонской Республики в главе 23 «Виновные деяния против безопасности движения и эксплуатации транспорта» предусматривает ответственность за: нарушение лицом, управляющим транспортным средством, требований безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по неосторожности (ст. 423 УК Эстонской Республики), незаконное использование обозначений, предназначенных для оперативных транспортных средств (ст. 426 УК Эстонской Республики), провоз пассажиром на воздушном судне легковоспламеняющихся и едких веществ (ст. 428 УК

Эстонской Республики), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 430 УК Эстонской Республики) и др. [2, с. 166].

Анализ положений уголовного законодательства стран ближнего зарубежья и Балтии показывает, что, как и УК РФ, все они предусматривают ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного и механического транспорта; нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств или путей сообщения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие; нарушение правил безопасности международных полетов. Все это позволяет сделать вывод о значительной схожести уголовного законодательства рассматриваемых стран с УК РФ в части регламентации уголовной ответственности за транспортные преступления.

Однако вместе с отмеченной схожестью наблюдается и некоторые различия.

К примеру, российский законодатель признает уголовно наказуемым нарушение правил безопасности и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ) только при причинении тяжкого вреда здоровью человека либо причинении крупного ущерба. Тогда как ст. 314 УК РФ данные деяния признает уголовно наказуемыми и при причинении менее тяжкого телесного повреждения. По УК Республики Молдовы (ст. 263 УК Республики Молдовы) требуется причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо имущественного ущерба в крупном размере (ч. 1), наступление смерти и иных тяжких последствий (ч. 2). По УК Республики Казахстан (ст. 295 УК Республики Казахстан) необходимо наступление тяжкого или средней тяжести вреда здоровью (ч. 1), смерти человека (ч. 2), смерти двух или более лиц (ч. 3), создание угрозы наступления указанных последствий (ч. 4).

Содержание ч. 1 и ч. 2 ст. 280 УК Киргизской Республики совпадает с ч. 1 и ч. 2 ст. 295 УК Республики Казахстан, а ч. 3 требует наступления гибели нескольких людей.

Кроме того, в некоторых уголовных кодексах криминализованы преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, которые в УК РФ отсутствуют. Как уже упоминалось, это, к примеру, в Эстонской Республики: незаконное использование обозначений, предназначенных для оперативных транспортных средств (ст. 426 УК Эстонской Республики), провоз пассажирами на воздушном судне легковоспламеняющихся и едких веществ (ст. 428 УК Эстонской Республики), самовольная без надобности остановка поезда (ст. 430 УК Эстонской Республики).

Во всех УК ближнего зарубежья за исключением УК Республики Молдовы, Республики Узбекистан и Эстонской Республики предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов. Такая позиция заслуживает внимания и целесообразно отразить это и в УК РФ.

Не предусмотрена в УК РФ, в отличие от УК Республики Беларусь, Грузии, Республики Молдовы, Республики Казахстан и Эстонской Республики ответственность за самовольную без надобности остановку поезда. УК Украины, Республики Беларусь и Республики Молдовы в качестве самостоятельного преступления предусматривают блокирование транспортных коммуникаций.

УК Азербайджанской Республики и Республики Казахстан к числу рассматриваемых преступлений относят оставление места дорожно-транспортного происшествия. В УК РФ данный состав отсутствует.

В УК Республики Молдовы имеется такой состав как угон транспортного средства с живой тягой, также тяглового скота (ст. 270 УК Республики Молдовы), а в УК Эстонской Республики (ст. 426 УК Эстонской Республики) – незаконное использование обозначений, предназначенных для

оперативных транспортных средств, провоз пассажиром на воздушном судне легковоспламеняющихся и едких веществ, непринятие мер по спасению другого судна при столкновении судов.

Анализ уголовного законодательства отдельных стран дальнего зарубежья свидетельствует об их различном подходе к определению транспортных преступлений. Так, УК Федеративной Республики Германии [108] в Разделе 28 предусматривает § 315, в котором установлена ответственность за разрушение, повреждение, устранение устройств или средств перевозки, препятствия, ложные сигналы на железнодорожном, рельсовом, подвесном, морском или воздушном транспорте, если создается опасность здоровью или жизни другого человека или чужим вещам, значительной стоимости. Отдельно в § 315-б предусмотрена ответственность за опасное вмешательство в дорожное движение путем разрушения, повреждения или устранения устройств или транспортных средств.

УК Королевства Швеции не устанавливает самостоятельной ответственности за транспортные преступления. Ответственность наступает только в случае причинения вреда здоровью или смерти другому человеку по соответствующим статьям главы 3 «О преступлениях против жизни и здоровья», а при причинении имущественного вреда – по статьям главы 12 «О преступлениях, причиняющих ущерб» [2, с. 171].

УК Королевства Норвегии предусматривает лишь главу 30 «Преступления на море», в которой установлена ответственность за выход в море на непригодном для этого судне (§ 304 УК Королевства Норвегии), оставление без необходимой помощи в сложной морской ситуации (§ 313 УК Королевства Норвегии), неоказание помощи при столкновении или выполнении маневра, при угрозе чьей-либо жизни и здоровью (§ 314 УК Королевства Норвегии), включение личных записей в судовую журнал (§ 315 УК Королевства Норвегии). Что же касается нарушения правил безопасности движения и эксплуатации других видов транспортных средств, то УК не предусматривает за это специальной ответственности, в связи с чем можно

также предположить, что деяния виновных квалифицируются по статьям главы 22 «Преступления против жизни, организма и здоровья» [2, с. 171].

УК Королевства Нидерландов в Разделе XXIX «Преступления, связанные с судоходством и авиацией» в ст. 381 устанавливает ответственность за пиратство, в ст. 385-а – за захват воздушного судна или установление над ним контроля, в ст. 386 – за захват морского судна лицом, находящимся на борту, в ст. 407 – за выброс капитаном судна груза за борт, в ст. 408 – за умышленное уничтожение или повреждение лицом собственности на борту судна, а в ст. 409 – за осуществление капитаном не имеющим на это права, плавания под флагом Нидерландов, а также за незаконное использование капитаном судна отличительного знака военного корабля [2, с. 172]. Другие виды транспортных преступлений законодателем специально не выделяются.

УК Японии, Сербии и Аргентинской Республики предусматривают самостоятельные главы, в которых установлена ответственность за транспортные преступления.

Так, в УК Аргентинской Республики в VII Разделе «Преступления против общественной безопасности» в главе II выделены преступления против безопасности средств транспорта и связи, в качестве которых предусмотрены: задержание или воспрепятствование движению поезда (ст. 191 УК Аргентинской Республики), любое действие, способное прервать действие телеграфа или телефона, а также, если кто-то бросил предмет, обладающей ударной силой (ст. 193 УК Аргентинской Республики), нарушение телеграфной или телефонной связи и создание иных помех, а также оказание сопротивления восстановлению прерванной связи (ст. 197 УК Аргентинской Республики) и др. [2, с. 173].

Таким образом, в уголовном законодательстве стран дальнего зарубежья в отличие от отечественного УК РФ отсутствует единая система транспортных преступлений.

Из рассмотренных УК данных стран видно, что только УК Японии, Аргентинской Республики и Республики Сербии выделяют отдельные главы, в которых установлена ответственность за транспортные преступления. Их анализ показывает, что в целом они охватывают данные преступления в объеме, установленном в УК РФ. Исключение представляет, пожалуй, деяние, предусмотренное ст. 269 УК РФ (нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов).

В УК Королевства Норвегии выделена отдельная глава «Преступления на море», касающаяся только преступлений на морском транспорте. Другие виды транспортной безопасности в данном УК специально не предусмотрены.

При таком построении системы транспортных преступлений образуется значительный пробел, и по существу рассматриваются общие составы преступлений против жизни, здоровья и собственности (имущества), что нивелирует характерные особенности именно преступлений транспортных.

Таким образом, проведенный в первой главе магистерской диссертации анализ, позволяет сделать следующие промежуточные выводы.

Во-первых, было рассмотрено понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и предложена авторское определение данной категории.

Во-вторых, вопрос классификации транспортных преступлений является одним из актуальных в теории уголовного права. Объясняется это следующими обстоятельствами: зачастую в основах классификации отсутствует единый системообразующий признак; некоторые ученые при классификации выходят за рамки главы 27 УК РФ, тем самым расширяя систему транспортных преступлений, либо исключают некоторые составы преступлений главы 27 УК РФ из числа транспортных.

Большинство ученых транспортные преступления классифицируют в зависимости от объекта преступного посягательства. Ряд ученых в основу предлагаемой классификации исследуемых преступлений кладут различные системообразующие признаки. По мнению автора настоящей работы,

включение в систему транспортных преступлений составов преступлений, расположенных в других главах и разделах УК РФ, сомнительно. Объяснить это можно тем, что обладая практически всеми признаками транспортных преступлений, составы преступлений, предусмотренные, к примеру, статьями 166, 211, 227, 350-352 УК РФ имеют отличный объект преступного посягательства, обозначенный в названии соответствующих глав и разделов Особенной части УК РФ, в которых они расположены. В целом, при рассмотрении классификации транспортных обращено внимание на отсутствие в существующих классификациях единого системообразующего признака, а также расширение системы транспортных преступлений за счет включения в нее других преступлений, закрепленных в других главах и разделах УК РФ. В работе предложено классифицировать транспортные преступления в зависимости от субъекта их совершающего.

В-третьих, проведен сравнительный анализ системы транспортных преступлений с опытом некоторых зарубежных стран. В уголовных кодексах стран ближнего зарубежья все транспортные преступления, за исключением УК Республики Армения закреплены в отдельных самостоятельных главах. При этом, уголовное законодательство стран ближнего зарубежья предусматривают ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного и механического транспорта; нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств или путей сообщения. Однако, несмотря на отмеченную схожесть составов транспортных преступлений, наблюдается и некоторые различия, как в построении конструкции состава преступления, так и в криминализации отдельных видов преступлений, которые в УК РФ отсутствуют. Анализ уголовного законодательства отдельных стран дальнего зарубежья свидетельствует об их различном подходе к определению транспортных преступлений.

Из рассмотренных УК данных стран видно, что только УК Японии, Аргентинской Республики и Республики Сербии выделяют отдельные главы,

в которых установлена ответственность за транспортные преступления. Их анализ показывает, что в целом они охватывают данные преступления в объеме, установленном в УК РФ. Исключение представляет, пожалуй, деяние, предусмотренное ст. 269 УК РФ (нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов). В УК Королевства Норвегии выделена отдельная глава «Преступления на море», касающаяся только преступлений на морском транспорте. Другие виды транспортной безопасности в данном УК специально не предусмотрены. При таком построении системы транспортных преступлений образуется значительный пробел, и по существу рассматриваются общие составы преступлений против жизни, здоровья и собственности (имущества), что нивелирует характерные особенности именно преступлений транспортных.

Таким образом, в уголовном законодательстве стран дальнего зарубежья в отличие от отечественного УК РФ отсутствует единая система транспортных преступлений.

Глава 2 Юридический анализ нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

2.1 Объект и объективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Уголовно-правовой анализ любого преступления предваряется исследованием объекта преступного посягательства. В доктрине выделяют родовой, видовой и непосредственный объект преступления.

Родовой объект определяется в соответствии с расположением конкретного состава преступления в Особенной части УК РФ, а именно названием раздела. Так, исследуемый состав преступления включен в главу 27 УК РФ, которая находится в разделе IX УК РФ, объединяющего преступления, посягающие на общественную безопасность и общественный порядок, что является родовым объектом исследуемых данных преступлений [14, с. 798].

В доктрине в качестве видового объекта всех транспортных преступлений называют:

- безопасные условия [37, с. 537];
- безопасное использование транспортных средств [50, с. 140];
- «общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта» [98, с. 533];
- «общественные отношения в сфере безопасной работы транспорта или общественной безопасности» [96, с. 534].

Так, видовым объектом составов нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, являются безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспорта.

При рассмотрении видового объекта транспортных преступлений необходимо обратить внимание на ошибочность определения транспортной безопасности в качестве родового понятия «безопасности движения и эксплуатации транспорта». В доказательство данного суждения следует

привести легальное определение транспортной безопасности, сформулированного в п. 10 ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности», согласно которого под таковой понимается «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства». Получается, что транспортная безопасность шире понятия «безопасность движения и эксплуатации транспорта», которое является составляющей частью первого (транспортной безопасности). При этом, такие составляющие транспортной безопасности, как, к примеру, пожарная, технологическая, экологическая и другие виды безопасности, не являются объектами уголовно-правовой охраны в части безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Кроме того, понятие транспортной безопасности в российском законодательстве ограничено лишь сферой защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В легальном определении, сформулированном в законе, акт незаконного вмешательства определен как угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (п. 1 ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности»).

Обеспечение транспортной безопасности в уголовно-правовом аспекте ограничивается безопасностью движения и эксплуатации транспорта. Поэтому, видовой объект исследуемых преступлений правильно определить исходя из названия главы 27 УК РФ. Сам объект преступного посягательства был отчасти раскрыт при рассмотрении понятия транспортных преступлений в первой главе настоящей работы.

Непосредственный объект является признаком конкретного состава преступления, т.е. является «индивидуальным для одного преступления либо одинаковым для нескольких, охраняться одной или несколькими

нормами» [98, с. 112]. Именно в непосредственном объекте отражается «конкретность реальных отношений и их единичность, отдельность на начальной ступени обобщения» [17, с. 107].

Так, основным непосредственным объектом состава ст. 263 УК РФ является нормальное функционирование видов транспорта, указанных в диспозиции нормы, обеспечивающих безопасность их движения. Кроме того, данный состав преступления может иметь дополнительный объект, в качестве которого выступают жизнь и здоровье человека, а также собственность.

Основным непосредственным объектом состава ст. 264 УК РФ являются общественные отношения, в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [112] под безопасностью дорожного движения понимает «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий».

Дополнительный непосредственный объект нарушений правил дорожного движения [74] и эксплуатации транспортных средств – жизнь и здоровье человека. Необходимо также указать и на наличие факультативного непосредственного объекта – общественные отношения собственности, которым может быть причинен вред в случае уничтожения или повреждения чужого имущества в результате дорожно-транспортного происшествия» [15, с. 63].

Таким образом, основной непосредственный объект транспортных преступлений определен в конкретной статье главы 27 УК РФ. При этом в некоторых составах можно выделить и дополнительный объект, в качестве которого выступают жизнь и здоровье человека, а также собственность.

Транспортные преступления имеют предмет, которые не следует отождествлять с объектом и представляющий собой «вещь материального мира, воздействуя на которую либо, создавая которые виновный причиняет вред объекту уголовно-правовой охраны» [23, с. 28].

Предмет транспортных преступлений всегда обозначен в диспозиции конкретной статьи.

К примеру, предметом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, является железнодорожный, воздушный или водный виды транспорта.

Железнодорожным транспортом признается рельсовый транспорт. Воздушным транспортом являются воздушные суда гражданской авиации, воздушные шары, аэростаты и иные средства воздухоплавания.

Водным транспортом считаются как морские, так и речные самоходные суда, плавбазы и плавзаводы, ледоколы и буксиры и др. плавсредства, способные к автономному плаванию. Однако морские стационарные платформы, весельные лодки и шлюпки, баржи, пляжи, а также военные подводные и надводные суда рассматриваемыми транспортными средствами не являются [2, с. 47].

Применительно к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в диспозициях статей 264, 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ в качестве предметом названы:

- автомобили;
- трамваи;
- другие механические транспортные средства, виды которых раскрываются в приложении 1 к статье 264 УК РФ, а именно, к ним относятся: трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право.

Понятие «механические транспортные средства» сформулировано в Правилах дорожного движения, согласно которым под таковым понимается «транспортное средство, приводимое в движение двигателем». Данное определения распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

Однако, следует иметь в виду, что не признается на практике механическим транспортным средством, к примеру, разукomплектованный

автомобиль, не имеющий двигателя, так как не может использоваться по назначению, как транспортное средство [3].

В доктрине дискутируется вопрос относительно признания в некоторых составах преступления транспортного средства не предметом преступления, а орудием. Речь, в частности идет о ст. 264.1 УК РФ, в диспозиции которой указано на автомобили, трамваи и другие механические транспортные средства, управление которыми осуществляет лицо в состоянии опьянения [66, с. 39]. С.В. Проценко полагает, что указанные транспортные средства являются орудием преступления [83, с. 23]. Однако данная спорная ситуация решена в п. 30 Постановления Пленума Верховного Суда РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (далее – Постановление № 25) [72], согласно которому «транспортное средство не может быть признано орудием, оборудованием или иным средством совершения преступления, предусмотренного статьей 264 либо 264.1 УК РФ».

Вопросы возникают и по поводу признания предметом транспортных преступлений транспортных средств, которые не подлежат регистрации. Одни ученые полагают, что транспортные средства, не подлежащие регистрации, могут быть предметом преступления [88, с. 30], другие не согласны с этим [7, с. 27].

На практике данный вопрос решается в зависимости от того, необходимо для управления транспортным средством выдача специального права.

Например, при рассмотрении дела было установлено, что 12 июня 2020 года в 22.35 в районе дома 30 по ул. Исаковых в с. Рафайлово Исетского района Тюменской области водитель К. в нарушение пункта 2.7 ПДД РФ управлял транспортным средством - мотоблоком марки «Парма МК-10-7.0», не имеющим государственного регистрационного знака, находясь в состоянии опьянения. При рассмотрении данного дела при ответе на судебный запрос

Управления Ростехнадзора по Тюменской области, было указано, что мотоблок (мотокультиватор) «Парма МК-10-7.0» с тележкой самоходной машиной, на которую предоставляется специальное право, не является, государственной регистрации не подлежит, используется в соответствии с руководством по эксплуатации.

Согласно руководству по эксплуатации мотоблок «Парма МК-10-7.0» - мотокультиватор бензиновый, предназначен для обработки поверхностного слоя грунта (почвы) на небольших земельных участках с помощью фрез.

В соответствии с техническими характеристиками мотоблока марки «Парма МК-10-7.0» рабочий объем его двигателя превышает 50 кубических сантиметров.

Судом был сделан вывод о том, что к транспортным средствам, подлежащим государственной регистрации, мотоблок (мотокультиватор) не относится, самоходной машиной, на управление которой предоставляется специальное право, не является и, следовательно, транспортным средством признан быть не может.

Включение мотоблока (мотокультиватора) в субпозицию 8701 10 000 0 Единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза вызвано его специфической конструкцией и необходимостью применения соответствующих мер таможенно-тарифного регулирования, вывозных таможенных пошлин, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка, ведения таможенной статистики.

При этом изложенное не придает мотоблоку (мотокультиватору) характеристики транспортного средства, в том числе в случае его эксплуатации совместно с тележкой.

При таких данных выводы судебных инстанций о том, что К., управляя мотоблоком, являлся водителем транспортного средства и, соответственно, субъектом правонарушения, было признано не обоснованным [78].

В другом случае, суд признал транспортным средством самоходную машину, которая перемещалась в пространстве по дороге под управлением К. и имела двигатель с мощностью 6,5 л.с., рабочим объемом 196 куб. сантиметров [64].

Если обратиться, к примеру, к диспозиции ст. 263 УК РФ, то в ч. 1.1. указано на такой предмет преступления, как маломерные суда. При этом уголовный закон не конкретизирует правовой статус маломерного суда, поэтому следует обратиться к соответствующему нормативно-правовому акту. Так, Кодекс торгового мореплавания РФ [36] и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ [34] выделяют два вида маломерных судов: подлежащие государственной регистрации и не подлежащие таковой. Поэтому, предметом рассматриваемого состава преступления могут являться маломерные суда, как подлежащие, так и не подлежащие государственной регистрации.

В связи со сказанным, представляется правильным, предметом транспортных преступлений рассматривать транспортное средство не исходя из его обязательной или не обязательной государственной регистрации, а из возможности управлять им, что позволяет лицу передвигаться. Соответственно применительно к статьям 264, 264.1, 264.2, и 264.3 УК РФ предметом преступления признается механическое транспортное средство, на управление которого необходимо специальное разрешение (см. ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения») в независимости от требований к государственной регистрации данного транспортного средства.

Особую актуальность представляет в последнее время вопрос о признании в качестве предмета рассматриваемых составов преступлений беспилотных транспортных средств, на что обращают внимание многие ученые в своих публикациях [9]; [44]; [51]. Связано это с рядом принятых документов, направленных на развитие беспилотных транспортных средств и соответственно на безопасность движения с их участием [85]; [76]. Кроме того,

в период с 1 декабря 2018 г. по 1 июля 2022 г. на территории нескольких субъектов Российской Федерации по решению Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 проводится эксперимент по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, но с обязательным участием водителя, находящегося на водительском сидении.

В связи со сказанным встает вопрос о трансформации уголовно-правовых норм в части применения беспилотных транспортных средств, т.е. признания их предметом транспортных преступлений. Необходимость включения беспилотных транспортных средств в УК РФ в качестве предмета отдельных видов транспортных преступлений обосновывают С.М. Кочои [44, с. 125], А.И. Чучаев, С.В. Маликов [119].

Важно обратить внимание на то, что в Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р указывается на обозначение различных форм автоматизации наземного транспорта в Российской Федерации и зарубежных странах различными терминами (автономный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, беспилотный автомобиль, беспилотное транспортное средство, полностью автоматизированное транспортное средство, роботизированный автомобиль, самоуправляемое транспортное средство) ни один из которых не является общепринятым и нормативно определенным. В связи с чем, в данном документе используются два обозначения транспортного средства, управляемого искусственным интеллектом:

- «беспилотное транспортное средство - высоко- или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме)»;
- «высокоавтоматизированное транспортное средство - транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует в пределах конкретной среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без

необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения».

Как можно заметить, беспилотное транспортное средство в отличие от высокоавтоматизированного функционирует полностью без вмешательства человека. Тогда как высокоавтоматизированное транспортное средство предполагает осуществление некоторых или всех поездок без вмешательства человека.

Исходя из данного положения целесообразно данные виды транспортных средств признать предметом транспортных преступлений и в частности, диспозицию ч. 1 ст. ст. 264 УК РФ дополнить после слов «механическим транспортным средством» словами, «а также беспилотным транспортным средством, высокоавтоматизированным транспортным средством».

Диспозицию ч. 1 ст. 264.1 и ч. 1 ст. 264.3 УК РФ дополнить только высокоавтоматизированным транспортным средством, которое предполагает, что управлять им может человек, который может быть в состоянии опьянения, подвергнут административному наказанию или иметь судимость, а также быть лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость соответственно.

Статью 264 УК РФ следует также дополнить примечаниями 3 и 4, в которых необходимо раскрыть понятие беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных средств.

Следующими признаками составов нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, являются объективные, позволяющие раскрыть механизм совершения преступления.

Как известно из теории уголовного права, преступление совершается посредством действия или бездействия. Что касается непосредственно транспортных преступлений, то некоторые из них могут совершаться только действием, другие бездействием, а третьи как действием, так и бездействием.

Исходя из диспозиций нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств действия или бездействия носят разнообразный характер и могут заключаться в следующем:

- нарушение правил дорожного движения.

Пленум Верховного Суда РФ п. 3 Постановления от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» указал, что при рассмотрении уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств повлекло наступление последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Например, при описании деяния суд первой инстанции сослался на нарушение Н. пунктов Правил дорожного движения, а также п. 3.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Между тем, диспозиция ст. 264 УК РФ носит бланкетный (отсылочный) характер, то есть, решая вопрос о виновности лица, привлекаемого к уголовной ответственности, надлежит указать конкретные нарушения законодательства в соответствующей области. Несмотря на это, суд первой инстанции конкретное содержание нарушенных правил дорожного движения при описании деяния не привел, ограничившись указанием на те действия, что совершены Н. в связи с их несоблюдением. В результате приговор был отменен [4].

В другом случае, апелляционным постановлением Верховного Суда Республики Крым от 25.11.2019 отменен приговор Бахчисарайского районного суда от 03.07.2019, которым А. был осужден по ч. 3 ст. 264 УК РФ, уголовное дело возвращено прокурору на основании п. 1 ч. 1 ст. 237 УПК РФ

для устранения препятствий к его рассмотрению судом по следующим основаниям.

Органом предварительного расследования А. инкриминировано нарушение пп. 1.3, 1.4, 1.5, ч. 2 п. 10.1, п. 11.1 Правил дорожного движения, однако в обвинении не указано, в чем конкретно были выражены нарушения ч. 2 п. 10.1 и когда у А. возник момент опасности для движения его автомашины, предусмотренный ч. 2 п. 10.1.

В связи с этим Верховный Суд Республики Крым указал, что предъявленное А. обвинение является неконкретным, вследствие чего ущемляет его право знать, в чем он обвиняется, и защищаться от предъявленного обвинения, а также право потерпевшей стороны знать о предъявленном обвинении, представлять доказательства и поддерживать обвинение.

Кроме того, в предъявленном А. обвинении указано, что согласно заключению автотехнической экспертизы были нарушены пп. 1.3, 1.4, 1.5, ч. 2 п. 10.1, п. 11.1 Правил дорожного движения, тогда как в этом экспертном заключении отсутствуют данные о нарушении А. п. 11.1.

Указанные обстоятельства не позволяют определить точных пределов судебного разбирательства применительно к требованиям ст. 252 УПК РФ.

Суд пришел к выводу, что обвинение не содержит всех обстоятельств, имеющих значение для данного уголовного дела, и это исключает возможность его рассмотрения на основании данного обвинительного заключения. Указанные нарушения являются неустранимыми в ходе судебного разбирательства, поскольку формулировка обвинения относится к исключительной компетенции органов предварительного расследования [57].

- управление транспортным средством (ст.ст. 264, 264.1, 264.3 УК РФ);
- нарушение правил эксплуатации транспортных средств.

Обязательным признаком объективной стороны является наступление вредных последствий в виде вреда здоровью, наступления смерти или

причинения материального ущерба (ст. 264 УК РФ). Исключением являются формальные состав транспортных преступлений, ответственность за которые наступает в независимости от наступления последствий (ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ).

В Постановлении № 25 обращается внимание на то, что «уголовная ответственность за преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств».

Пленум Верховного Суда РФ в Постановлении № 25 разъяснил, что «в тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по статье 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации» (п. 5). Аналогичное разъяснение представлено в Постановлении Конституционного Суда РФ от 10.02.2017 г. № 2-П. [70]. Судебная практика ориентируется на данное разъяснение [79].

Если же в результате ДТП причинен не только тяжкий вред здоровью пассажира одного из автомобилей, но еще и тяжкий вред здоровью и (или) смерть нескольким лицам, то в таком случае тяжкие последствия вменяются обоим водителям соответственно их действиям [10, с. 58]. Такая позиция основан на п. 9 Постановления № 25.

Однако не всегда, когда авария происходит с участием нескольких транспортных средств, уголовную ответственность должны нести все, управлявшие ими лица [31].

Важное значение при установлении объективной стороны преступления имеет место дорожно-транспортного происшествия [6].

Составы преступлений, предусмотренные статьями 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ – формальные и считаются оконченным с момента начала движения транспортного средства.

Как можно заметить большинство норм транспортных преступлений бланкетные, т.е. отсылают к конкретным нормам права, в которых раскрываются соответствующие правила безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Обязательным признаком объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ является наступление вредных последствий в виде вреда здоровью или наступления смерти. Исключением являются формальные составы транспортных преступлений, ответственность за которые наступает в независимости от наступления последствий (ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ).

Таким образом, объективными признаками нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта являются объект (родовой, видовой, непосредственный и дополнительный), а также объективная сторона состава преступления. Конкретность реальных отношений, их единичность проявляется в непосредственном объекте транспортных преступлений, который определен в конкретной статье главы 27 УК РФ.

Транспортные преступления имеют предмет, который всегда обозначен в диспозиции конкретной статьи.

Объективные признаки позволяют раскрыть механизм совершения преступления. Транспортные преступления совершаются как в форме действия, так и бездействия. При этом, ст. 264 УК РФ является бланкетной, т.е. отсылает к конкретным нормам права, в которых раскрываются соответствующие правила безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Обязательным признаком объективной стороны является наступление вредных последствий и наличие причинной связи между совершаемыми виновным действиями, либо бездействием и наступлением указанных

последствий, то есть совершенные лицом действия либо, напротив, бездействие должны выступать в качестве причины наступивших последствий, а они, в свою очередь, должны являться следствием данной причины. Исключением являются формальные составы, предусмотренные ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ, ответственность за которые наступает в независимости от наступления последствий.

2.2 Субъект и субъективные признаки состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В первой главе настоящей магистерской диссертации была приведена классификация транспортных преступлений в зависимости от субъекта их совершившего.

Субъект нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта – специальный [2, с. 41].

В п. 2 Постановления № 25 раскрывается специальный субъект составов преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ, согласно которому таковым является лицо, «достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (пункт 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации). Им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением».

Специальный субъекта преступления, предусмотренного ст. ст. 264.1 УК РФ, помимо общих признаков характеризуется следующими специальными признаками:

- непосредственно управляет механическим транспортным средством;
- находится в состоянии опьянения;
- подвергнут административному наказанию по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ или имеет судимость по ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ [61].

Можно привести пример из практики.

Как следует из материалов дела, 21 августа 2021 года в 04 часа 45 минут у дома № 10 по переулку Гражданскому в городе Пласте Челябинской области З., не имея права на управление транспортными средствами, в нарушение пункта 2.7 ПДД, управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Согласно постановлению о возбуждении уголовного дела, 21 августа 2021 года в 04 часа 45 минут З. остановлен инспекторами ДПС ОГИБДД ОМВД России по Пластовскому району у дома № 10 пер. Гражданский г. Пласта Челябинской области с признаками алкогольного опьянения. В результате освидетельствования установлено, что З. находится в состоянии алкогольного опьянения.

Учитывая, что в действиях З. усматриваются признаки преступления, предусмотренного ч.1 ст. 264.1 УК РФ, постановлением дознавателем ОД ОМВД России по Пластовскому району от 26 ноября 2021 года З. привлечен в качестве обвиняемого в совершении данного преступления.

Таким образом, при квалификации действий З. по ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ и по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ учитывались обстоятельства, составляющие объективную сторону составов административного правонарушения и преступления.

В соответствии с п. 12.1 Постановления № 25 «если в ходе судебного разбирательства по уголовному делу о преступлении, предусмотренном частями 2, 4 или 6 статьи 264 либо статьей 264.1 УК РФ, будет установлено,

что лицо в связи с этим правонарушением привлечено к административной ответственности по части 1 или 3 статьи 12.8 либо по статье 12.26 КоАП РФ, то суду следует направить уголовное дело прокурору, поскольку вступившее в законную силу и неотмененное решение о привлечении к административной ответственности лица за совершение тех же действий, которые вменены ему органами предварительного расследования (управление транспортным средством в состоянии опьянения или невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения), является препятствием для вынесения приговора».

При таких обстоятельствах, постановление мирового судьи, вынесенное по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ, в отношении З., было отменено [77].

В целом, субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ является лицо, управляющее транспортным средством и, которое по своему состоянию не способно обеспечить безаварийность его использования.

Лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления автотранспортом, представляет собой новый вид субъекта дорожно-транспортного преступления, закрепленного в статье 264.2 УК РФ. Он отличается высокой опасностью в виду систематичности, устойчивости стереотипа противоправного поведения, относящегося к основному или сопутствующему факторам, провоцирующим аварийность.

Исследования показывают, что «водитель, склонный к риску, постепенно повышает его уровень», начинает воспринимать опасность как должное, что ведет водителя к дорожно-транспортному происшествию [18, с. 54]. При этом «осознание выгоды от сэкономленного времени, а также отсутствие вредных последствий с каждым разом усиливают уверенность в правильности своего поведения. В данной ситуации вероятность попадания в ДТП из-за превышения скорости водитель

воспринимает как менее возможную, по сравнению с угрозой штрафа» [24, с. 24], считая его максимальным наказанием.

При признании лица субъектом рассматриваемого преступления особое внимание необходимо обращать на сроки привлечения к ответственности за ранее имевшие место административные правонарушения [22, с. 205].

Для правильной правовой оценки статуса субъекта правонарушения важно учитывать, что постановление о лишении права управления транспортным средством вступает в силу спустя десять дней с момента вручения водителю.

Для целей квалификации по ст. 264.2 УК РФ необходимо установить, что водитель состоит в статусе «подвергнутого административному наказанию», что он лишен права управления автотранспортом по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, то есть со дня, когда указанное постановление вступило в законную силу и до истечения годичного срока. Соответственно уголовная ответственность наступит, если на протяжении этого года водитель вновь нарушит скоростной режим более, чем на 60 км/ч.

Ранее имевший место факт повторного совершения административных правонарушений, должен повлечь наказание в виде лишения права управления. Это возможно при условии, что нарушения ПДД были зафиксированы не средствами автоматической фиксации, их должен выявить инспектор ГИБДД.

Признание лица субъектом криминального превышения скоростного режима ограничено временными рамками. Если, как минимум, третье по счету превышение скорости свыше 60 км/ч произошло до вступления в силу постановления о лишении права УТС или после истечения года со дня окончания его исполнения, то лицо не считается подвергнутым наказанию. Тем самым в таких случаях об уголовно наказуемой или иной повторности говорить нельзя. Вновь допущенные административные правонарушения будут считаться совершенными впервые [8, с. 61].

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.3 УК РФ является лицо, управляющее транспортным средством, лишенное соответствующего права, при наличии любого из двух условий:

- лицо было повторно привлечено к административной ответственности за вождение без прав;
- у лица есть судимость за вождение без прав или за нарушение ПДД (правил эксплуатации ТС), связанное с вождением без прав.

Субъективная сторона транспортных преступлений в целом характеризуется различными видами вины.

Субъективная сторона рассматриваемых деяний определяется двойной формой вины: умышленно по отношению к нарушению правил безопасности движений и эксплуатации транспортных средств вина и неосторожной по отношению к наступившим последствиям.

Некоторыми авторами применительно к рассматриваемым преступлениям допускается только неосторожная форма вины [99, с. 608], что не в полном объеме характеризует психическое положение виновного по отношению не только к наступившим последствиям содеянного им, но и по отношению к нарушению прав безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Относительно субъективной стороны составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ вопрос дискуссионный. Одни ученые считают, что указанные составы преступлений могут быть совершены только умышленно, причем умысел является прямым [14, с. 281]. По мнению других ученых, данные преступления могут быть как умышленными, так и неосторожными [39, с. 253]. Примерами неосторожной вины являются случаи принятия лицом лекарственных препаратов психотропного действия [39, с. 253].

По мнению Ю.Е. Пудовочкина, если «в статье Особенной части УК РФ специально не предусмотрено указание на неосторожную форму вины, деяние будет считаться преступлением в случае его совершения «не только по

неосторожности», а значит, как в случае его совершения по неосторожности, так и в случае его умышленного совершения» [84, с. 35].

Данный спор решен в п. 10.7 Постановления № 25, согласно которому, «По смыслу уголовного закона, преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, совершается умышленно».

Более близка позиция, что преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, может совершаться исключительно с прямым умыслом, что что свидетельствует о его повышенной опасности ввиду осознания водителем нахождения в состоянии опьянения в момент управления транспортным средством, и без того являющимся источником повышенной опасности [32].

Проведенный уголовно-правовой анализ, позволяет сделать следующие выводы и предложения.

Во-первых, объективными признаками нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта являются объект (родовой, видовой, непосредственный и дополнительный), а также объективная сторона состава преступления. Конкретность реальных отношений, их единичность проявляется в непосредственном объекте транспортных преступлений, который определен в конкретной статье главы 27 УК РФ.

Транспортные преступления имеют предмет, который всегда обозначен в диспозиции конкретной статьи. Если обратиться к диспозиции ст. 263 УК РФ, то в ч. 1.1. указано на такой предмет преступления, как маломерные судна. При этом уголовный закон не конкретизирует правовой статус маломерного судна, поэтому следует обратиться к соответствующему нормативно-правовому акту. Поэтому, предметом рассматриваемого состава преступления могут являться маломерные судна, как подлежащие, так и не подлежащие государственной регистрации.

Особую актуальность имеет вопрос трансформации уголовно-правовых норм в части применения беспилотных транспортных средств, т.е. признания их предметом транспортных преступлений. Беспилотное транспортное средство в отличие от высокоавтоматизированного функционирует полностью

без вмешательства человека. Тогда как высокоавтоматизированное транспортное средство предполагает осуществление некоторых или всех поездок без вмешательства человека.

Автором было предложено признать предметом транспортных преступлений и в частности, диспозицию ч. 1 ст. ст. 264 УК РФ дополнить указанием на беспилотные и высокоавтоматизированные транспортные средства. Диспозицию ч. 1 ст. 264.1 и ч. 1 ст. 264.3 УК РФ дополнить только высокоавтоматизированным транспортным средством, которое предполагает, что управлять им может человек, который может быть в состоянии опьянения, подвергнут административному наказанию или иметь судимость, а также быть лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость соответственно.

Статью 264 УК РФ следует также дополнить примечаниями 3 и 4, в которых необходимо раскрыть понятие беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных средств.

Объективные признаки позволяют раскрыть механизм совершения преступления. При этом, ст. 264 УК РФ является бланкетной, т.е. отсылает к конкретным нормам права, в которых раскрываются соответствующие правила безопасности. Совершенные лицом действия либо, напротив, бездействие должны выступать в качестве причины наступивших последствий, а они, в свою очередь, должны являться следствием данной причины. Исключением являются формальные составы, предусмотренные ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ, ответственность за которые наступает в независимости от наступления последствий.

Во-вторых, субъект нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта – специальный. Лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления автотранспортом, представляет собой новый вид субъекта дорожно-транспортного преступления, закрепленного в статье 264.2 УК РФ. Он отличается высокой опасностью в виду систематичности, устойчивости

стереотипа противоправного поведения, относящегося к основному или сопутствующему факторам, провоцирующим аварийность.

При признании лица субъектом рассматриваемого преступления особое внимание необходимо обращать на сроки привлечения к ответственности за ранее имевшие место административные правонарушения. Для целей квалификации по ст. 264.2 УК РФ необходимо установить, что водитель состоит в статусе «подвергнутого административному наказанию», что он лишен права управления автотранспортом по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, то есть со дня, когда указанное постановление вступило в законную силу и до истечения годичного срока.

Относительно субъективной стороны составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ вопрос дискуссионный, который решен в п. 10.7 Постановления № 25, согласно которому, преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, совершается умышленно.

Глава 3 Вопросы квалификации и административной преюдиции по уголовным делам о преступном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

3.1 Практика квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Проблемы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств связаны с вопросами квалифицированных видов преступлений, позволяющих дифференцировать уголовную ответственность и отграничением от смежных составов преступлений. Именно рассмотрению данных вопросов посвящена настоящая часть магистерской диссертации.

Статья 264 УК РФ содержит следующие квалифицирующие признаки.

Во-первых, это нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, если оно:

- совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения (п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ);
- сопряжено с оставлением места его совершения (п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ);
- совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами (п. «в» ч. 2 ст. 264 УК РФ).

Во-вторых, деяние, предусмотренное частью первой ст. 264 УК РФ, но имеющее последствие в виде смерти человека. При этом, с субъективной стороны причинение смерти характеризуется неосторожной формой вины.

В-третьих, деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, так же повлекшее по неосторожности смерть человека, если оно:

- совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения (п. «а» ч. 4 ст. 264 УК РФ);
- сопряжено с оставлением места его совершения (п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ);
- совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами (п. «в» ч. 4 ст. 264 УК РФ).

В-четвертых, деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, имеющее последствие в виде смерти двух или более лиц (ч. 5 ст. 264 УК РФ).

В-пятых, деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, имеющее последствие в виде смерти двух или более лиц, если оно:

- совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения (п. «а» ч. 6 ст. 264 УК РФ);
- сопряжено с оставлением места его совершения (п. «б» ч. 6 ст. 264 УК РФ);
- совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами (п. «в» ч. 6 ст. 264 УК РФ).

Как можно заметить, квалифицированные виды преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств разграничиваются в зависимости от тяжести последствий, совершенного преступного деяния: причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 2 ст. 264 УК РФ) человека, причинение смерти (ч.ч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ) и причинение смерти двум и более лицам (ч.ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ).

При этом, причиненные последствия должны быть в прямой причинно-следственной связи от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства. К примеру, апелляционным постановлением Верховного Суда Республики Крым от 09.07.2019 отменен приговор Красноперекопского районного суда в отношении Н., осужденного по ч. 3 ст. 264 УК РФ [59].

В другом случае, согласно приговору, при изложении доказательств суд привел содержание посмертного эпикриза от 21.07.2019 года согласно

которому смерть ФИО15 наступила 21.07.2019 года в 23.50 часов в БМУ КОКБ, где он находился на стационарном лечении с 29.04.2019 года. При этом, исходя из содержания обжалуемого приговора, каких-либо сомнений в том, что смерть потерпевшего ФИО15 наступила именно 21 июля 2019 г. не имеется. Как в ходе судебного следствия, так и в суде апелляционной инстанции осужденный не оспаривал, что потерпевший умер 21 июля 2019 г. в больнице именно от телесных повреждений, полученных в результате ДТП.

Принимая это обстоятельство установленным, суд апелляционной инстанции считает необходимым внести изменения в приговор суда, указав, при описании преступного деяния, что смерть потерпевшего ФИО15 произошла 21 июля 2019 г. в 23 час 50 мин. в БМУ КОКБ. Данные уточнения не влияют на объем обвинения, поскольку органом предварительного расследования в предъявленном обвинении было указано о наступивших по вине осужденного последствий его преступных действий в виде смерти ФИО15. Данные обстоятельства были установлены в приговоре суда [5].

Наиболее тяжким является деяние, в результате которого смерть причиняется двум и более лицам (ч.ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ).

На практике возникает вопрос, когда в результате ДТП один человек погиб, а другому причинен тяжкий вред здоровью. Такие действия квалифицируются по той части статьи, которая предусматривает наиболее тяжкие последствия.

Отягчается ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств состоянием опьянения виновного, оставлением им места происшествия и отсутствием у него разрешения на право управления транспортным средством, т.е. такое лицо вообще не имеет такого разрешения, либо лишено.

Далее следует коротко остановиться именно на признаках, характеризующих состояние и действия лица, отягчающие его ответственность.

Прежде всего, это состояние опьянения (пункты «а» ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ) предполагающее алкогольного или наркотического опьянения.

Например, приговор в отношении Б. был изменен, исключено указание на нарушение Б. пункта 2.7 Правил дорожного движения и исключен квалифицирующий признак, предусмотренный п. «а» ч. 6 ст. 264 УК РФ, поскольку по заключению произведенного исследования нахождение в состоянии алкогольного опьянения не подтвердилось [69].

Следует обратить внимание на то, что действующим законодательством предусмотрено, что состояние алкогольного опьянения для целей квалификации деяния по ст. 264 УК РФ должно быть установлено заключением эксперта либо актом медицинского освидетельствования только на основе производства специальных исследований проб выдыхаемого освидетельствуемым лицом воздуха либо образцов его крови, и не может устанавливаться иным способом, в том числе на основе показаний потерпевших и свидетелей.

Вместе с тем, в выдыхаемом Б. воздухе содержание алкоголя составляло менее 0,16 мг/л, а исследование его крови на наличие в ней алкоголя не производилось. Также из содержания вышеуказанного акта медицинского освидетельствования следовало, что каких-либо клинических признаков опьянения при проведении в отношении Б. медицинского освидетельствования не установлено: психическая деятельность не изменена; вегетативно-сосудистые реакции без особенностей; зрачки в норме; реакция на свет живая; склеры в норме; нистагма нет; речь внятная; походка прямая; в позе Ромберга устойчив; точное выполнение координационных проб.

Согласно акту медицинского освидетельствования состояние алкогольного опьянения у Б. было установлено исключительно на основе исследования биологической среды - мочи, однако примечанием к ст. 12.8 КоАП РФ такой способ установления состояния алкогольного опьянения не предусмотрен. Кроме того, при производстве освидетельствования медицинским работником нарушены требования Порядка проведения

медицинского освидетельствования на состояние опьянения, поскольку отсутствуют указанные в пп. 15, 17 Порядка основания для сделанного в акте медицинского освидетельствования [82] вывода об установлении состояния опьянения. Судебно-медицинская экспертиза на предмет установления у Б. состояния алкогольного опьянения не производилось [71].

Важно обратить внимание на то, что исходя и содержания примечания 2 к ст. 264 УК РФ состоянием опьянения признается также отказ водителя от выполнения законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Однако правильнее было бы предусмотреть отдельный квалифицированный вид нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лица, управляющего транспортным средством, при его отказе от прохождения освидетельствования. При этом важно учитывать тот факт, что лицо может быть направлено на медицинское освидетельствование только при наличии оснований, указанных в Постановлении Правительства РФ от 26.06.2008 г. № 475 [75].

Конституционный Суд РФ отметил, что в системе действующего правового регулирования оспариваемые положения в их соотношении предполагают возможность возложения уголовной ответственности за причинение смерти по неосторожности по ч. 1 ст. 109 УК РФ как общей норме лишь при отсутствии признаков состава преступления, предусмотренного п. «а» ч. 4 ст. 264 УК РФ [62].

Пункт «б» ч.ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ устанавливают ответственность за преступление, сопряженное с оставлением места его совершения.

Так, судом было установлено, что А. место ДТП, в том числе на момент транспортировки потерпевшей в лечебное учреждение и оформления прибывшими сотрудниками ДПС ГИБДД дорожно-транспортного происшествия, не покидал, в связи с чем довод кассационной жалобы о необходимости квалификации действий осужденного по п. «б» ч. 4 ст. 264 УК

РФ является несостоятельным. Поведение осужденного на месте ДТП, как верно указал суд апелляционной инстанции, можно расценить как отказ свидетельствовать против самого себя, гарантированный ст. 51 Конституции РФ [41], который не является уголовно наказуемым.

Довод кассационной жалобы о том, что осужденный не сообщил о произошедшем в правоохранительные органы и не обратился за медицинской помощью для потерпевшей на законность судебных решений не влияет. Из показаний свидетелей следовало, что осужденный принимал меры к вызову бригады скорой медицинской помощи, однако от очевидцев ему стало известно о том, что она уже вызвана. При этом суд пришел к верному выводу о том, что вызов иными лицами скорой медицинской помощи и сотрудников полиции не свидетельствует об оставлении ФИО37 места совершения дорожно-транспортного происшествия [63].

Много вопросов на практике возникает при отграничении нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от смежных составов преступлений.

Как уже отмечалось, одним из признаков объективной стороны рассматриваемых преступлений, является «управление транспортным средством», которое законодатель в УК РФ не раскрывает. Данное понятие сформулировано в абз. 8 п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 г. № 20 [73] применительно к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [35]. Итак, согласно указанной норме «управление транспортным средством представляет собой целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя). Действия лица, приравненного к пешеходу (пункт 1.2 ПДД РФ), например, ведущего мопед, мотоцикл, не могут расцениваться в качестве управления транспортным средством».

Однако важно заметить, что на практике в некоторых случаях действия водителя имеющие последствия в виде тяжкого вреда здоровью или

причинение смерти квалифицируются по ст. 268 УК РФ или по общим нормам преступлений против жизни и здоровья. Причиной такого положения является отсутствие законодательно установленного понятия «управление транспортным средством» в уголовно-правовом аспекте.

Так, действия Ш., который управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения по техническим причинам совершил остановку на полосе встречного движения были квалифицированы по ч. 2 ст. 268 УК РФ. Не имея технической возможности переместить неисправный автомобиль со стороны встречного движения, а также, не включив звуковую сигнализацию автомобиля нарушил ряд ПДД, что привело к столкновению с автомобилем И., в результате которого последний (водитель И.) получил травмы, не совместимые с жизнью [30]. В данном случае квалификация действий виновного согласуется с понятием «управление транспортным средством», сформулированное в Постановлении Верховного Суда РФ № 20 применительно к главе 12 КоАП РФ.

Однако, в другом случае, квалификация вызывает сомнение, так как Ч. был признан виновным по ч. 4 ст. 264 УК РФ в результате того, что не имея права на управление экскаватором, в состоянии опьянения повернул стрелу экскаватора вправо на 90 градусов, которая упала на автодорогу, создав препятствие для движения, после чего двигатель заглох. Другой участник движения, не имея возможности избежать дорожно-транспортного происшествия совершил наезда на стрелу экскаватора, в результате чего погиб [81]. Однако в данном случае водитель прекратил движение, а, следовательно, управление транспортным средством не осуществлял. Поэтому, в контексте приведенного в Постановлении № 20 понятия «управления транспортным средством» как «целенаправленное воздействия водителя» данная квалификация действий виновного выглядит не правильной.

Однако, следует согласиться с тем, что между нарушением ПДД и наступившими последствиями может иметь разрыв во времени, а сам водитель

может находиться в момент причинения вреда вне кабины транспортного средства.

Превышение скоростного режима может составлять объективную сторону ст. 264 УК РФ, в случае, когда оно повлекло причинение тяжкого вреда здоровью или более тяжкие последствия. Как одно из наиболее опасных видов нарушений правил дорожного движения оно может выступать как основная причина наступления преступных последствий, но чаще является фактором, сопряженным с другими неправомерными действиями водителя.

В рамках действующего законодательства исключение фактов значимого превышения скорости, зафиксированных в автоматическом режиме специальными техническими средствами с функциями фото- и киносъемки, видеозаписи, из перечня тех, что могут быть наказаны лишением водительских прав, не позволит применить необходимый потенциал административного и уголовного законодательств в отношении из одной самых злостных категорий нарушителей. Чаще всего лишь выявленное у водителя состояние опьянения, при сопутствующем и (или) установленном у него повторном существенном превышении им скорости, и при наличии других необходимых обстоятельств позволит сформироваться главному условию признания его субъектом по ст. 264.2 УК РФ.

Таким образом, квалифицированные виды преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств разграничиваются в зависимости от тяжести последствий, совершенного преступного деяния. При этом, причиненные последствия должны быть в прямой причинно-следственной связи от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства. Отягчается ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств состоянием опьянения виновного, оставлением им места происшествия и отсутствием у него разрешения на право управления транспортным средством, т.е. такое лицо вообще не имеет такого разрешения, либо лишено. Действующим законодательством предусмотрено, что

состояние алкогольного опьянения для целей квалификации деяния по ст. 264 УК РФ должно быть установлено заключением эксперта либо актом медицинского освидетельствования только на основе производства специальных исследований проб выдыхаемого освидетельствуемым лицом воздуха либо образцов его крови, и не может устанавливаться иным способом, в том числе на основе показаний потерпевших и свидетелей.

3.2 Проблемы административной преюдиции при квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Специфика уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, заключается в ее преюдициальном формате.

При этом, по содержанию и значения административной преюдиции не утихают в научной литературе [87]; [11]; [29].

Многие авторы отмечают непоследовательность законодательного закрепления административной преюдиции, несогласованность и противоречивость норм уголовного права [56, с. 108]; [28].

В настоящее время несколько статей УК РФ предусматривают административную преюдицию. Среди них статьи 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ. Однако, такого рода тенденцию нельзя считать позитивной, так как размывается отраслевая грань между уголовным и административным законодательством [21, с. 61].

Далее следует проанализировать некоторые сложности, с которыми сталкиваются на практике при рассмотрении уголовных дел, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ. Здесь есть как общие проблемы, так и специфические именно потому, что это состав с административной преюдицией.

Прежде всего, это сложности доказывания. По делам с административной преюдицией предмет доказывания расширяется. Суду необходимо установить факт административной наказанности подсудимого. Верховный Суд РФ дал разъяснение, какое лицо следует считать подвергнутым административному наказанию: «В силу ст. 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. В связи с этим суду надлежит выяснить, исполнено ли постановление о назначении лицу административного наказания по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 или по ст. 12.26 КоАП РФ и дату окончания исполнения указанного постановления, не прекращалось ли его исполнение, не истек ли годичный срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, не пересматривались ли постановление о назначении лицу административного наказания и последующие постановления, связанные с его исполнением, в порядке, предусмотренном гл. 30 КоАП». Как относиться к ситуации, когда решение о применении административного наказания есть, а реально лицо его не исполнило?

Приведем пример из судебной практики. Так, Т. был подвергнут мировым судьей административному наказанию по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере 30 тыс. руб. с лишением права управлять транспортными средствами. Назначенный штраф Т. не оплатил. Уклонился от сдачи водительского удостоверения, поэтому срок лишения специального права прервался. Будучи лишенным права управления Т. совершил поездку [80].

Судебная практика считает недопустимым, чтобы один и тот же судья принимал решение по административному делу, а потом по уголовному [58].

Так, из материалов дела об административном правонарушении следует, что постановлением мирового судьи судебного участка № 50 Советского судебного района города Самары Самарской области от 8 сентября 2020 года

К. привлечен к административной ответственности, предусмотренной частью 1 статьи 12.8 КоАП РФ, за то, что он 26 июня 2020 года в 22 часа 16 минут на ул. Советской Армии, д. 125 в г. Самаре Самарской области, в нарушение пункта 2.7 Правил дорожного движения управлял транспортным средством, государственный регистрационный знак <...>, находясь в состоянии опьянения.

Вместе с тем, как следует из представленных в Шестой кассационный суд общей юрисдикции с протестом материалов, постановлением следователя ССО по расследованию преступлению ДТП ГСУ МВД России по Самарской области в отношении К. возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного пунктом «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ, по факту того, что 26 июня 2020 года в 22 часа 15 минут водитель К., находясь в состоянии опьянения, управлял автомобилем «Киа Рио», двигаясь по ул. Советской Армии со стороны ул. Блюхера в направлении ул. Антонова-Овсеенко, в районе д. 125, осуществил выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, в результате чего допустил столкновение с автомобилем «Ниссан Жук», которая двигалась во встречном направлении по ул. Советской Армии от ул. Антонова-Овсеенко в направлении ул. Блюхера. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажиру автомобиля «Киа Рио» причинены телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью.

В соответствии с правовой позицией, выраженной в пункте 12.1 Постановления № 25, если в ходе судебного разбирательства по уголовному делу о преступлении, предусмотренном частями 2, 4 или 6 статьи 264 либо статьей 264.1 УК РФ, будет установлено, что лицо в связи с этим правонарушением привлечено к административной ответственности по части 1 или 3 статьи 12.8 либо по статье 12.26 КоАП РФ, то суду следует направить уголовное дело прокурору на основании статьи 237 УК РФ, поскольку вступившее в законную силу и неотмененное решение о привлечении к административной ответственности лица за совершение тех же действий, которые вменены ему органами предварительного расследования (управление

транспортным средством в состоянии опьянения или невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения), является препятствием для вынесения приговора.

Постановлением мирового судьи было отменено, а производство по делу - прекращено (постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 2 июня 2021 года по делу № 16-3503/2021).

В другом случае следовало, что постановлением следователя в отношении Н. возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ.

В силу пункта 7 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ производство по делу об административном правонарушении не может быть начато, а начатое производство подлежит прекращению при наличии по одному и тому же факту совершения противоправных действий (бездействия) лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, постановления о назначении административного наказания, либо постановления о прекращении производства по делу об административном правонарушении, предусмотренном той же статьей или той же частью статьи названного Кодекса или закона субъекта Российской Федерации, либо постановления о возбуждении уголовного дела.

В соответствии с правовой позицией, выраженной в пункте 12.1 постановления № 25 если в ходе судебного разбирательства по уголовному делу о преступлении, предусмотренном частями 2, 4 или 6 статьи 264 либо статьей 264.1 УК РФ, будет установлено, что лицо в связи с этим правонарушением привлечено к административной ответственности по части 1 или 3 статьи 12.8 либо по статье 12.26 КоАП РФ, то суду следует направить уголовное дело прокурору, поскольку вступившее в законную силу и неотмененное решение о привлечении к административной ответственности лица за совершение тех же действий, которые вменены ему органами предварительного расследования (управление транспортным средством в

состоянии опьянения или невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения), является препятствием для вынесения приговора.

В соответствии с пунктом 4 части 2 статьи 30.17 КоАП РФ по результатам рассмотрения жалобы, протеста на вступившие в законную силу постановления по делу об административном правонарушении, решения по результатам рассмотрения жалоб, протестов выносятся решения об отмене постановления по делу об административном правонарушении, решения по результатам рассмотрения жалобы, протеста и о прекращении производства по делу при наличии хотя бы одного из обстоятельств, предусмотренных статьями 2.9, 24.5 названного Кодекса, а также при недоказанности обстоятельств, на основании которых были вынесены указанные постановления, решение.

При таких обстоятельствах постановление мирового судьи вынесенное по делу об административном правонарушении подлежит отмене, а производство по настоящему делу – прекращению (Постановление Второго кассационного суда общей юрисдикции от 21.06.2022 г. № 16-3433/2022).

Интересен также и такой пример из практики.

ДД.ММ.ГГГГ, около 00.05 часов, М. являясь в соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ лицом, подвергнутым административному наказанию за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, по вступившему в законную силу постановлению мирового судьи в соответствии с которым за совершение правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ ему назначено наказание.

В этот же день, около 00.10 часов на автомобильной дороге напротив <адрес>, расположенного по <адрес>, был остановлен инспектором ДПС после чего в 00.18 часов ДД.ММ.ГГГГ не выполнил законное требование

вышеуказанного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

В судебном заседании суда первой инстанции М. свою вину в совершении инкриминируемого ему деяния признал в полном объеме, отказавшись от дачи показаний в соответствии со ст. 51 Конституции РФ.

В апелляционной жалобе осужденный М., не оспаривая выводы суда о своей виновности и правильности квалификации его действий, выражает несогласие с приговором Тракторозаводского районного суда г. Волгограда от 12.11.2021 года, считая его несправедливым и чрезмерно суровым. В обоснование доводов апелляционной жалобы указывает, что при вынесении приговора судом не была учтена небольшая общественная опасность совершенного им преступления, отсутствие вредных последствий, его активная позиция, направленная на раскрытие данного преступления, а также данные о том, что он положительно характеризуется, признал свою вину, раскаялся в содеянном и имеет на иждивении несовершеннолетнюю дочь его гражданской супруги. Обращает внимание суда апелляционной инстанции на тот факт, что основной его специальностью является специальность - водитель автотранспорта. Просит приговор Тракторозаводского районного суда г. Волгограда от 12.11.2021 года изменить, снизив назначенное наказание в виде обязательных работ, а также в части наказания в виде лишения права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами (Апелляционное постановление Волгоградского областного суда от 27.12.2021 г. по делу № 22-5418/2021).

В целом, административная преюдиция основывается на идее повышающейся опасности виновного лица при вторичном совершении противоправного деяния. Формальный характер административного деликта исключает возникновение угрозы для общества со стороны правонарушителя. Поэтому неприемлемым представляется законодательное решение о включении в Кодекс Российской Федерации об административных

правонарушениях понятия «срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию».

Законодатель не ограничивает действие нормы ст. 12.8 КоАП РФ в отношении конкретного правоисполнителя количеством допущенных правонарушений.

Таким образом, проведенное обобщение проблем, связанных с квалификацией и административной преюдицией позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, квалифицированные виды преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств разграничиваются в зависимости от тяжести последствий, совершенного преступного деяния. При этом, причиненные последствия должны быть в прямой причинно-следственной связи от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства.

Отягчается ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств состоянием опьянения виновного, оставлением им места происшествия и отсутствием у него разрешения на право управления транспортным средством, т.е. такое лицо вообще не имеет такого разрешения, либо лишено.

Действующим законодательством предусмотрено, что состояние алкогольного опьянения для целей квалификации деяния по ст. 264 УК РФ должно быть установлено заключением эксперта либо актом медицинского освидетельствования только на основе производства специальных исследований проб выдыхаемого освидетельствуемым лицом воздуха либо образцов его крови, и не может устанавливаться иным способом, в том числе на основе показаний потерпевших и свидетелей.

Обращено внимание на то, что состоянием опьянения признается также отказ водителя от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Однако правильнее было бы предусмотреть отдельный квалифицированный вид нарушения правил дорожного движения и

эксплуатации транспортных средств лица, управляющего транспортным средством, при его отказе от прохождения освидетельствования. При этом важно учитывать тот факт, что лицо может быть направлено на медицинское освидетельствование только при наличии оснований, указанных в Постановлении Правительства РФ от 26.06.2008 г. № 475.

В рамках действующего законодательства исключение фактов значимого превышения скорости, зафиксированных в автоматическом режиме специальными техническими средствами с функциями фото- и киносъемки, видеозаписи, из перечня тех, что могут быть наказаны лишением водительских прав, не позволит применить необходимый потенциал административного и уголовного законодательства в отношении из одной самых злостных категорий нарушителей. Чаще всего лишь выявленное у водителя состояние опьянения, при сопутствующем и (или) установленном у него повторном существенном превышении им скорости, и при наличии других необходимых обстоятельств позволит сформироваться главному условию признания его субъектом по ст. 264.2 УК РФ.

Было обращено внимание на то, что на практике в некоторых случаях действия водителя имеющие последствия квалифицируются по ст. 268 УК РФ или по общим нормам, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья. Причиной такого положения является отсутствие законодательно установленного понятия «управление транспортным средством» в уголовно-правовом аспекте, что нуждается в определенном уточнении.

Во-вторых, специфика уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, заключается в ее преюдициальном формате. Законодателю целесообразно в случае, отсутствия аргументов для обоснования общественной опасности обозначенного деяния, то логично отказаться от нормы ст. 264.1 УК РФ и других норм, построенных посредством механизма административной преюдиции.

Заключение

В заключительной части исследования необходимо подвести итоги, сделать выводы и предложения.

Во-первых, предложено под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта понимать:

- «общественно опасные деяния, предусмотренные главой 27 УК РФ и посягающие на состояние защищенности перемещения людей, грузов с помощью транспорта или без такового, а также использования транспортного средства в соответствии с его предназначением и техническими характеристиками».

Во-вторых, вопрос классификации транспортных преступлений является одним из актуальных в теории уголовного права. Объясняется это отсутствием в предлагаемых классификациях единого системообразующего признака, либо расширением системы транспортных преступлений.

Большинство ученых транспортные преступления классифицируют в зависимости от объекта преступного посягательства. Ряд ученых в основу предлагаемой классификации исследуемых преступлений кладут различные системообразующие признаки. Рассмотренные классификации транспортных преступлений не учитывают новые составы преступлений, включенные законодателем в главу 27 УК РФ и которые также направлены на нарушение правил дорожного движения (ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ).

Некоторые ученые, классифицируя транспортные преступления, выходят за рамки главы 27 УК РФ, тем самым расширяя систему данных видов преступлений. По мнению автора настоящей работы, включение в систему транспортных преступлений составов преступлений, расположенных в других главах и разделах УК РФ, сомнительно. Объяснить это можно тем, что обладая практически всеми признаками транспортных преступлений, составы преступлений, предусмотренные, к примеру, статьями 166, 211, 227, 350-352 УК РФ имеют отличный объект преступного посягательства, обозначенный в

названии соответствующих глав и разделов Особенной части УК РФ, в которых они расположены.

В-третьих, важное значение имел анализ опыта зарубежного уголовного законодательства в части регламентации ответственности за преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Уголовное законодательство стран ближнего зарубежья предусматривают ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако вместе с отмеченной схожестью наблюдается и некоторые различия.

Не предусмотрена в УК РФ, в отличие от УК Республики Беларусь, Грузии, Республики Молдовы, Республики Казахстан и Эстонской Республики ответственность за самовольную без надобности остановку поезда. УК Украины, Республики Беларусь и Республики Молдовы в качестве самостоятельного преступления предусматривают блокирование транспортных коммуникаций.

УК Азербайджанской Республики и Республики Казахстан к числу рассматриваемых преступлений относят оставление места дорожно-транспортного происшествия. В УК РФ данный состав отсутствует.

В УК Республики Молдовы имеется такой состав как угон транспортного средства с живой тягой, также тяглового скота (ст. 270 УК Республики Молдовы), а в УК Эстонской Республики (ст. 426 УК Эстонской Республики) – незаконное использование обозначений, предназначенных для оперативных транспортных средств, провоз пассажиром на воздушном судне легковоспламеняющихся и едких веществ, непринятие мер по спасению другого судна при столкновении судов.

Анализ уголовного законодательства отдельных стран дальнего зарубежья свидетельствует об их различном подходе к определению транспортных преступлений. При этом, в уголовном законодательстве стран дальнего зарубежья в отличие от отечественного УК РФ отсутствует единая система транспортных преступлений. Из рассмотренных УК данных стран

видно, что только УК Японии, Аргентинской Республики и Республики Сербии выделяют отдельные главы, в которых установлена ответственность за транспортные преступления. Их анализ показывает, что в целом они охватывают данные преступления в объеме, установленном в УК РФ. Исключение представляет, пожалуй, деяние, предусмотренное ст. 269 УК РФ (нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов). В УК Королевства Норвегии выделена отдельная глава «Преступления на море», касающаяся только преступлений на морском транспорте. Другие виды транспортной безопасности в данном УК специально не предусмотрены.

При таком построении системы транспортных преступлений образуется значительный пробел, и по существу рассматриваются общие составы преступлений против жизни, здоровья и собственности (имущества), что нивелирует характерные особенности именно преступлений транспортных.

В-четвертых, были определены родовой, видовой и непосредственный объекты нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Обеспечение транспортной безопасности в уголовно-правовом аспекте ограничивается безопасностью движения и эксплуатации транспорта. Поэтому, видовой объект исследуемых преступлений правильно определить исходя из названия главы 27 УК РФ. Непосредственный объект является признаком конкретного состава преступления. Основным непосредственным объектом состава ст. 263 УК РФ является нормальное функционирование видов транспорта, указанных в диспозиции нормы, обеспечивающих безопасность их движения. Кроме того, данный состав преступления может иметь дополнительный объект, в качестве которого выступают жизнь и здоровье человека, а также собственность. Основным непосредственным объектом состава ст. 264 УК РФ являются общественные отношения, в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Дополнительный непосредственный объект нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных

средств – жизнь и здоровье человека. Необходимо также указать и на наличие факультативного непосредственного объекта – общественные отношения собственности, которым может быть причинен вред в случае уничтожения или повреждения чужого имущества в результате дорожно-транспортного происшествия.

Транспортные преступления имеют предмет, которые не следует отождествлять с объектом. Предмет транспортных преступлений всегда обозначен в диспозиции конкретной статьи.

Если обратиться, к примеру, к диспозиции ст. 263 УК РФ, то в ч. 1.1. указано на такой предмет преступления, как маломерные судна. При этом уголовный закон не конкретизирует правовой статус маломерного судна, поэтому следует обратиться к соответствующему нормативно-правовому акту. Так, Кодекс торгового мореплавания РФ и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ выделяют два вида маломерных судов: подлежащие государственной регистрации и не подлежащие таковой. Поэтому, предметом рассматриваемого состава преступления могут являться маломерные судна, как подлежащие, так и не подлежащие государственной регистрации.

В связи со сказанным, представляется правильным, предметом транспортных преступлений рассматривать транспортное средство не исходя из его обязательной или не обязательной государственной регистрации, а из возможности управлять им, что позволяет лицу передвигаться. Соответственно применительно к статьям 264, 264.1, 264.2, и 264.3 УК РФ предметом преступления признается механическое транспортное средство, на управление которого необходимо специальное разрешение в независимости от требований к государственной регистрации данного транспортного средства.

Особую актуальность представляет в последнее время вопрос о признании в качестве предмета рассматриваемых составов преступлений беспилотных транспортных средств. Связано это с рядом принятых документов, направленных на развитие беспилотных транспортных средств и соответственно на безопасность движения с их участием. Кроме того, в период

с 1 декабря 2018 г. по 1 июля 2022 г. на территории нескольких субъектов Российской Федерации по решению Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 проводится эксперимент по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, но с обязательным участием водителя, находящегося на водительском сидении.

В связи со сказанным встает вопрос о трансформации уголовно-правовых норм в части применения беспилотных транспортных средств, т.е. признания их предметом транспортных преступлений.

В работе обращено внимание на обозначение различных форм автоматизации наземного транспорта в Российской Федерации и зарубежных странах различными терминами, ни один из которых не является общепринятым и нормативно определенным. В связи с чем, в Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р используются два обозначения транспортного средства, управляемого искусственным интеллектом: беспилотное и высокоавтоматизированное транспортное средство. Беспилотное транспортное средство в отличие от высокоавтоматизированного функционирует полностью без вмешательства человека. Тогда как высокоавтоматизированное транспортное средство предполагает осуществление некоторых или всех поездок без вмешательства человека.

Исходя из данного положения целесообразно данные виды транспортных средств признать предметом транспортных преступлений и в частности, диспозицию ч. 1 ст. ст. 264 УК РФ дополнить после слов «механическим транспортным средством» словами, «а также беспилотным транспортным средством, высокоавтоматизированным транспортным средством».

Диспозицию ч. 1 ст. 264.1 и ч. 1 ст. 264.3 УК РФ дополнить только высокоавтоматизированным транспортным средством, которое предполагает, что управлять им может человек, который может быть в состоянии опьянения, подвергнут административному наказанию или иметь судимость, а также быть

лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость соответственно.

Статью 264 УК РФ следует также дополнить примечаниями 3 и 4, в которых необходимо раскрыть понятие беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных средств.

Обязательным признаком объективной стороны является наступление вредных последствий и наличие причинной связи между совершаемыми виновным действиями, либо бездействием и наступлением указанных последствий, то есть совершенные лицом действия либо, напротив, бездействие должны выступать в качестве причины наступивших последствий, а они, в свою очередь, должны являться следствием данной причины. Исключением являются формальные составы, предусмотренные ст.ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ, ответственность за которые наступает в независимости от наступления последствий.

В-пятых, субъект нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспорта – специальный, которым может быть лицо, управлявшее транспортным средством, находится в состоянии опьянения, подвергнут административному наказанию, лишен права управления транспортным средством, имеет судимость.

Лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления автотранспортом, представляет собой новый вид субъекта дорожно-транспортного преступления, закрепленного в статье 264.2 УК РФ. Он отличается высокой опасностью в виду систематичности, устойчивости стереотипа противоправного поведения, относящегося к основному или сопутствующему факторам, провоцирующим аварийность.

При признании лица субъектом рассматриваемого преступления особое внимание необходимо обращать на сроки привлечения к ответственности за ранее имевшие место административные правонарушения.

Для целей квалификации по ст. 264.2 УК РФ необходимо установить, что водитель состоит в статусе «подвергнутого административному

наказанию», что он лишен права управления автотранспортом по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, то есть со дня, когда указанное постановление вступило в законную силу и до истечения годичного срока. Соответственно уголовная ответственность наступит, если на протяжении этого года водитель вновь нарушит скоростной режим более, чем на 60 км/ч.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.3 УК РФ являются лицо, управляющее транспортным средством, лишенное соответствующего права, при наличии любого из двух условий:

- лицо было повторно привлечено к административной ответственности за вождение без прав;
- у лица есть судимость за вождение без прав или за нарушение ПДД (правил эксплуатации ТС), связанное с вождением без прав.

Относительно субъективной стороны составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ вопрос дискуссионный. Одни ученые считают, что указанные составы преступлений могут быть совершены только умышленно, причем умысел является прямым. По мнению других ученых, данные преступления могут быть как умышленными, так и неосторожными.

Примерами неосторожной вины являются случаи принятия лицом лекарственных препаратов психотропного действия.

Данный спор решен в п. 10.7 Постановления № 25, согласно которому, «По смыслу уголовного закона, преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, совершается умышленно».

В-шестых, квалифицированные виды преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств разграничиваются в зависимости от тяжести последствий, совершенного преступного деяния. При этом, причиненные последствия должны быть в прямой причинно-следственной связи от нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства.

Отягчается ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств состоянием опьянения виновного, оставлением им места происшествия и отсутствием у него разрешения на право управления транспортным средством, т.е. такое лицо вообще не имеет такого разрешения, либо лишено.

Рассматривая такой квалифицированный признак, характеризующий субъекта нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, как состояние опьянения, было обращено внимание на то что состоянием опьянения признается также отказ водителя от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Однако правильнее было бы предусмотреть отдельный квалифицированный вид нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лица, управляющего транспортным средством, при его отказе от прохождения освидетельствования. При этом важно учитывать тот факт, что лицо может быть направлено на медицинское освидетельствование только при наличии оснований, указанных Постановлением Правительства РФ от 26.06.2008 г. № 475.

Следует обратить внимание на то, что действующим законодательством предусмотрено, что состояние алкогольного опьянения для целей квалификации деяния по ст. 264 УК РФ должно быть установлено заключением эксперта либо актом медицинского освидетельствования только на основе производства специальных исследований проб выдыхаемого освидетельствуемым лицом воздуха либо образцов его крови, и не может устанавливаться иным способом, в том числе на основе показаний потерпевших и свидетелей.

В рамках действующего законодательства исключение фактов значимого превышения скорости, зафиксированных в автоматическом режиме специальными техническими средствами с функциями фото- и киносъемки, видеозаписи, из перечня тех, что могут быть наказаны лишением водительских прав, не позволит применить необходимый потенциал

административного и уголовного законодательств в отношении из одной самых злостных категорий нарушителей. Чаще всего лишь выявленное у водителя состояние опьянения, при сопутствующем и (или) установленном у него повторном существенном превышении им скорости, и при наличии других необходимых обстоятельств позволит сформироваться главному условию признания его субъектом по ст. 264.2 УК РФ.

В-седьмых, специфика уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, заключается в ее преюдициальном формате. В том случае, если у законодателя отсутствуют аргументы для обоснования общественной опасности обозначенного деяния, то логично отказаться от нормы ст. 264.1 УК РФ и других норм, построенных посредством механизма административной преюдиции.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957. 270 с.
2. Алтухов С.А., Бохан А.П. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Ростов-на-Дону, 2017. 225 с.
3. Апелляционное определение Свердловского областного суда от 28.08.2019 г. по делу № 33-14222/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.
4. Апелляционное постановление Верховного суда Республики Мордовия от 02.03.2022 г. по делу № 22-303/2022 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.
5. Апелляционное постановление Курского областного суда от 10.12.2021 г. по делу № 22-1394/2021 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.
6. Апелляционное постановление Свердловского областного суда от 16.09.2019 г. по делу № 2206797/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.
7. Афанасьев М.В. Предмет преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Евразийская адвокатура. 2016. № 5 (24). С. 27-30.
8. Баранчикова М.В. Лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления транспортным средством как субъект преступления, связанного с превышением скоростного режима // В сборнике: Уголовное законодательство: вчера, сегодня, завтра. Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции / Под общ. ред. Т.А. Огарь, Д.М. Кокина, сост. Н.И. Кузнецова. Санкт-Петербург, 2022. С. 58-62.
9. Бегишев И.Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3. С. 7-10.

10. Безбородов Д.А. Неосторожные многосубъектные преступления: понятие и квалификация: учеб. пособие. СПб., 2015. 260 с.
11. Безверхов А.Г. Возвращение «административной преюдиции» в уголовное законодательство России // Рос. юстиция. 2012. № 1. С. 36-40.
12. Безверхов А.Г., Норвартян Ю.С., Юдин А.В. Юридическая категория «безопасность» в публичном и частном праве // Безопасность бизнеса. 2021. № 6. С. 9-14.
13. Благов Е.В. Преступления против общественной безопасности и общественного порядка. М., 2011. С. 64; Российское уголовное право. Особенная часть / Под ред. В.П. Коняхина, М.Л. Прохоровой. М., 2015. 860 с.
14. Борисов А.Б. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатенный). М. : Книжный мир. 2016. 834 с.
15. Бохан А.П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д. 2002. 190 с.
16. Веселов А.В. К вопросу о квалификации преступлений, совершаемых в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Проблемы правоохранительной деятельности. 2019. № 4. С. 34-40.
17. Винокуров В.Н. Непосредственный объект преступления и его место в системе объектов преступления // Российский юридический журнал. 2017. № 1. С. 104-109.
18. Воробьев Д.В., Вдовин С.П. Превышение скорости как причина дорожно-транспортного происшествия // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2016. № 2 (4). С. 54-58.
19. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): дисс. ...канд. юрид. наук. Казанский государственный университет им. В.И. Ульянова-Ленина. Казань. 2007. 212 с.

20. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): Автореферат дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007. 30 с.

21. Герасимов А.М. Преюдициальность уголовно-правовой нормы о нарушении правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Участие прокурора в рассмотрении судами уголовных дел о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: сб. материалов семинара (Москва, 28 окт. 2020 г.) / Под общ. ред. О.С. Капинус; Ун-т прокуратуры Рос. Федерации. М., 2021. С. 61-65.

22. Головки В. В., Слышалов И. В., Сахно А. И. Исполнение наказания в виде лишения права на управление транспортным средством // Правоприменение. 2021. Т. 5. № 3. С. 205–214.

23. Голубев С.И. Предмет экологического преступления: монография. М. : КОНТРАКТ, 2020. 176 с.

24. Гончаров Ю. В. Скорость движения транспортного средства как одна из основных детерминант тяжких последствий ДТП // Актуальные вопросы права, образования и психологии: сборник научных трудов. Могилев, 2021. С. 24-29.

25. Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. М. : Спарк, 2001. 190 с.

26. Закон РФ от 05.03.1992 г. № 2446-1 «О безопасности» // Российская газета. 1992. 06 мая. № 103 (утратил силу).

27. Захаров С.Н. Водотранспортные преступления: расследование и предупреждение. М., 1977. 210 с.

28. Зубцов А.А. Управление транспортным средством как конститутивный признак преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ // Уголовное право. 2020. № 2. С. 33-38.

29. Капинус О.С. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы теории и практики // Журн. рос. права. 2019. № 6. С. 40-45.

30. Кассационное определение Пермского краевого суда от 30.08.2012 г. по делу № 22-6451/2012 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

31. Кассационное определение Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 22.09.2020 г. № 77-1727/2020 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

32. Кассационное определение Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 12.08.2021 г. № 77-3170/2021 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

33. Касынюк В. И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Харьков: Высшая школа, 1977. 34 с.

34. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 г. № 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

35. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (Ч. 1). Ст. 1.

36. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 28.06.2022) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

37. Козаченко И.Я. Уголовное право: Особенная часть: Учебник для вузов. М.: ИНФРА-М-НОРМА, 1997. 633 с.

38. Колчин М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. 34 с.

39. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации/ Под ред. А.И. Рарога. М.: Проспект, 2017. 560 с.

40. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: в 2 т. (постатейный) / Под ред. А.В. Бриллиантова. - М. : Проспект, 2015. Т. 2. 704 с.

41. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный текст Конституции

РФ с внесенными поправками от 14.03.2020 опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.

42. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб. : Юридический центр Пресс, 2003. 406 с.

43. Коробеев А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР. Владивосток, 1984. 277 с.

44. Кочои С.М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2021. № 7. С. 125-135.

45. Кравцов А.Ю., Сирохин А.И., Скоморохов Р.В., Шиханов В.Н. Дорожно-транспортная преступность. СПб., 2011. 290 с.

46. Кузнецов А.П., Маршакова Н.Н. Особенная часть Уголовного кодекса Российской Федерации: система преступлений и их классификация. Нижний Новгород, 2008. 680 с.

47. Куринов Б.А. Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте. М., 1957. 340 с.

48. Курс уголовного права: В 5 т. / Под ред. Г.Н. Борзенкова, В.С. Комиссарова. - М., 2002. Т. 4. Особенная часть. 780 с.

49. Маландин И.Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте в СССР. Саратов, 1968. 213 с.

50. Марогулова И.Л. Уголовный кодекс РФ (тексты, комментарий). М., 1996. 470 с.

51. Медведев Е.В. Беспилотные (автономные) транспортные средства в уголовно-правовом измерении // Транспортное право. 2021. № 4. С. 11-14.

52. Медведев Е.В. Вина в составах транспортных преступлений // Транспортное право. 2019. № 4. С. 30-32.

53. Медведев Е.В. Причинная связь в составах нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортных преступлений) // Безопасность бизнеса. 2018. № 6. С. 16-22.

54. Медведев Е.В., Гришин В.И. Блокирование транспортных коммуникаций в системе транспортных преступлений по российскому Уголовному кодексу // Транспортное право. 2019. № 1. С. 29-31.

55. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: В 2 т. Н. Новгород, 1996. Т. 2. 770 с.

56. Новикова Е.В. Административная преюдиция: дискуссия продолжается // Вестн. Ун-та имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2018. № 12. С. 107-110.

57. Обзор апелляционной практики по уголовным делам Верховного Суда Республики Крым за второе полугодие 2019 года [Электронный ресурс] // Сайт Верховного Суда Республики Крым. URL: http://vs.krm.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=146 (дата обращения: 16.08.2022).

58. Обзор судебной практики кассационной и апелляционной инстанций Приморского краевого суда за первое полугодие 2017 года (утв. президиумом Приморского краевого суда 17.07.2017) [Электронный ресурс] // URL: <http://kraevoy.prm.sudrf.ru> (дата обращения: 25.08.2022).

59. Обобщение практики возвращения уголовных дел прокурору в порядке ст. 237 УПК РФ районными (городскими) судами Республики Крым в 2018 году и первом полугодии 2019 года [Электронный ресурс] // Сайт Верховного Суда Республики Крым. URL: http://vs.krm.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=138 (дата обращения: 25.08.2022).

60. Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 53 000 слов / Под общ. ред. Л.И. Скворцова. - М. : Мир и Образование. 2007. 640 с.

61. Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 17.02.2021 г. по делу № 77-688/2021 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

62. Определение Конституционного Суда РФ от 08.07.2021 г. № 1373-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Быкова Михаила

Ивановича на нарушение его конституционных прав частью первой статьи 109 и частью четвертой статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

63. Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 23.06.2022 г. № 77-2753/2022 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

64. Определение Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 12.05.2020 г. № 77-979/2020 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

65. Петров С.А. Небрежность в поведении пешехода как субъективный признак вины в транспортном преступлении // В сборнике: Право и правопорядок: вопросы теории и практики. Сборник научных трудов / Под общ. ред. С.Е. Туркулец, Е.В. Листопадовой. Хабаровск. 2018. С. 58-63.

66. Пикуров Н.И. Квалификация транспортных преступлений: науч.-практич. пособ. М. : РАП. 2011. 290 с.

67. Показатели состояния безопасности дорожного движения / Официальный сайт Госавтоинспекции [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 15.08.2022).

68. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник / Отв. ред. Л.Л. Попов. - М. : РГ-Пресс, 2019. 544 с.

69. Постановление Верховного Суда РФ от 11.04.2022 г. № 42-АД22-1-К4 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

70. Постановление Конституционного Суда РФ от 10.02.2017 г. № 2-П «По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И.И. Дадина» // ВКС РФ. 2017. № 2.

71. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 21.06.2022 г. № 77-2908/2022 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

72. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // БВС РФ. 2009. № 2.

73. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // БВС РФ. 2019. № 9.

74. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 31.12.2020) «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. 1993. 23 ноября. № 227.

75. Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 г. № 475 (ред. от 10.09.2016) «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // Собрание законодательства РФ. 2008. № 27. Ст. 3280.

76. Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 г. № 1415 (ред. от 07.02.2022) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (вместе с «Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств») // Собрание законодательства РФ. 2018. № 49 (Ч. VI). Ст. 7619.

77. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 10.03.2022 г. № 16-1958/2022 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

78. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 19.10.2021 г. № 16-5223/2021 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

79. Приговор Головинского районного суда г. Москвы № 1-145/12 от 15.03.2012 по уголовному делу № № 1-145/12. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rospravosudie.com> (дата обращения: 11.08.2022).

80. Приговор Талицкого районного суда Свердловской области № 1-33/2020 от 29.05.2020 г. по уголовному делу № 1-33/2020 [Электронный ресурс] // URL: https://sudact.ru/regular/doc/ovtXI8UoE8YP/?regular-txt=1-33%2F2020+%D0%BE%D1%82+29.05.2020+%D0%BF%D0%BE+%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D1%83+%E2%84%96+1-33%2F2020®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=® (дата обращения: 25.08.2022).

81. Приговор Усольского городского суда Иркутской области от 26 июня 2019 г. по делу № 1-13/2019 [Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/regular/doc> (дата обращения: 25.08.2022).

82. Приказ Минздрава России от 18.12.2015 г. № 933н (ред. от 25.03.2019) «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // Российская газета. 2016. 23 марта. № 60.

83. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортных преступлений // Российский следователь. 2010. № 14. С. 22-26.

84. Пудовочкин Ю.Е. Судебная практика установления вины в преступлении, предусмотренном статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Общество и право. 2017. № 1 (59). С. 35-40.

85. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 г. № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с

участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 13. Ст. 1995.

86. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 г. № 877 (ред. от 21.06.2022) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

87. Синельщиков Ю.П. Административная преюдиция в современном уголовном судопроизводстве: теория и практика // Гос-во и право. 2020. № 1. С. 12-15.

88. Соктоев З.Б. Энциклопедия уголовного права. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта. СПб., 2014. 260 с.

89. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2019 года [Электронный ресурс] // URL: <https://мвд.рф/reports/item/28021552> (дата обращения: 15.08.2022).

90. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2020 года [Электронный ресурс] // URL: <https://мвд.рф/reports/item/28021552> (дата обращения: 15.08.2022).

91. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2021 года [Электронный ресурс] // URL: <https://мвд.рф/reports/item/28021552> (дата обращения: 15.08.2022).

92. Состояние преступности в России за январь-июнь 2022 года [Электронный ресурс] // URL: <https://мвд.рф/reports/item/28021552> (дата обращения: 15.08.2022).

93. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб. : Юридический центр Пресс, 2002. 278 с.

94. Уголовное право России / Под общ. ред. Р.А. Адельханяна. - М., 2004. 720 с.

95. Уголовное право России. Общая и Особенная части / Под ред. В.К. Дуюнова. - М., 2012. 720 с.
96. Уголовное право России. Особенная часть / Под ред. И.Я. Козаченко. - М., 1998. 790 с.
97. Уголовное право России. Части Общая и Особенная / Под ред. М.П. Журавлева, А.В. Наумова. - М., 2004. 679 с.
98. Уголовное право Российской Федерации / Под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. - М., 2011. 844 с.
99. Уголовное право. Общая и Особенная части / Под ред. В.Ю. Малаховой. - М., 2011. 733 с.
100. Уголовное право. Особенная часть / Под ред. А.И. Рарога. - М., 1996. 650 с.
101. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики от 30.12.1999 г. № 787-IQ) (ред. от 22.06.2022). [Электронный ресурс] // URL: https://online.zakon.kz/m/document/?doc_id=30420353 (дата обращения: 15.08.2022).
102. Уголовный кодекс Республики Армения от 18.04.2003 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://textarchive.ru/c-1116992.html> (дата обращения: 15.08.2022).
103. Уголовный кодекс Республики Беларуси от 09.07.1999 г. № 275-3 (ред. от 13.05.2022) [Электронный ресурс] // URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414984&doc_id2=30414984#pos=72;-93.19999694824219&pos2=2676;-119.19999694824219 (дата обращения: 15.08.2022).
104. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 03.07.2014 г. № 226-V (ред. от 21.08.2022) [Электронный ресурс] // URL: <https://online.zakon.kz/lawyer/> (дата обращения: 25.08.2022).
105. Уголовный кодекс Республики Молдовы от 18.04.2002 г. № 985-XV (ред. от 21.07.2022). [Электронный ресурс] // URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30394923&doc_id2=30394923#pos=3

91;-93.19999694824219&pos2=3485;-63.19999694824219 (дата обращения: 15.08.2022).

106. Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22.09.1994 г. № 2012-ХП [Электронный ресурс] // URL: http://fmc.uz/legisl.php?id=k_ug (дата обращения: 15.08.2022).

107. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 14.07.2022, с изм. от 18.07.2022) // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

108. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии от 13.11.2008 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://studylib.ru/doc/3941457/ugolovnyj-kodeks-federativnoj-respubliki-germanii---nauch> (дата обращения: 20.08.2022).

109. Указ Президента РФ от 02.07.2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27 (Ч. II). Ст. 5351.

110. Федеральный закон от 01.07.2021 г. № 258-ФЗ «О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27 (Ч. 1). Ст. 5086.

111. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 14.03.2022) «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

112. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

113. Федеральный закон от 14.07.2022 г. № 258-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2022. 19 июля. № 154-155.

114. Федеральный закон от 28.12.2010 г. № 390-ФЗ (ред. от 09.11.2020) «О безопасности» // СЗ РФ. 2011. № 1. Ст. 2.

115. Федеральный закон от 30.12.2020 г. № 526-ФЗ «О внесении изменения в статью 267 Уголовного кодекса Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 1 (Ч. 1). Ст. 65.

116. Федеральный закон от 30.12.2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // СЗ РФ. 2022. № 1 (Ч. 1). Ст. 27.
117. Чучаев А.И. Транспортные преступления: новое решение - новые проблемы // Российский юридический журнал. 1997. № 2. С. 84-89.
118. Чучаев А.И. Транспортные преступления: понятие и признаки // В сборнике: Проблемы применения уголовного и уголовно-процессуального законодательства. Сборник материалов международной научно-практической конференции. 2018. С. 150-154.
119. Чучаев А.И., Маликов С.В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // Актуальные проблемы российского права. 2020. № 6. С. 160-168.
120. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М. : Проспект, 2018. 256 с.
121. Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А. Субъект транспортного преступления: монография. Тюмень : Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. 286 с.
122. Якубенко Н.В. Правоотношения и юридическая ответственность в антропотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2000. 120 с.
123. Roads accidents data : Switzerland (1998-2008). Bern : DETEC, 2009. 83 p.
124. Strassenverkehrsrecht – 3, aktualisierte Auflage-Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublik Deutschland). P. 9-53.
125. Streller M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. – Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2007. 210 p.
126. Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries. – Geneva : WHO, cop. 2013 – VIII, 88 p.
127. Vehicle code of California (Sec. 41102, Ch. 4, Div. 17) // Vehicle code of California Department of Motor Vehicles. Sacramento – California, 1993.