

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование кафедры)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль)/специализация)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему:

« Уголовная ответственность за автотранспортное преступление»

Студент

Н.Н. Карьгина

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

О.М. Иванова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Заместитель ректора – директор института права

к.ю.н., доцент С.И. Вершинина

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

« _____ » _____ 20 _____ Г.

Тольятти 2019



Росдистант

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

Аннотация

Настоящая работа посвящена актуальным вопросам, которая обусловлена наличием нерешенных концептуальных проблем, по вопросам установления комплекса эффективных и согласованных мероприятий направленных на предупреждение, преступлений против безопасности дорожного движения. Решение указанных вопросов представляет собой как теоретический, так и практический интерес, в связи со сложной аварийной обстановкой сложившейся на дорогах нашей страны, которая характеризуется крайне высоким уровнем жертв.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в связи с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования является нормы российского законодательства, которое непосредственно связано с общественными отношениями в сфере безопасности дорожного движения, а также сами общественно опасные деяния, которые посягают на безопасность дорожного движения, а также на жизнь и здоровье граждан.

Цель исследования – рассмотреть уголовно-правовую характеристику состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ.

Достижение поставленной цели обуславливает необходимость решения следующих задач:

- 1) рассмотреть исторические аспекты транспортных преступлений;
- 2) провести обзор пространственных аспектов современных транспортных преступлений за рубежом;
- 3) изучить объективные признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ;
- 4) изучить субъективные признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ;

5) изучить квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ, и её примечания;

б) провести обзор материалов судебной практики.

Структура и объем работы. Данная выпускная квалификационная работа состоит из введения, трёх глав, заключительной части и перечня использованной литературы.

Содержание

Введение	5
1. Исторические и пространственные аспекты транспортных преступлений	8
1.1. Исторические аспекты транспортных преступлений в России	8
1.2. Пространственные аспекты современных транспортных преступлений за рубежом	12
2. Состав преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	15
2.1. Объективные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	15
2.2. Субъективные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	27
2.3. Квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	36
3. Вопросы квалификации состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	47
3.1 Судебная практика по уголовной ответственности за автотранспортные происшествия	47
3.2 Отграничение состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от смежных составов	50
Заключение	55
Список используемых источников и литературы	57

Введение

В современном мире жизнь и жизнедеятельность человека неразрывно связаны с использованием различных транспортных средств, как в личной жизни, так и в сфере производства.

Очевидно, что без постоянного развития автомобильного и иного транспорта оказался бы невозможным технический и социальный прогресс человечества.

Темпы автомобилизации, вместе с тем, неизбежно ведут к увеличению количества транспортных средств на автомобильных дорогах, повышению интенсивности движения, оказывают непосредственное влияние на количество и характер дорожно-транспортных происшествий.

В данном случае речь идёт о нашей действительности, а именно как о правотворчестве, так и о правоприменении, поскольку вся общественная безопасность, в частности, на автомобильных дорогах, где в настоящий момент иной раз бывают определённо беспредельные ситуации, зависят от многих факторов, в частности, привлечения к уголовной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения.

При этом стоит обратить внимание, что транспортное средство, без которого в настоящее время не может обойтись современный человек, при безответственном вождении может превратиться в более опасное, чем просто источник повышенной опасности.

Повышение уровня безопасности дорожного движения достигается законодателем также за счет норм уголовного права, особое место среди которых занимает ст. 264 УК РФ. Данная норма предусматривает наступление уголовной ответственности за нарушение требований о безопасности дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств. Значимость указанной нормы определяется тем, что законодатель поместил её в раздел преступлений против общественной безопасности, тем самым подчеркнул опасность рассматриваемых

преступлений не только для конкретного человека, но и для всего общества в целом.

В связи с этим, можно говорить об актуальности темы данной выпускной квалификационной работы, которая обусловлена наличием нерешенных концептуальных проблем, по вопросам установления комплекса эффективных и согласованных мероприятий направленных на предупреждение, преступлений против безопасности дорожного движения. Решение указанных вопросов представляет собой как теоретический, так и практический интерес, в связи со сложной аварийной обстановкой сложившейся на дорогах нашей страны, которая характеризуется крайне высоким уровнем жертв.

Теоретической основой для написания выпускной квалификационной работы послужил ряд изданий (книг, учебников, монографии и статей из научных журналов, а также комментариев Уголовному кодексу Российской Федерации): И.С. Алексеева, Л.Д. Гаухман, В.Г. Ившин, Т.В. Калмыков. Кроме того, изучались труды следующих научных исследователей в данной области: М.П. Клеймёнов, А.И. Коробеев, Б.А. Куринов, В.М. Лебедев, В.В. Лукьянов, В.И. Плохова и другие.

Цель исследования – рассмотреть уголовно-правовую характеристику состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ.

Достижение поставленной цели обуславливает необходимость решения следующих задач:

- 1) рассмотреть исторические аспекты транспортных преступлений;
- 2) провести обзор пространственных аспектов современных транспортных преступлений за рубежом;
- 3) изучить объективные признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ;
- 4) изучить субъективные признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ;

5) изучить квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ, и её примечания;

б) провести обзор материалов судебной практики.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в связи с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования является нормы российского законодательства, которое непосредственно связано с общественными отношениями в сфере безопасности дорожного движения, а также сами общественно опасные деяния, которые посягают на безопасность дорожного движения, а также на жизнь и здоровье граждан.

При написании работы мы исходили из устоявшегося подхода, согласно которому квалификация деяния, предусмотренного статьёй 264 УК РФ, складывается из современной судебной практики. В свою очередь, научные исследования имеют под собой очень важные значения для более комплексного понимания изучаемой темы. Так, в книгах, учебных пособиях и научно-исследовательских статьях таких лиц, как И.С. Алексеевой, Л.Д. Гаухман, В.Г. Ившина, Т.В. Калмыкова, М.П. Клеймёнова, А.И. Коробеева, Б.А. Куринова, В.М. Лебедева, В.В. Лукьянова, В.И. Плоховой и других, определяются исторические и теоретико-обосновательные аспекты, которые позволяют междисциплинарно и комплексно изучить данную тему.

В ходе исследования применялись как общенаучный диалектический метод познания, так и специальные методы (исторический, статистический, системный, логико-юридический, сравнительно-правовой).

Эмпирической основой исследования выступают материалы обобщения судебной практики, разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, официальные статистические данные МВД России о состоянии аварийности в РФ.

1. Исторические и пространственные аспекты транспортных преступлений

1.1. Исторические аспекты транспортных преступлений в России

В различные периоды времени ученые юристы достаточно подробно рассмотрели проблематику уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств¹.

Тем не менее вопрос становления уголовной ответственности за автотранспортные преступления изучен не в полной мере.

С давних времен в России существует организация уличного движения. Еще до появления механических транспортных средств вопрос безопасности дорожного движения был актуальным.

В конце XVI–XVIII вв. в России появились первые самостоятельные акты, в которых устанавливались правила поведения на дорогах. Справедливости ради отметим, что эти акты были не совершенны, но они позволили сформулировать ряд положений, которыми руководствуется и современный законодатель.

«В Указе Ивана Великого в XVI веке было закреплено исторически сложившееся правостороннее движение, нарушение которого влекло для холопов «битье батогами», а для бояр – штраф в три деньги с соболями. 3 января 1683 году царями Петром Алексеевичем и Иоанном Алексеевичем был издан именной Указ, направленный на упорядочение движения гужевого транспорта как в столице, так и в стране в целом. Извозчикам предписывалось придерживаться правостороннего движения, править повозкой, сидя верхом на лошади, а не в экипаже, «в санях на вожжах не ездить, а ездить с возницами по-прежнему обычаю», избегать «резвой езды

¹ Макашвили, В.Г. Уголовная ответственность за неосторожность / В.Г. Макашвили. – М.: Госюриздат, 1957. – 211 с.; Коробеев, А.И. Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение / А.И. Коробеев. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1992. – 300 с.; Козаев, Н.Ш. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности уголовноправовыми средствами / Н.Ш. Козаев // Транспортное право. – 2014. – № 4. – С. 20–23

во избежание увечья». Надзор за движением по городским улицам и площадям возлагался на Стрелецкий приказ»².

В 1718 г. В Санкт-Петербурге создано генерал-полицмейстерство. Петр I расширил компетенцию полиции, включив в нее контроль за проездом по улицам и городам.

26 августа 1720 г. издан Указ «О торговании в Санкт-Петербурге съестными харчевыми припасами в указанных местах и о езде всяких чинов людям на взнузданных лошадях». В соответствии с Указом к основным видам нарушений относились – быстрая езда и битье кучерами прохожих кнутом. Кроме того, в Указе предусматривался такой квалифицирующий признак как повторность совершения нарушения. Самым тяжким наказанием за нарушение Указа являлась ссылка на каторгу.

В 1730 г. Анна Иоанновна издала Указ, в котором основными нарушениями были нарушения аналогичные тем, которые содержались в Указе от 1720 г. Но менялся вид наказания. Так в случае нарушения Указа от 1730 г. надлежало бить кнутом и ссылать на каторгу.

В XIX в. развитие законодательства в сфере безопасности дорожного движения продолжилось. В России была создана транспортная полиция, состоящая из десяти окружных полицейских команд. В задачи таких команд входили обеспечение безопасности на дорогах и реках, сопровождение грузов, предотвращение хищений, наблюдение за исправностью дорог.

«В 1896 г. приняты первые правила дорожного движения, отраженные в Постановлении о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров на шоссе в самодвижущихся экипажах. В будущем это постановление было заменено Техническими правилами о движении автомобилей по дорогам общего пользования от 1910 г.»³.

² Валдаев, Е.В. Эволюция законодательства об ответственности за транспортные преступления по праву России / Е.В. Валдаев, А.И. Гуров // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. – 2015. – № 1. – С. 45.

³ Рифицкий, Г.П. Безопасность дорожного движения в России. История и современность / Г.П. Рифицкий. – М.: Книжный мир, 2005. – С. 111.

С момента принятия УК РСФСР 1960 г.⁴ транспорт и безопасность выделены в отдельную главу о преступлениях против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения.

Следует отметить, что под правилами дорожного движения, о которых говорится в ст. 211 УК РСФСР, понимаются, прежде всего, правило дорожного движения, правила технической эксплуатации транспорта, правила по охране автомобильных дорог и иные правила, которые связаны с нормальным функционированием автотранспорта и городского электротранспорта.

Предметом преступления выступали транспортные средства, о которых шла речь в статье 211 УК РСФСР: автототранспортные средства, подлежащие государственной регистрации в Государственной автомобильной инспекции, пассажирские и грузовые троллейбусы и трамваи, тракторы, а так же все виды дорожных, строительных, сельскохозяйственных и иных специальных самоходных машин. Следовательно, если регистрация транспортных средств не являлась обязательной, и для управления таковыми не требовалось специальных документов, то они не попадали под действие статьи 211 УК РСФСР.

В свою очередь, рассматривая практико-ориентированную составляющую данного состава преступления, стоит отметить, что «на территории России регистрируется около 65 ДТП на 10 тыс. единиц транспортных средств (2010)»⁵.

Также, по статистическим данным, к примеру, в 2016 году на дорогах Самарской области количество совершённых дорожно-транспортных происшествий (далее – «ДТП») сократилось на 8,4 % (с 3 493 до 3 199; Сибирский федеральный округ (далее – «СФО»): -12,3 %; Россия (далее – «Российская Федерация»): -7,7 %), число граждан, получивших в них

⁴ УК РСФСР 1960 г. (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // Ведомости ВС РСФСР. – 1960. – № 40. – ст. 591.

⁵ Клеймёнов М.П. Криминология: учебник. М., 2012. – С. 420

ранения, – на 8,9 % (с 4 449 до 4 053; СФО: -4,9 %; Российская Федерация: -5,0 %), а количество погибших – на 17,9 % (с 313 до 257; СФО: -18,7 %; Российская Федерация: -12,7 %)⁶.

При этом тяжесть последствий в ДТП (5,9) ниже среднероссийского (8,4) и средне-окружного (7,6) показателей. Число ДТП, совершённых с участием несовершеннолетних, снизилось на 8,8 % (с 452 до 412; СФО: -4,6 %; Российская Федерация: -1,8 %), количество раненых в них детей – на 8,5 % (с 482 до 441; СФО: -3,5 %; Российская Федерация: -1,9 %). В результате ДТП погибло 13 несовершеннолетних (-23,5 %; 2015 год – 17; СФО: -1,9 %; Российская Федерация: -4,7%).

Неудовлетворительные дорожные условия стали сопутствующим фактором при совершении 1 041 (+46,5 %; СФО: +9,3 %; Российская Федерация: +12,9 %) ДТП, в результате которого погиб 81 гражданин (+47,3 %; СФО: -10,4 %; Российская Федерация: -3,0 %) и ранено 1 738 (+48,5 %; СФО: +11,3 %, Российская Федерация: +14,5 %) граждан⁷.

В общем числе выявленных административных правонарушений в области дорожного движения 14 853 (-16,0 %) факта связаны с управлением транспортным средством в состоянии опьянения; 8 515 (-3,0 %) – с управлением транспортным средством водителями, не имеющими (лишёнными) права управления; 219 695 (+0,1 %) – с превышением скоростного режима.

Также отмечается, что с большой долей вероятности можно утверждать, что 2017 году в Самарской области структура и уровень преступности не терпит значительных изменений. Принимаемый органами государственной власти и правоохранительными органами комплекс мер по

⁶ Отчёт начальника Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Самарской области о деятельности органов и подразделений внутренних дел Самарской области за 2016 год.

⁷ Отчёт начальника Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Самарской области о деятельности органов и подразделений внутренних дел Самарской области за 2016 год.

укреплению правопорядка и борьбе с преступностью позволит обеспечить существенное влияние на состояние оперативной обстановки в регионе.

В свою очередь, по-прежнему острыми остаются вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, предупреждения дорожно-транспортного травматизма, снижения аварийности, связанной с неудовлетворительными дорожными условиями, недопущения увеличения роста пострадавших в ДТП, в первую очередь, детей.

Таким образом, в настоящее время ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения несколько стабилизировалась, но однозначно стоит отметить, что к этому нужно быть предельно осторожно.

1.2. Пространственные аспекты современных транспортных преступлений за рубежом.

Для нашего исследования будет также являться важной составляющей изучение действующей ситуации по характеристике состава преступления, предусмотренного статьёй 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – «УК РФ») за рубежом.

К примеру, в Российской Федерации, когда разрабатывался Уголовный кодекс РФ 1996 года достаточно широко использовался опыт законодателей, в частности, Германии, Франции и Соединённых Штатов Америки.

Достаточно близкое российскому законодательству является уголовное законодательство бывших союзных республик СССР, что является абсолютно естественным, так как все они используют одну советско-уголовную концепцию. При этом отметим, что некоторые из бывших союзных республик пытались перенять опыт западноевропейских стран.

Практически один в один с УК РФ является УК Армении⁸. Различие состоит в том, что срок наказания в виде ареста меньше, но при

⁸ Уголовный кодекс Армении. – <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241378&subID=100095305,100>

квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств при наличии последствия в виде неосторожного причинения смерти двух или более лиц предельная санкция в армянском уголовном законодательстве выше.

Кроме того, в законодательстве Армении в качестве самостоятельного преступного деяния выделена передача транспортного средства лицу, находящемуся в состоянии опьянения или не достигшему шестнадцатилетнего возраста. Правда это деяние становится преступным только при наличии последствий, указанных в ст. 241 и ст. 242 УК Армении.

В Уголовном кодексе Азербайджана⁹ есть глава 25 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств». Составы преступлений, составляющие эту главу, также очень похожи на те, которое есть в УК РФ.

В Уголовном кодексе Республики Беларусь¹⁰ также есть нормы похожие на российские, в том числе и регулирующие вопросы безопасности в области дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В статье 317 закреплён основной состав в виде нарушения прав дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В УК Белоруссии уголовная ответственность в рассматриваемой сфере наступает в случае причинения даже менее тяжкого телесного повреждения, нежели чем в российском УК. При этом санкции в обоих уголовных кодексах одинаковы. Вместе с тем сопоставление этих двух факторов говорит о том, что белорусский законодатель к вопросам ответственности в рассматриваемой сфере относится более строго.

В Уголовном кодексе Киргизской Республики¹¹ интересный нам состав преступления закреплён в ст. 281. Формулировка объективной стороны достаточно необычна.

⁹ Уголовный кодекс Азербайджана. – <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242908&>

¹⁰ Уголовный кодекс Республики Беларусь. – <http://pravo.kulichki.com/vip/uk/>

¹¹ Уголовный кодекс Киргизской Республики. – <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID>

В отличие от российского, в законодательстве Киргизии нет самостоятельного состава преступления нарушения правил именно дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, иными словами состав преступления сформулирован широко.

Помимо этого, признак причинения тяжкого вреда здоровью отнесен не к основному, а к квалифицированному составу

2. Состав преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

2.1. Объективные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Правильное определение объекта преступления играет важную роль для раскрытия социально-политической сущности преступления, квалификации деяния, а так же для его ограничения от других составов и индивидуализации наказания.

В настоящее время в уголовно-правовой литературе не существует единого подхода к пониманию объекта преступления. Одни исследователи предлагают под объектом преступления понимать охраняемые уголовным законодательством общественные отношения, на которые посягает преступление¹². Ряд других авторов предлагают признавать объектом любого преступления отдельное лицо или совокупность лиц, против которых совершается преступление¹³. Согласно третьей концепции объект преступления определяется как правовое благо или общественный интерес, против которого совершается преступление¹⁴. Не вдаваясь в дискуссию, хотелось бы отметить, что под объектом преступления следует понимать общественные отношения, которым причиняется вред вследствие совершения преступления.

Вопрос об объекте преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, остается одним из самых дискуссионных в науке уголовного права.

¹² Пионтковский А.А. Уголовное право РСФСР. Часть Общая. М., 1924. С.129-130. ; Кудрявцев В.Н. О соотношении объекта и предмета преступления // Советское государство и право. 1951. №8. С. 59. ; Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. М., 1960. С. 64

¹³ Новоселов Г.П. Учение об объекте преступления. Методологические аспекты. М., 2001. С.60 ; Калмыков П.Д. Учебник уголовного права. Часть общая. СПб., 1866. С.49.

¹⁴ Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая. В 2 т.. М., 1994. Т.1. С. 178. ; Наумов А.В. Российское уголовное право. Курс лекций. В 3т. Общая часть. 4-е изд., перераб. и доп. М., 2007. Т.1 С. 306.

Согласно одной позиции авторов под объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, понимается нормальная и правильная работа механических транспортных средств¹⁵. Такой же точки зрения придерживались в последующем В.К. Глистин, Б.Е. Боровский, И. С. Козаченко и др., которые предлагали под непосредственным объектом понимать общественные отношения, которым причиняется вред дорожно-транспортным происшествием¹⁶. Ряд же других исследователей, в частности Б.А. Куринов, определяют непосредственный объект как безопасность движения автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов и иных самоходных машин¹⁷.

Но со многими из приведенных трактовок объекта согласиться довольно сложно, так как они не в полной степени отражают объем и содержание охраняемых уголовным законом общественных отношений.

Выделение столь разнообразных позиций авторов связано, прежде всего, с тем, что законодательство в данной сфере претерпевает постоянные изменения, соответственно и меняется понимание охраняемого объекта.

При более подробном анализе указанной части названной статьи можно увидеть, что речь идёт о посягательстве на общественные отношения, являющиеся правовой связью между их субъектами в сфере безопасности транспорта и транспортной системы. Следовательно, объектом данного преступления и будут являться указанные общественные отношения.

Кроме того, стоит обратить особое внимание, что «ДТП с последствиями» (как рассматриваемый состав называют в народе) – это уголовно наказуемое деяние – это преступление, которое становится таковым, если имеют место последствия, указанные в диспозиции статьи 264 УК РФ.

¹⁵ Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957. С.24.

¹⁶ Глистин В.К., Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления. Квалификация и методика расследования. - Л.: Институт усовершенствования следственных работников, 1969. С.4.; Козаченко И.Я. Советское уголовное право: Часть Особенная. М.: Юрид. лит., 1975. С. 409.

¹⁷ Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. М., 1970. С.20.

В качестве родового объекта транспортных преступлений, в том числе, и преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, принято называть группу однородных по своей сути общественных отношений, которые объединены в законодательном массиве норм Особенной части УК РФ в отдельный IX раздел о преступлениях, посягающих на общественную безопасность и общественный порядок.

Указанный раздел как самостоятельная структурная единица в УК РФ выделяется первый раз. Решая объединить определенную совокупность преступлений в рамках одной группы, законодатель, как представляется, руководствовался потребностью в обеспечении всесторонней защиты таких социально значимых благ, как безопасность общества и правовой порядок в нем¹⁸.

В качестве особенности таких преступлений можно назвать то, что они представляют собой посягательства на общественные интересы в сфере безопасного существования общества и его отдельных индивидов, подлежащие всесторонней, усиленной охране уголовно-правовыми нормами. Согласно учебникам, ими нарушается функциональная предназначенность категории общественная безопасность, которой должно обеспечиваться, во-первых, безопасность неопределенного круга охраняемых законом интересов (личность, имущество, деятельность социальных институтов и пр.); во-вторых, неприкосновенность жизни и здоровья населения, то есть не персонифицированного круга лиц; в-третьих, обеспечение охраны кроме собственно общественной безопасности и иных социальных благ¹⁹.

При этом, с учётом указанных особенностей, можно сказать, что, кроме указанного объекта, ещё имеет место объект – жизнь и здоровье потерпевшего. То есть общественные отношения, связанные или же охраняющие такие нематериальные блага, как жизнь и здоровье.

¹⁸ Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика) // Lex russica. 2013. № 6. С. 641 - 654.

¹⁹ Курс уголовного права. Особенная часть: Учебник для вузов. М., 2002. Т. 4. С. 175.

При более полном и конкретном анализе можно также разглядеть, что общественные отношения, имеющиеся в реальности, не так-то просто оценить степень посягательства на них, за исключением случаев, когда оценка производится профессиональным экспертом, который явно может определить, какова степень той самой тяжести причинённого вреда здоровью либо самой жизни.

Таким образом, эти два указанных обстоятельства (объект преступления – общественная безопасность, а также – жизнь и здоровье потерпевшего или потерпевших) являются основополагающими для более подробного определения объекта преступления состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ.

Объективная сторона состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ включает в себя совокупность следующих признаков:

- нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств;
- наступление определённых последствий;
- причинную связь между фактом нарушения правил и наступившими в результате последствиями.

Таким образом, говоря о ситуациях на дороге, обратим особое внимание на то, что только при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступлении указанных в диспозиции статьи 264 УК РФ, а также при наличии между ними причинно-следственной связи можно утверждать, что состав преступления имеет место.

Очень сложно при невидимости узнать, с какой скоростью и в каком направлении будет ехать автомобиль, если водитель находится в состоянии алкогольного опьянения. Но с учётом особенностей законодательства Российской Федерации, когда существует так называемый свод «дорожных правил» – Правила дорожного движения Российской Федерации, который существует для установления порядка на дороге. При его соблюдении и

ненарушении запретных требований урегулированный порядок безопасного движения транспортных средств обеспечен.

Понятийный аппарат, закреплённый в Правилах дорожного движения Российской Федерации, достаточно чётко регламентирует основные понятия, которые необходимо знать для правильного понимания обстановки на проезжей части.

Так, особой сложностью оснащены в настоящее время школы обучения вождению, которые предъявляют достаточно требований для лиц, являющихся кандидатами в водители транспортных средств.

Проблема же в этом случае заключается, что водители, зная все указанные правила, да и соблюдают они их в общем, но только очень часто пренебрегают либо полагаются на «удачу». Да только чреватые эти пренебрежения последствиями, которые могут наступить и наступают в случае неправильного расчёта скоростного режима, что, в свою очередь, приводит к тому, что водитель «просто не справился с управлением».

Немало важным и очень весомым элементом во всей этой связке становится причинно-следственная связь между деянием (нарушением установленных требований) и наступившими последствиями (причинение тяжкого вреда здоровью). Указанная причинно-следственная связь представляет собой некую философско-юридическую категорию, которая существует между явлениями, называемыми причиной и следствиями, а также независимо от воли чьей-либо.

Кроме того, причинно-следственная связь в данном составе преступления проявляется особенно, поскольку это объясняется объективными причинами физических явлений таких, как:

- движение;
- скорость, ускорение;
- торможение и так далее.

Все указанные физические явления, протекающие в таком механизме, как транспортное средство, работают с определённой силой, энергией,

скоростью. Таким образом, все три эти элемента являются основополагающими для построения объективной стороны состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ.

Время наступления общественно опасных последствий для квалификации значения не имеет. Главное установить, что общественно опасные последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти находились в причинно-следственной связи с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Так, Тогучинский районный суд Новосибирской области квалифицировал действия Селезнёва С.П. по ч.3 ст. 264 УК РФ. Преступление было совершено при следующих обстоятельствах. 06.06.2015г. около 15 часов 25 минут водитель Селезнёв С.П., управляя технически исправным, нарушил п. п. 8.1, 8.2, 8.8, 10.1 Правил дорожного движения, в результате чего совершил столкновение с мотоциклом под управлением водителя Ерофеева Е.Н. Суд установил, что своими противоправными действиями Селезнёв С.П. по неосторожности причинил водителю мотоцикла телесные повреждения, от которых 05.12.2015 г. Ерофеев Е.Н. скончался. Данный факт подтверждается заключением медицинской судебной экспертизы, в которой указывается на прямую причинную связь между полученными телесными повреждениями, которые расцениваются как тяжкий вред здоровью человека, и наступившей в последующем смертью²⁰.

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

²⁰ Приговор Тогучинского районного суда Новосибирской области от 31 марта 2016 года. Дело № 1-73/2015 // Архив Тогучинского районного суда Новосибирской области

Причинная связь рассматриваемого преступления может иметь как простой (когда в результате деяния наступают общественно опасные последствия), так и сложный характер (когда одно деяние порождает другое, и только последнее порождает наступление общественно опасных последствий).

В судебной практике достаточно распространены ситуации, когда общественно опасные последствия являются результатом совместных, но не согласованных действий двух различных участников дорожного движения. В настоящий момент Пленум разрешил данный вопрос, указав что «в тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими 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»²¹.

Таким образом, в случае наступления общественно опасных последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, в результате так называемого неосторожного сопричинения, действия каждого из участников дорожного движения следует квалифицировать самостоятельно по соответствующим нормам уголовного закона. При этом при назначении наказания каждому из сопричинителей необходимо установить не только факт нарушения каждым из лиц, но и кто из них допустил нарушение, которое непосредственно повлекло общественно опасные последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

Так же, при рассмотрении данного вопроса следует уделить внимание и самому понятию «неосторожное сопричинение». Так, В.Нерсесян предлагает понимать под неосторожным сопричинением разновидность

²¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25(ред. от 23.12.2010) «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»

множественности участников преступления, где несколько лиц совершают по неосторожности одно преступное деяние либо причиняют единый преступный результат²².

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

В обоснование вышеизложенного приведем такой пример из практики, где имеет обоюдное нарушение Правил дорожного движения. Магомедов Шамиль Магомедгаджиевич, управляя принадлежащим ему автомобилем, с целью съехать с дороги в поле, принял путь влево по встречной полосе движения, в нарушении п. 1,5 ч.1, 8,1 правил дорожного движения, не убедившись в отсутствии транспортных средств движущихся в том же направлении и допустил столкновение с ехавшей в попутном направлении автомашиной под управлением Далгатова Анзора Мураимовича. Далгатов Анзор Мураимович, управляя принадлежащим ему автомобилем, находясь в состоянии алкогольного опьянения, в нарушении п. 2.7, 10.3 и 11.1 правил дорожного движения, превышая скоростной режим, допустил столкновение с автомашиной под управлением Магомедова Шамиля Магомедгаджиевича движущемуся в том же направлении. В результате ДТП пассажиру, находящемуся в автомобиле Далгатова А.М., были причинены тяжкие телесные повреждения, которые в дальнейшем повлекли его смерть. Исследовав совокупность доказательств по делу, суд пришел к выводу, что имеет место обоюдная вина водителей. Таким образом, действия Магомедова Ш.М. были квалифицированы по ч. 3 ст. 264 УК РФ (нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, повлекшее по

²² Нерсесян В. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности // Российская юстиция. 1999. № 10. С.16

неосторожности смерть человека), а действия Далгатова А.М. -по ч. 4 ст. 264 УК РФ (нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека)²³.

Сам по себе факт наличия причинной связи между деянием и последствиями еще не указывает на вину лица, ведь возможны ситуации, когда лицо не осознает и не могло осознавать связь между нарушением правил и общественно опасным результатом.

Так, по приговору Томского районного суда Томской области Моргачев Д.В. 26.08.2015 в период времени с 19 часов 00 минут по 21 час 00 минут, управляя автопоездом в составе трактора Беларусь № государственный регистрационный знак № и прицепа 2ПТС-9 государственный регистрационный знак № с технически неисправной рабочей тормозной системой, груженного, в нарушение требования п. 23.1 правил дорожного движения Российской Федерации, силосом общим весом более 10 тонн, то есть с массой перевозимого груза сверх величины, установленного предприятием-изготовителем для данного транспортного средства, двигался по второстепенной полевой дороге и подъезжал к перекрестку, где намеревался осуществить маневр поворота налево для дальнейшего движения.

В пути следования, подъехал к главной дороге, перед которой остановился и, пропустив движущийся по главной дороге транспорт, имея реальную возможность видеть, что слева направо по ходу его движения, к перекрестку приближается автомобиль, однако, в нарушение требований п.п.

²³ Приговор Именем Российской Федерации Кизлярского районного суда Республики Дагестан по делу № 1-110/2011г [Электронный ресурс]// ГАС РФ «Правосудие».- Электрон.дан.-

URL:https://bsr.sudrf.ru/bigs/showDocument.html?id=c162bf2342b690ce6974cfaff031f24d&share=%D0%A3%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B0&fieldName=court_document_documenttext1_tag&from=p

1.3, 1.5 Правил, - проигнорировал свои обязанности водителя и действуя небезопасно по отношению к другим участникам дорожного движения, проявил невнимательность к окружающей дорожной обстановке и в нарушение требования п. 8.1 Правил, - не убедившись в безопасности своего маневра, а также в том, что своим маневром он не создаст помехи другим участникам дорожного движения, начал движение с места остановки, осуществляя маневр поворота налево.

В результате нарушения водителем Моргачевым Д.В. правил дорожного движения и произошедшего столкновения, пассажиру правого переднего сиденья автомобиля Toyota Land Cruiser Prado - П. по неосторожности были причинены телесные повреждения: ушиб головного мозга средней степени тяжести, массивное субарахноидальное кровоизлияние, субконъюнктивальное кровоизлияние левого глаза, подкожные кровоизлияния век левого глаза, ушиб сердца, гематомы, ссадины, ушибы лица, тела, конечностей, осложнившиеся двусторонней пневмонией, которые в совокупности относятся к категории тяжкого вреда здоровью, опасного для жизни человека²⁴.

Таким образом, в описанном в приговоре случае установление причинной связи не составило труда для работников судебных органов.

Выезжая на нерегулируемом перекрестке со второстепенной дороги на главную и двигаясь со скоростью около 5 км/час, в нарушение требования абз. 1 п. 10.1 Правил, не выбрал безопасной скорости движения с учетом темного времени суток в условиях дождя и плохой видимости, скорости, не уступил дорогу транспортному средству, приближающемуся по главной дороге слева, левой передней частью прицепа 2ПТС-9 совершил столкновение с передней частью автомобиля Toyota Land Cruiser Prado государственный регистрационный знак №, под управлением Т., который двигался по своей полосе движения главной дороги, то есть слева направо по

²⁴ Дело № 1-79/2016 // Архив Томского районного суда Томской области.

ходу его движения, и не располагал технической возможностью избежать столкновения.

Для того, чтобы признать действия лица, совершившего нарушение правил дорожного движения причиной наступивших общественно опасных последствий, необходимо, чтобы они отвечали следующим требованиям:

1. Именно поведение виновного лица, связанное с нарушением правил дорожного движения, повлекло за собой общественно опасные последствия. Следует обратить внимание, что причиной дорожно-транспортного происшествия может выступать не только нарушение правил дорожного движения, но и другие явления, порождающие как следствие общественно опасные последствия. Примером подобных явлений являются воздействие окружающей природной среды, включая поведение животных, или внезапно возникшие технические неисправности механического транспортного средства. В таких случаях, причинная связь между указанными явлениями и общественно опасными последствиями не может рассматриваться как признак состава преступления против безопасности дорожного движения.

2. Противоправное поведение не только предшествует во времени общественно опасным последствиям, но и является обязательным условием (причиной) их наступления. Определенные специфические особенности имеет причинная связь при совершении рассматриваемого преступления в форме бездействия.

На практике определенные трудности для установления причинной связи вызывают случаи, когда потерпевшие сами провоцируют ДТП. То есть, как верно указал И. Н. Кременов, существуют случаи, когда одни участники дорожного движения, нарушая правила, ставят других участников в такое положение, когда избежать аварии просто невозможно²⁵. В подобных ситуациях правоприменителю необходимо установить, во-первых, факт нарушения самим потерпевшим правил дорожного движения, а, во-вторых,

²⁵ Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Ташкент, 1990. С. 62-67.

невозможность предотвратить наступление общественно опасных последствий лицом, управляющим транспортным средством. И только при наличии вышеперечисленных условий возможно освобождение от уголовной ответственности водителя транспортного средства

В рассматриваемом составе, наряду с вышеизложенными, обязательным признаком является место совершения преступления.

Легального определения места преступления в действующем законодательстве нет. Поэтому, согласимся с А. Тарбагаевым, который под местом предлагает понимать определенную территорию на которой было совершено само общественно опасное действие (бездействие)²⁶.

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

Еще одним специфичным элементом рассматриваемого преступления является механическое транспортное средство. В юридической литературе нет единой точки зрения относительно его уголовно-правового значения.

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

²⁶ Тарбагаев А. Место совершения преступления. // Уголовное право. 2009. №3. С. 45.

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

Следует так же обратить внимание на тот факт, что, если двигатель автотранспорта вышел из строя и дальнейшее передвижение возможно только вручную (например, толкание машины), то деяние следует расценивать как нарушение действующих правил безопасной работы транспорта (ст. 268 УК РФ), но только если такой автотранспорт не буксируется другим транспортным средством.

В теории все транспортные средства принято классифицировать на эксплуатационные и учебные. Все они сохраняют свойства источника повышенной опасности, и при управлении ими тоже может быть совершено преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ.

Очевидно, что несмотря на попытку перечислить в диспозиции статьи и специальном примечании к ней транспортные средства, перечень не является исчерпывающим. На мой взгляд, данная позиция законодателя носит исключительно объективный характер, ведь интенсивное развитие науки и техники не позволяет учесть всех инновационных технологий.

2.2. Субъективные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Когда речь идёт о субъекте преступления, то в уголовном законодательстве Российской Федерации установлено, что таковым является вменяемое физическое лицо, достигшее к совершению преступления возраста, с которого наступает уголовная ответственность. По общему правилу указанный возраст приравнивается к шестнадцати годам, в особых случаях (по отдельным составам преступления) – к четырнадцати.

Для характеристики состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – «УК РФ»), по

субъективным признакам субъектом в данном случае может выступать вменяемое физическое лицо, достигшее к моменту совершения преступления шестнадцати лет.

В свою очередь, ничего в данном случае особенного не наблюдается, но некоторые авторы убеждены, что субъектом данного преступления выступает специальный субъект – указанное лицо, имеющее право на вождение транспортными средствами (имеющие в наличии соответствующее водительское удостоверение).

Считаем, что стоит в данном случае совсем не соглашаться, поскольку под специальным субъектом в уголовном праве Российской Федерации понимается лицо, обладающее в силу определённых половозрастных, физиологических, профессиональных качеств, что в данном случае не совсем уместно.

Так, в указанных позициях стоит обратить особое внимание на то, что имеются некоторые требования для указанных категорий лиц или же неких обязательных обстоятельных факторов, долженствующих для присутствия указанных признаков. То есть если лицо, имеющее водительское удостоверение, при управлении транспортным средством допускает нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации, при этом наступают последствия, указанные в частях статьи 264 УК РФ, то он безусловно является субъектом указанного преступления (как специальный или же простой субъект преступления).

Кроме того, происходили случаи, согласно которым субъектом преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ, не имело право управления транспортным средством, то субъектом указанного преступления также становилось именно оно, что не подтверждает позицию о том, что субъект данного преступления специальный.

При правильной квалификации совершённого общественно опасного деяния следственные органы могут не всегда обнаружить все непосредственные доказательства, уличающие лицо, совершившее

преступление, предусмотренное статьёй 264 УК РФ. А лицо, совершившее преступление, в свою очередь, пытается избежать уголовной путём оставления места происшествия или другим способом.

Так, когда субъект преступления, предусмотренного указанной статьёй, пытается скрыться с места преступления, находятся свидетель, который что-либо видел, что-либо слышал, что-либо знает или догадывается. В связи с этим имеется необходимость узнать каков возраст виновного и иные обстоятельства, имеющие непосредственное отношение к совершённом преступному деянию, поскольку все необходимые данные о личности преступника складываются из совокупности всех обстоятельств, которые существовали на тот момент.

Таким образом, указанные два факта и определяют всю сущность теории, да и на практике тоже, речь о субъекте преступления, предусмотренного статьёй 264 УК РФ.

Субъективная сторона преступления имеет сложную конструкцию, как отмечают многие авторы. Действительно, когда речь идёт о субъективной стороне преступного деяния, то имеется необходимость проследить вину как на деяние, так и на наступившие последствия (причём включая и иные элементы субъективной стороны: мотив, цель, эмоциональное состояние).

Таким образом, стоит отметить, что в данном случае ситуация позволяет нам определить, что умысел (прямой или косвенный) по отношению к действиям, а также неосторожность в виде легкомыслия по отношению к последствиям.

Примером легкомыслия является случай, произошедший 15.05.2012 г. около 16 час. 10 мин., когда водитель К. управляя трактором Беларус-82.1 буксируя полуприцеп ПСТ-9, принадлежащих ООО «Сибирское зерно», двигаясь на спуск по проезжей части автодороги с. Богашево – д. Петухово со стороны с. Богашево в направлении д. Петухово, в районе дома № 6 по ул. Садовой в д. Некрасово Томского района Томской области, выехал на левую относительно направления движения обочину, где совершил наезд на

стоящих на остановке общественного транспорта пешеходов Е., У., Г., М., К. В ходе осмотра места происшествия было установлено, что рабочая тормозная система полуприцепа ПСТ-9 не была соединена с соответствующей системой трактора Беларус-82.1, т.е. водитель не мог привести в действие рабочую тормозную систему полуприцепа. Как было установлено в ходе следствия водитель К. знал о технической неисправности, в этот день выполнил несколько рейсов перевоза зерно на поля. Вес полуприцепа ПСТ-9 с грузом (зерно), в два раза превышает вес трактора тягача, в связи с чем двигаясь на спуск он включал пониженную передачу (тормозил двигателем). Во время движения на спуск пониженная передача самопроизвольно выключилась, состав транспортных средств начал неконтролируемо набирать скорость. К. пытался тормозить (тормозной привод трактора Беларус осуществляется на колеса задней оси), включить передачу, однако ни одна из попыток успехом не увенчалась, трактор потерял управление и выехал на левую обочину. В ходе предварительного расследования было доказано, что соединенная должным образом рабочая тормозная система тягача и полуприцепа, обеспечивает как замедление до скорости по желанию водителя, так и остановку состава транспортных средств²⁷.

Небрежность, разновидность вины, при которой лицо не предвидит, что могут наступить общественно опасные последствия. Хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности, в этом случае, должно и могло их предвидеть. В качестве примера допрошенный в качестве подозреваемого водитель автомобиля Opel Astra, Н показал, что его водительский стаж составляет 11 лет. Указанный автомобиль находился в исправном техническом состоянии. 29.09.2012 года ... Он начал движение. Было темное время суток, погода была нормальная, осадков не было, дорога была сухая. В автомобиле был включен ближний свет фар, приборы освещения были исправны. Во время движения он с пассажиром не

²⁷ Дело № 1-12/2013 // Архив Томского районного суда Томской области.

разговаривал, ни на что не отвлекался, был трезв, самочувствие было нормальное. От пр. Коммунистического, д. 22 он следовал в прямом направлении по проспекту Коммунистическому от улицы Маяковского в сторону Автодорога № 151 в г. Северске. Скорость движения его автомобиля была не выше 60 км/ч, была включена 4 передача скорости. ... Затем он увидел, что на расстоянии около 35 метров от светофора, напротив дома № 120 пр. Коммунистического в г. Северске, на проезжую часть дороги слева направо в направлении от разделительного газона к обочине дороги вышли двое мужчин, которые стали переходить дорогу, мужчины шли шагом, быстрым темпом. В этот момент он отвлекся, посмотрел в левое боковое зеркало, для того, чтобы убедиться, что с левой стороны нет помехи для объезда пешеходов, затем, когда вновь посмотрел на проезжую часть дороги, то пешеходы находились на расстоянии около 2х метров от автомобиля, один мужчина шел впереди, другой чуть позади на расстоянии около 50 сантиметров друг от друга с одинаковой скоростью. Он резко затормозил, Однако избежать наезда на пешехода ему не удалось, правой передней стороной автомобиля (правым передним бампером) он зацепил мужчину, идущего позади²⁸.

Романенко управляя автомобилем, совершил нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Преступление совершено в десятом часу, при таких обстоятельствах.

Романенко, управляя автомобилем марка, избрал скорость своего движения, не обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства.

При возникновении опасности для движения, которую он был в состоянии обнаружить, в виде переходящей по нерегулируемому пешеходному переходу на проезжей части пешехода Авдеевой В.В., подсудимый не принял возможные меры к снижению скорости вплоть до

²⁸ Дело № 1-45/2015 // Архив Северского городского суда Томской области

полной остановки транспортного средства, чем нарушил п. 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации.

Приближаясь к нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками и разметкой (п. п. 5.19.1 и 5.19.2 Приложения 1 к ПДД РФ, п. 1.14.1 Приложения 2 к ПДД РФ), Романенко не уступил дорогу пешеходу, переходящему улицу, нарушив тем самым п. 14.1 Правил дорожного движения Российской Федерации, в результате чего совершил наезд на пешехода Авдееву В.В., переходившую проезжую часть улицы по нерегулируемому пешеходному переходу.

В результате дорожно-транспортного происшествия Авдеева В.В. получила телесное повреждение в виде закрытого перелома средней трети левой бедренной кости со смещением. Допущенные Романенко нарушения требований пунктов 10.1., 14.1. Правил Дорожного движения Российской Федерации, находятся в причинной связи с наступившими последствиями в виде причинения тяжкого вреда здоровью Авдеевой В.В. В судебном заседании Романенко виновным себя в совершении вышеуказанного преступления признал полностью. Показал, что совершил ДТП по причине своей невнимательности. В части вины суд в приговоре указал следующее: «действия Романенко суд квалифицирует по ч. 1 ст. 264 УК РФ – нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Преступление совершено по неосторожности в форме небрежности. Нарушая правила дорожного движения, подсудимый не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий в виде ДТП и причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшей, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия. Преступление совершено с целью нарушения правил дорожного движения, по мотиву пренебрежения к установленным правилам»²⁹.

²⁹ Дело № 1–33/2016 ... из архива Грайворонского районного суда Белгородской области за 2016 г.

Таким образом, состав преступления предусматривает обстоятельство сложной конструкции, когда отношение самого виновного определяется по разным понятиям, поскольку гран каждого аспекта проходит в непосредственной близости.

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

При этом указанные действия совершаются с прямым отношением по вине к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Что не скажешь о последствиях, поскольку эти, указанные в Уголовном кодексе РФ последствия и определяют в конечном итоге субъективную сторону преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, как неосторожность в виде легкомыслия.

По субъективной стороне можно определить также, насколько виновный желал нарушать правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

То есть одно дело, когда лицо, управляющее источником повышенной опасности (транспортным средством), превышает скорость на двадцать пять километров в час, не обращая внимание на спидометр – так скажем, случайно (он не хотел). А совсем другое дело, когда водитель превышает установленную скорость на пятьдесят-шестьдесят километров в час. Предполагать в данном случае, что данное деяние совершено случайно нельзя. И тогда спрашивается, зачем и кому так нужно.

При этом осознавал водитель, что скорость автомобиля – в конечном счёте и может произойти несчастный случай, виной которому будет служить именно «водительское» лихачество, когда последний не справится с

управлением при условии плохой видимости или же перегрузки автомобильного механизма, что, в свою очередь, приведёт к последствиям, указанным в статье 264 УК РФ, а это уже преступление.

Кроме того, немаловажным во время вождения транспортным средством выступает эмоциональное состояние каждого водителя, который в одно и то же время находится на дороге, представляя со своей стороны долю общественной опасности, поскольку эмоции – это психофизиологическая категория, которая влияет на поведение человека и по другому позволяет оценивать ситуацию, происходящую на дороге.

Таким образом, указанные обстоятельства, при которых определяется вина по отношению к деянию, предусмотренному статьей 264 УК РФ, и неосторожностью в виде легкомыслия по отношению к указанным последствиям, а также учитывая эмоциональное состояние водителя во время движения и определяют субъективную сторону состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ.

При рассмотрении преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортным, необходимо говорить о лице, управляющем механическим транспортным средством. Казалось бы, круг определен, достаточно четко и понятно. Достаточно привести понятие «водитель» ПДД РФ, указать, что лицо должно быть вменяемым и достигнуть 16-ти летнего возраста³⁰.

Например, гражданин В., имея в собственности автомобиль NISSAN, заменил автоматическую коробку перемены передач на механическую. Автомобиль был оборудован противоугонной системой, в том числе с возможностью автозапуска, как с пульта управления, так и при падении температуры ниже установленного минимума. Датчик проверки нейтрального положения коробки перемены передач установлен не был. Зимой гражданин В. припарковал свой автомобиль передней частью по направлению к стене дома, и поставил автомобиль на охрану с включенной

³⁰ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25

первой передачей. Утверждает, что на пульт сам не воздействовал, никто из посторонних доступа к нему не имел. После охлаждения двигателя сработала система автозапуска, двигатель запустился, автомобиль начал движение, совершил наезд на пешехода. Нарушение п.12.8 ПДД было допущено гражданином В. еще в статусе водителя (не принял необходимые меры, исключаящие самопроизвольное движение транспортного средства), вредные последствия наступили (пешеход погиб на месте происшествия), нарушение п.12.8 ПДД находится в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями. Возможно, ли квалифицировать действия гражданина В. по ст. 264 УК РФ? Логично, что нет. Лицо должно, управлять транспортным средством, т.е. воздействуя на органы управления, по своему желанию, изменять скорость и направление движения механического транспортного средства.

В соответствии с диспозицией статьи 264 УК РФ и пунктом 2 Постановления Пленума Верховного Суда № 25 от 9 декабря 2008 г.: «субъектом преступления предусмотренного ст. 264 УК РФ является 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. 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».

Здесь идет речь об обучении вождению. Большие проблемы на практике доказать, что ученик не выполнил требования инструктора, действовал самостоятельно.

Связано это с тем, что управление учебного транспортного средства продублировано (собственно педали тормоза и сцепления), т.е. управлять транспортным средством могут два человека.

Сложно так же определить своевременно ли инструктор вмешался в управление. Для решения указанной проблемы учебные автомобили оборудуются комплексом видеокамер, фиксирующих действия обучаемого, инструктора и окружающую обстановку.

Таким образом, в данном виде преступлений, законодателем уделяется основное внимание характеру фактической деятельности лица в момент совершения им преступления. Другими словами, лицо должно иметь возможность, воздействуя на органы управления, менять скорость и направление движения механического транспортного средства по своему усмотрению

2.3. Квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

Согласно действующему уголовному законодательству Российской Федерации, в статье 264 УК РФ содержится ещё пять квалифицирующих признака и два примечания (ранее оно было одно), объясняющих более конкретно некоторые пояснения для правоприменителя, чтобы квалифицировать данное деяние надлежащим образом.

Как известно, отягчающие признаки преступления влияют на назначение наказания. Также такие обстоятельства называются «квалифицирующие признаки преступления». Они влияют на квалификацию деяния, с их помощью дифференцируются уголовная ответственность.

«Совершение преступлений при отягчающих наказание обстоятельствах, указанных в ст. 63 УК РФ, влечет за собой, как правило, более строгое наказание в пределах санкции уголовно-правовой нормы. Их

наличие не изменяет квалификации содеянного деяния, если они не предусмотрены в качестве признаков состава преступления»³¹.

Законодательная конструкция ст. 264 УК РФ имеет свои особенности, в частности в качестве квалифицирующих признаков предусмотрены тяжесть последствий и состояние виновного. К последствиям, в свою очередь, относятся тяжкий вред здоровью и смерть человека.

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

Стоит отметить, что состояние опьянения как алкогольного и наркотического, так и иного влияет на квалификацию деяния в случае наступления указанных в статье 264 УК РФ последствий.

С точки зрения медицины «алкоголизм это заболевание, вызванное злоупотреблением алкогольных напитков и обусловленным действием алкоголя как наркотического вещества»³².

С социальной стороны «алкоголизм это заболевание, характеризующееся симптомом наркоманической зависимости, в течение которого наступают специфические соматические, нервно-психические расстройства и возникают социальные конфликты»³³.

Общеизвестным является факт того, что управление транспортным средством в состоянии опьянения запрещено Правилами дорожного движения. Такой запрет объясняется тем, что в состоянии опьянения лицо, управляющее транспортным средством, не может критически оценивать ситуацию, принимать правильные решения, резко снижается контроль и самоконтроль, могут возникнуть психические аномалии, что влечет создание

³¹ Линкевич, А.Е. Состояние опьянения как квалифицирующий признак нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его социально-правовая обусловленность / А.Е. Линкевич // Транспортное дело России. – 2015. – № 3. – С. 174.

³² Энтин, Г.М. Лечение алкоголизма и организация наркологической помощи / Г.М. Энтин. – М.: Медицина, 1979. – С. 126.

³³ Портнов, А.А. Клиника алкоголизма / А.А. Портнов, И.Н. Пятницкая. – Л.: Медицина, 1973. – С. 23.

аварийной ситуации. В состоянии опьянения трудно, иногда невозможно, управлять своими эмоциями.

Приведем некоторые примеры из практики.

Центральным районным судом г. Челябинска вынесен приговор в отношении Руслана Валиева³⁴.

04 февраля 2015 года Центральным районным судом г. Челябинска за нарушении лицом, управляющим автомобилем правил дорожного движения, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц (ч. 6 ст. 264 УК РФ) Валиев Р.И., 1983 года рождения приговорен к пяти годам одиннадцати месяцам лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством сроком на три года, с отбыванием наказания в виде лишения свободы в колонии-поселении.

Судом было установлено, что Валиев Р.И. находясь в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем «Субару Импреза» двигался по проезжей части ул. Красной в направлении от ул. Труда к ул. 8 Марта в Центральном районе г. Челябинска со скоростью 80–100 км/ч, значительно превышающей разрешенную в населенном пункте скорость движения.

Водитель Валиев Р.И. в пути следования, двигаясь по участку дороги, где проезжая часть меняет направление вправо, в силу своего алкогольного опьянения и значительного превышения разрешенной в населенных пунктах скорости движения проявил преступную неосторожность, не изменил направление своего движения в соответствии с направлением дороги, пересек линии горизонтальной дорожной разметки и выехал на сторону дороги, предназначенной для движения встречных транспортных средств, чем создал опасность для других участников дорожного движения. В результате чего произошло столкновение с автомобилем «КИА Спектра», который отбросило назад по ходу его движения, и он произвел наезд на препятствие – железобетонное ограждение проезжей части.

³⁴ Дело № 1–72/2015 ... из архива Центрального районного суда г. Челябинска за 2015 г.

В результате дорожно-транспортного происшествия водителю и двум пассажирам, причинены различные телесные повреждения, от которых водитель и один из пассажиров скончались на месте ДТП.

Судом виновность Валиева в содеянном в судебном заседании была установлена, что следовало из показаний потерпевшего, свидетелей, заключений экспертов. Свою вину подсудимый признал полностью, раскаялся в содеянном, частично возместил моральный вред одному из потерпевших.

Назначая подсудимому наказание, суд учел характер и степень общественной опасности содеянного и характер личности подсудимого, его образ жизни и поведения.

Другой пример.

Приговором Курчатовского районного суда г. Челябинска от 21 января 2014 года Камалиев Юрис признан виновным в нарушении лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности смерть человека (ч. 4 ст. 264 УК РФ). Камалиеву было назначено наказание в виде лишения свободы сроком на четыре года шесть месяцев в колонии-поселении. Дополнительное наказание – лишение права управления транспортным средством на три года. Судебной коллегией областного суда сегодня приговор был оставлен без изменения.

Районным судом установлено, что 9 октября 2011 года около 9 часов вечера Камалиев, находясь в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем «Hyundai Accent», двигался по улице Бейвеля в Челябинске, приближаясь к опасному участку дороги, где на проезжей части производились дорожные работы. На пассажирском сидении автомобиля находилась его гражданская супруга. Перед опасным участком было установлено сигнальное освещение, металлическое ограждение рабочей зоны и временные дорожные знаки, в том числе ограничивающие максимальную скорость на данном участке дороге до 40 км/ч. Камалиев, своевременно не

снизив скорость, не изменив направление движения по временному объезду, наехал на ограждение. Потеряв управление машиной, Камалиев выехал на встречную полосу, где столкнулся с автомобилем «Toyota Corolla», после чего «Hyundai Accent» опрокинулся на правый бок. В результате ДТП пассажирка Камалиева получила травмы и на следующий день скончалась в больнице.

В судебном заседании Камалиев вину не признал, пояснив, что в момент ДТП за рулем находилась потерпевшая, он был пьян и спал в дороге, очнулся уже в больнице после аварии. Однако позиция подсудимого была опровергнута доказательствами, представленными по делу. Близкие погибшей пояснили, что девушка не имела навыков вождения, несмотря на то, что несколько лет назад получила водительские права. Незадолго до аварии потерпевшая разговаривала с родственницей по мобильному телефону. Водитель автомобиля, в который врезался Камалиев, подтвердил, что в момент ДТП за рулем сидел мужчина.

При назначении наказания в качестве смягчающих обстоятельств учтено то, что подсудимый возместил родителям потерпевшей расходы, связанные с организацией похорон, принес публичные извинения, а также положительные характеристики подсудимого.

Кроме того, суд обязал осужденного выплатить родителям погибшей компенсацию морального вреда в размере 1 миллиона рублей и материальный ущерб – 10 тысяч рублей.

В областной суд апелляционные жалобы подали осужденный и его защитник, они просили приговор отменить и оправдать Камалиева. Кроме того, в суд поступило апелляционное представление прокурора, который ссылаясь на мягкость приговора районного суда, просил назначить Камалиеву более строгое наказание. Судебная коллегия областного суда,

выслушав доводы участников заседания, сочла их необоснованными и оставила приговор Курчатовского районного суда без изменения³⁵.

Еще один пример.

Челябинский областной суд, рассмотрев в апелляционной инстанции уголовное дело в отношении Кирилла Зверева, 1990 года рождения, работавшего охранником, оставил без изменения приговор Тракторозаводского районного суда г. Челябинска от 15 ноября 2013 года. Этим приговором Зверев осужден за нарушение правил дорожного движения при эксплуатации транспортного средства, повлекшее по неосторожности смерть человека, совершенное лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения (ч. 4 ст. 264 УК РФ), а также за оставление в опасности (ст. 125 УК РФ). С присоединением неотбытой части наказания по предыдущему приговору от 2012 года за мошенничество (тогда Зверев был приговорен к лишению свободы условно) ему окончательно было назначено наказание в виде 6 лет 6 месяцев лишения свободы в исправительной колонии общего режима, с лишением права управления транспортным средством на 2 года 6 месяцев. Также решением суда в пользу матери погибшей с осужденного решено взыскать 400 тысяч рублей в качестве компенсации морального вреда (с учетом того, что Зверев уже начал компенсировать моральный вред, выплатив около 100 тысяч рублей, а также возместил расходы на похороны погибшей).

Судом установлено, в ночь на 11 ноября 2012 года около 01 часа 20 минут Зверев, находясь в стоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем «ГАЗ 310290», двигался по ул. Шуменской в Тракторозаводском районе Челябинска со скоростью не менее 70 км/ч, превышающей разрешенную в населенных пунктах скорость. В пути следования он приближался к нерегулируемому перекрестку ул. Шуменской, ул. Комарова и пер. Лермонтова, который намеревался проехать в прямом направлении. В это же время по нерегулируемому пешеходному переходу

³⁵ Дело № 1–2/2014 ... из архива Курчатовского районного суда г. Челябинска за 2014 г.

проезжую часть переходили мужчина и женщина. Водитель проявил преступную неосторожность, при движении по перекрестку при запрещенном обгоне попутного транспортного средства, приближаясь к пешеходному переходу, скорость не снизил, не остановился перед переходом, не пропустил пешеходов, при выезде с перекрестка выехал на сторону проезжей части, предназначенную для встречного движения, и, на нерегулируемом пешеходном переходе произвел наезд на мужчину и женщину, переходивших дорогу.

В результате ДТП мужчине был причинен вред здоровью средней тяжести, повлекший за собой длительное расстройство здоровья. Женщине причинен тяжкий вред здоровью, от полученных телесных повреждений она скончалась в тот же день в больнице.

После совершения ДТП Зверев, имея реальную возможность оказать помощь потерпевшей, умышленно мер к оказанию помощи не принял, заведомо оставил потерпевшую на проезжей части в опасном для жизни состоянии, желая избежать ответственности, оставил место происшествия, скрывшись на автомобиле.

Как пояснил в судебном заседании сам Зверев, в тот вечер он был в гостях у друга, двое его приятелей употребляли крепкие спиртные напитки, но он не пил. Ночью он повез приятеля домой на машине, по дороге не выдержал боковой интервал и совершил столкновение с автомобилем «Дэу Эсперо». Находившиеся там мужчины начали преследовать «Волгу» Зверева, в результате чего Зверев на своем авто во дворе свалил дерево и повредил еще два автомобиля. Наезд на пешеходов же он совершил, поскольку торопился, полагая, что его могут преследовать, а в момент наезда обернулся. Позже на ул. Алтайской «Волга» застряла днищем в бетонном блоке, он бросил авто, добрался до дома, где выпил водки.

Ранее Зверев неоднократно привлекался к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Потерпевшие в ту ночь возвращались из гостей, собирались взять такси, 28-летняя погибшая

молодая женщина работала, имела высшее юридическое образование, получала второе высшее образование, экономическое.

В областном суде приговор обжаловали - осужденный и его адвокат. Они считали наказание чрезмерно строгим, просили изменить вид исправительного учреждения с колонии общего режима на колонию-поселение, признать недоказанным факт алкогольного опьянения водителя в момент наезда на пешеходов. Кроме того, они утверждали, что водитель не с прямым умыслом оставил потерпевшую на проезжей части в опасном для жизни состоянии, скрывшись с места происшествия (осужденный пояснил, что считал потерпевшую уже погибшей в результате ДТП, поэтому моментально уехал, также он утверждал, что при этом успел увидеть людей, подбегавших на помощь сбитым пешеходам). Мать погибшей возражала против доводов апелляционных жалоб и просила оставить приговор без изменения³⁶.

Еще один пример.

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

В результате данного дорожно-транспортного происшествия по неосторожности пассажиру Б. согласно заключению судебной медицинской экспертизы № от 07 июля 2015 г. причинены телесные повреждения, повлекшие за собой тяжкий вред здоровью, как вред, опасный для жизни человека, создающий непосредственно угрозу для жизни; компрессионная механическая асфиксия, повлекшая тяжкий вред здоровью, как вред

³⁶ Дело № 1-602/2013 .. из архива Тракторозаводского районного суда г. Челябинска за 2013 г.

здоровью, опасный для жизни человека, вызвавший угрожающее жизни состояние и смерть гр-на Б., которая наступила от компрессионной механической асфиксии, которая развилась от сдавления груди, живота между тупыми твердыми предметами, на что указывают: острая очаговая эмфизема и неравномерный карминовый отек легких; полнокровие сосудов и множественные кровоизлияния на склерах; пятна Тардье на эпикарде и под висцеральной плеврой; синюшность кожных покровов лица, шеи, верхней половины грудной клетки; множественные внутрикожные кровоизлияния на спине, в верхней трети, а также гистологические данные³⁷.

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

Названные примеры хорошо иллюстрируют тот факт, что состояние опьянения качественно ухудшает управление транспортным средством.

Различают физиологическое и патологическое опьянение.

Для физиологического опьянения характерно слабое функционирование тормозных процессов нервной деятельности, но пьяный человек может сохранять контакт с окружающей действительностью, его действия мотивированы, лицо понимает, что находится в состоянии опьянения, замедляется быстрота реакции.

Патологическое опьянение наступает неожиданно. Это болезненное состояние, которое представляет собой кратковременное психическое расстройство, которое заканчивается глубоким сном с амнезией³⁸.

³⁷ Дело № 1-200/2015 // Архив Томского районного суд Томской области

³⁸ Бокша, И.В. Состояние опьянения как признак состава преступления «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / И.В. Бокша // Транспортное дело России. – 2015. – № 3. – С. 174.

В юридической литературе вопрос о привлечении лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения, к уголовной ответственности является дискуссионным.

Наиболее спорным является привлечение к ответственности лиц, которые в момент совершения преступления находились в таком состоянии опьянения, при котором не могли отдавать отчет своим действиям, не могли понимать происходящее и, как следствие, контролировать свои действия.

Согласно части 3 статьи 264 УК РФ, закреплено деяние, предусмотренное частью 1 статьи 264 УК РФ, повлекшее по неосторожности смерть человека.

Так, законодатель определил, что по последствиям более тяжёлое – смерть человека. При этом, обращаем внимание, что «повлекшее по неосторожности» определяется наличием неосторожной формы вины по отношению к указанным последствиям.

В ч. 3 рассматриваемой статьи квалифицирующим признаком выступает общественно опасное последствие в виде смерти человека. При этом законодатель не дифференцирует, какой это должен быть человек, должен ли это быть пешеход, либо пассажир, либо это может быть другой водитель³⁹.

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

Так, по приговору Томского районного суда Томской области Батищев А.В. признан виновным в том, что, управляя по путевому листу технически исправным автобусом государственный, принадлежащим ООО, осуществляя перевозку пассажиров по установленному маршруту, двигаясь по своей полосе движения со скоростью около 90 км/час, ощутив признаки болезненного состояния, не выбрал безопасной скорости движения, которая

³⁹ Грачева Ю.В., Чучаев А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2015. № 3. С. 10 - 15.

обеспечила бы ему возможность осуществления постоянного контроля за движением транспортного средства, не принял возможные меры к снижению скорости, выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, в то время как на дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств, где левой передне-боковой частью кузова своего микроавтобуса совершил столкновение с левой боковой частью кузова встречного грузового автомобиля в составе с полуприцепом, под управлением С.А.А., двигавшимся по своей полосе движения во встречном ему направлении.

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

Пассажирке микроавтобуса О.Л.А. причинены телесные повреждения, которые являются прижизненными, могли быть образованы в результате ДТП и в совокупности относятся к категории тяжкого вреда здоровья, опасного для жизни человека, вызвавшего расстройство жизненно важных функций организма человека, которое не может быть компенсировано организмом самостоятельно, повлекшие за собой смерть О.Л.А., причиной которой явилась тупая сочетанная травма грудной клетки, левой верхней и левой нижней конечности⁴⁰. Таким образом, в 3 и 5 пунктах данной статьи квалифицирующее значение законодатель признал за количеством погибших от действий виновного лица.

⁴⁰ Дело № 1-90/2015 // Архив Томского районного суда Томской области.

3. Вопросы квалификации состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

3.1 Судебная практика по уголовной ответственности за автотранспортные происшествия

В Уголовном кодексе Российской Федерации содержатся преступления, имеющие связь с автотранспортном. Указанные преступления предусматриваются главой 27 УК РФ – «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Так, в судебной практике судами, как определяется, наиболее часто рассматриваются дела о преступлениях, предусмотренных статьёй 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – «УК РФ»).

1. Решением мирового судьи судебного участка № 149 Красноармейского судебного района Самарской области гр. Ф. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. При этом автомобиль, которым управлял Ф. в момент совершения преступления, принадлежащий последнему, по решению суда был конфискован и обращен в доход государства. После этого апелляционным постановлением Красноармейского районного суда решение в части конфискации автомобиля было отменено и автомобиль возвращен владельцу⁴¹.

2. Решение суда кассационной инстанции Верховного Суда Республики Башкортостан по делу 4У-1041/2016 [44У-177/2016] от 13.07.2016г. также может служить иллюстрацией отсутствия единообразного толкования правовых норм в практике правоприменения. Так, по приговору мирового судьи судебного участка № 1 Республики Башкортостан гр. Праздников осужден по ст.264.1 УК РФ к 200 часам обязательных работ с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением

⁴¹ Приговор Мирового суда судебного участка №1 Каменского судебного района Свердловской области от 10.06.2016г. по делу № 1-52/2016. URL: <https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-mirovogo-sudi-1-kamenskogo-raiona-gkamensk-uralskogo-s/act-232169461/> (дата обращения: 23.04.2019)

транспортными средствами сроком на 2 года, а автомобиль конфискован в доход государства. По апелляционному постановлению приговор оставлен без изменения. В кассационной жалобе осуждённый считает приговор необоснованным в части конфискации автомобиля: автомобиль не может расцениваться как средство совершения преступления, предусмотренного ст.264.1 УК РФ. Проверив доводы кассационной жалобы осуждённого и изучив материалы уголовного дела, президиум признал приговор мирового судьи и апелляционное постановление в части разрешения судьбы вещественного доказательства (автомобиля) незаконными и необоснованными, мотивируя это тем, что автомобиль использовался Праздниковым не в целях достижения какого-либо преступного результата и, ссылаясь на п.30 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9.12.2008г. № 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» (в редакции от 24.05.2016г.), президиум постановил, что решения судов о конфискации нельзя признать законными и обоснованными, автомобиль следует вернуть Праздникову⁴².

3. Богдановический суд Свердловской области назначил гр. Парубову за преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, наказание в виде обязательных работ (300 часов) с лишением права управления транспортным средством сроком на 2 года, несмотря на смягчающие вину обстоятельства, указанные в п. «Г» ч.1. и ч. 2 ст. 61 УК РФ. В этом случае в силу таких обстоятельств лишь уменьшил максимальную санкцию по ст. 264.1 суд, которая предусматривает лишение права занимать определённые должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трёх

⁴² Постановление суда Президиума Верховного суда р. Башкортостан по делу № 44у177\16 от 13 июля 2016 г. по кассационной жалобе Праздникова на приговор мирового судьи о конфискации автомобиля. URL: <https://rospravosudie.com/court-verhovnyj-sudrespubliki-bashkortostan-respublika-bashkortostan-s/act-532907499/> (дата обращения: 23.04.2019)

лет⁴³. Таким же образом поступил Мировой суд Камышловского судебного района Свердловской области в отношении гр. Ашмарина, управлявшего автомобилем в состоянии алкогольного опьянения и подвергнутым административному наказанию по ст. 12.8 КоАП, назначив Ашмарину 320 часов обязательных работ с лишением права управлять транспортными средствами сроком на 2 года (руководствуясь наличием смягчающих вину обстоятельств и отсутствием отягчающих)⁴⁴.

4. Согласно приговору Зареченского районного суда г. Тулы от 14.02 2011 г. «Баташев Е.А. управлял личным технически исправным автомобилем ВАЗ-21099, № и следовал на нем в г. Туле по ул. Октябрьской со стороны ул. Карпова в направлении ул. Судейского, и остановился на асфальтированной площадке, прилегающей к проезжей части ул. Октябрьская. Вплотную к правой передней двери указанного автомобиля подошел ФИО1 и через приоткрытое стекло двери стал разговаривать с водителем Баташевым Е.А. и пассажиром ФИО8, находившейся на переднем правом сидении автомобиля... Однако, несмотря на это, не контролируя дорожную обстановку во время движения задним ходом, Баташев Е.А. не выбрал безопасный боковой интервал между правой боковой частью управляемого автомобиля и бетонным основанием рекламного щита «PEUGEOT», расположенного позади его автомобиля. В результате чего при движении задним ходом, на асфальтированной площадке, прилегающей к ул. Октябрьская, совершил наезд на пешехода ФИО1 и препятствие - бетонное основание рекламного щита «PEUGEOT»... После совершенного дорожнотранспортного происшествия, при котором пешеходу ФИО1 были

⁴³ Приговор Богдановичского судебного района Свердловской области от 07.09.2015г. №1-60/2015 Статья 264.1 Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию// Архив Богдановичского судебного района Свердловской области.

⁴⁴ Приговор Мирового судьи судебного участка №3 Камышловского судебного района Свердловской области от 03.09.2015г. №1-34/2015 Статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»// Архив Мирового суда судебного участка №3 Камышловского судебного района Свердловской области

причинены телесные повреждения, Баташев Е.А. не принял возможных мер для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшему, не вызвал «Скорую медицинскую помощь», не сообщил о случившемся в милицию, не дождался прибытия «сотрудников милиции, имея умысел скрыться с места происшествия и избежать ответственности за содеянное, на автомобиле скрылся с места происшествия»⁴⁵. Действия подсудимого были квалифицированы по ч. 1 ст. 264, ст. 125 УК РФ.

Подводя итог, отметим, что на основе анализа правоприменительной, в том числе судебной практики, были обозначены некоторые уголовно-правовые и уголовно-процессуальные особенности, возникающие в связи с применением нормы ст. 264 УК РФ. Исследование показало, что по некоторым вопросам первоначально, в введении данной нормы, имелась противоречивая практика, однако Верховный суд своими разъяснениями своевременно восполнил этот правовой пробел, чем облегчил работу правоприменителю.

3.2 Отграничение состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от смежных составов

«Правильная квалификация содеянного по ст. 264 УК РФ во многом зависит от точности отграничения состава данного преступления от смежных и иных составов преступлений. При этом одним из важнейших вопросов является определение понятия дорожно-транспортного преступления и его отличия от других видов правонарушений, совершаемых на автотранспорте»⁴⁶.

⁴⁵ Приговор Зареченского районного суда г. Тулы от 14.02.2011 г. по делу № 1-7/2011. URL: https://zarechensky-tula.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=1408415&delo_id=1540006&new=0&text_number=1&case_id=952083 (дата обращения 24.04.2019)

⁴⁶ Любимов, Л.В. Проблемы квалификации автотранспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Л.В.

Н.И. Пикуров пишет: «квалификацию дорожно-транспортных преступлений условно можно представить в следующем виде: определение типа транспортного средства и его соответствия признакам, указанным в ст. 264 УК РФ; установление вида нарушения правил безопасности: связано ли оно с дорожным движением или эксплуатацией транспортного средства; определение конкретных положений Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, нарушенных водителем; установление характера и тяжести последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ; выявление причинной связи между нарушением правил и наступившими последствиями; установление признаков субъекта преступления; определение содержания субъективной стороны, юридическое закрепление квалификации в соответствующем процессуальном документе»⁴⁷.

При разграничении ст. 264 УК РФ от смежных составов нельзя не рассмотреть разграничение ст. 264 УК РФ и ст. 125 УК РФ. «С утратой силы ст. 265 УК РФ возникает вопрос, по какой статье квалифицировать действия виновного в дорожно-транспортном происшествии, скрывшегося с места ДТП, оставившего пострадавшего в опасном для жизни и здоровья состоянии. Как будут квалифицироваться действия нарушителя, по ст. 264 УК РФ? Или имеет место совокупность статей 125 и 264 УК РФ? Что касается применения данных статей на практике, следует руководствоваться постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25: «1. Обратить внимание судов, 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», а также «19. Разъяснить, что действия

Любимов // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: Сборник научных статей. – Орел: МВД РФ, Орловский Юридический институт, 1998. – С. 12.

⁴⁷ Пикуров, Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений / Н.И. Пикуров. – Волгоград: Изд-во Волгоград. Акад. МВД России, 2001. – С. 4.

водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (пункт 2.5) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по статье 125 УК РФ». В Правилах дорожного движения (пункт 2.5) говорится о том, что водитель обязан «принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия»⁴⁸.

Также существует необходимость провести разграничение преступления, состав которого предусмотрен ст. 264 УК РФ, и преступлений против жизни и здоровья. В целях минимизации ошибок при квалификации надо более внимательно изучить совершенное деяние.

В юридической литературе приводится следующий пример. «Владелец транспортного средства М. ремонтировал его и попросил сидевшего на пассажирском сиденье своего товарища К. включить зажигание, что тот и выполнил. Автомобиль внезапно начал движение и придавил М. к стенке гаража. От полученных повреждений потерпевший скончался на месте. В этом случае действия участников происшествия не регламентируются правилами дорожного движения. Неосторожное обращение с машиной имело место не в процессе движения, поэтому нельзя говорить и о нарушении правил эксплуатации транспортного средства. В этом случае К. действовал неосмотрительно, пренебрег нормами общей безопасности, зная о том, что машина представляет собой источник повышенной опасности, поэтому

⁴⁸ Бояркина, Н.А. Разграничение ст. 125 УК РФ со смежными составами / Н.А. Бояркина // Сибирский юридический вестник. – 2012. – № 2. – С. 96

должен отвечать по ст. 109 УК РФ. По ст. 264 УК РФ квалифицируются случаи, когда лицо, управляющее транспортным средством, в процессе движения нарушает пункты Правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства. Под нарушением правил эксплуатации в смысле ст. 264 УК РФ понимается нарушение правил использования только тех узлов и агрегатов транспортного средства, которые обеспечивают возможность его безопасного движения (рулевой механизм, стеклоочистители, тормоза и т. д.), а также нарушение правил перемещения грузов и пассажиров»⁴⁹.

Иногда вызывает сложности разграничения и убийства и нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Приведем пример, описанный в Бюллетене ВС СССР 1963 г.: «К. был признан виновным в том, что он, управляя автобусом, из хулиганских побуждений способом, опасным для жизни многих людей, на одной из улиц города совершил убийство нескольких человек, причинил телесные повреждения различной степени тяжести еще нескольким лицам при следующих обстоятельствах. Около 20 часов, находясь в состоянии алкогольного опьянения, К. возвращался в автопарк, развил большую скорость и не справившись с управлением, выехал на тротуар, сбил пивной ларек и стоявших возле него людей. После чего К. попытался скрыться с места происшествия, но был задержан. В данном случае К. необоснованно признали виновным в убийстве двух и более лиц из хулиганских побуждений и способом, опасным для жизни многих людей. Свои заключения суд сделал на ошибочном выводе о том, что у К. имелся умысел к наступившим последствиям, в то время как последствия в виде смерти потерпевших явились результатом его неосторожных действий. Из материалов уголовного дела усматривается, что К. заснул за рулем в силу того, что в этот день очень устал и, кроме того, днем выпил немного коньяка и пива. Находясь в таком

⁴⁹ Рогатых, Л.Ф. Соотношение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и преступлений против жизни и здоровья / Л.Ф. Рогатых // Криминалистика. – 2009. – № 2. – С. 22.

состоянии и садясь за руль, К. не предвидел вредных последствий, но в силу того, что он знал о своем состоянии, а также о том, что не имеет права управлять автомобилем в алкогольном опьянении и превышать скорость, он должен был и мог предвидеть возможность наступления вредных последствий».

По этому вопросу Верховный Суд РФ указал: «в тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации о преступлениях против личности»⁵⁰.

Иными словами, в случае если лицо умышленно нарушает правила дорожного движения в целях наступления последствий, поименованных в ст. 264 УК РФ, такое деяние не относится к автотранспортным преступлениям, а должно быть квалифицировано по соответствующей статье УК РФ, предусматривающей ответственность за совершение преступлений против жизни и здоровья.

В отличие от состава преступления по ст. 264 УК РФ, по конструкции объективной стороны состав преступления по ст. 264.1 УК РФ формальный. Преступление, состав которого предусмотрен ст. 264.1 УК РФ окончен с момента начала выполнения любого из действий, указанных в диспозиции ст. 264.1 УК РФ.

Квалифицирующими признаками состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются тяжесть вреда или состояние обвиняемого. Для правильной квалификации по ст. 264 УК РФ необходимо иметь критерии отграничения указанного состава от смежных составов преступления.

⁵⁰ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также в связи с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008. № 25 // Российская газета. – 2008. – 26 декабря.

Заключение

Государство, принимая с каждым годом все более жесткие меры по отношению к нарушителям Правил дорожного движения, несомненно, заботится о благополучии и здоровье всего общества и отдельных его членов.

Подведение итогов реализации этих государственных мер – дело будущих исследователей. Нарушения правил дорожного движения имеют самый разнообразный характер. Так они могут выражаться в превышении максимально допустимой скорости движения, либо носить иной характер, прямо указанный в правилах дорожного движения РФ.

Таким образом, проведенное в работе исследование позволяет нам сделать вывод о том, что выполнены следующие задачи, а именно мы:

1) рассмотрели исторические аспекты транспортных преступлений. По истечении времени нормативная база формировалась с учётом развития всей транспортной инфраструктуры, что представляло собой долгий и серьёзный процесс становления действующего законодательства Российской Федерации, регулирующего общественные отношения в данной области.

2) Провели обзор пространственных аспектов современных транспортных преступлений за рубежом. Результаты настоящего исследования показали, что в основном уголовное законодательство об ответственности за транспортные преступления различных стран мира приблизительно в равной степени развито.

3) Изучили объективные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ. Так, объектом исследуемого состава преступления являются как безопасность движения и эксплуатации на транспорте, так и жизнь и здоровье человека.

4) Субъективная сторона рассматриваемого состава преступления заключается в неосторожной форме вины (легкомыслие или небрежность), а так же в умышленной.

5) Квалифицирующими признаками состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются тяжесть вреда или состояние обвиняемого.

6) Для правильной квалификации по ст. 264 УК РФ необходимо знать критерии отграничения указанного состава от смежных составов преступления.

Таким образом, цель научного исследования в рамках написания выпускной квалификационной работы была достигнута, а именно: мы рассмотрели уголовно-правовую характеристику состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ.

Список используемых источников и литературы

1. Конституция Российской Федерации, принятая всенародным голосованием 12.12.1993 (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ)
2. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 23.04.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/
3. УК РСФСР 1960 г. (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // Ведомости ВС РСФСР. – 1960. – № 40. – ст. 591.
4. Уголовный кодекс Республики Армения от 29 апреля 2003 года №ЗР-528
5. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики (утвержден Законом Азербайджанской Республики от 30 декабря 1999 года № 787-IQ) (с изменениями и дополнениями по состоянию на 30.10.2018 г.)
6. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-З
7. Уголовный кодекс Кыргызской Республики от 1 октября 1997 года № 68 –Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25(ред. от 23.12.2010) «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»
8. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25
9. Отчёт начальника Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Самарской области о деятельности органов и подразделений внутренних дел Самарской области за 2016 год.

Материалы судебной практики:

10. Дело № 1–602/2013 из архива Тракторозаводского районного суда г. Челябинска за 2013 г.

11. Дело № 1-12/2013 // Архив Томского районного суда Томской области.

12. Дело № 1–2/2014 из архива Курчатовского районного суда г. Челябинска за 2014 г.

13. Дело № 1-45/2015 // Архив Северского городского суда Томской области

14. Дело № 1–72/2015 из архива Центрального районного суда г. Челябинска за 2015 г.

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

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

17. Дело № 1-79/2016 // Архив Томского районного суда Томской области.

18. Дело № 1–33/2016 из архива Грайворонского районного суда Белгородской области за 2016 г.

19. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также в связи с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008. № 25 // Российская газета. – 2008. – 26 декабря.

20. Приговор Тогучинского районного суда Новосибирской области от 31 марта 2016 года. Дело № 1-73/2015 // Архив Тогучинского районного суда Новосибирской области

21. Приговор Именем Российской Федерации Кизлярского районного суда Республики Дагестан по делу № 1-110/2011г [Электронный ресурс]// ГАС РФ «Правосудие».-
[URL:https://bsr.sudrf.ru/big5/showDocument.html?id=c162bf2342b690ce6974cfaf](https://bsr.sudrf.ru/big5/showDocument.html?id=c162bf2342b690ce6974cfaf)

f031f24d&shard%D0%A3%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B0&fieldName=court_document_documentext1_tag&from=p

22. Приговор Мирового суда судебного участка №1 Каменского судебного района Свердловской области от 10.06.2016г. по делу № 1-52/2016. URL: <https://rospravosudie.com/court-sudebnyj-uchastok-mirovogo-sudi-1-kamenskogo-raiona-gkamensk-uralskogo-s/act-232169461>

23. Приговор Мирового судьи судебного участка №3 Камышловского судебного района Свердловской области от 03.09.2015г. №1-34/2015 Статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»// Архив Мирового суда судебного участка №3 Камышловского судебного района Свердловской области

24. Приговор Богдановичского судебного района Свердловской области от 07.09.2015г. №1-60/2015 Статья 264.1 Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию// Архив Богдановичского судебного района Свердловской области

25. Приговор Зареченского районного суда г. Тулы от 14.02.2011 г. по делу № 1-7/2011. URL: https://zarechensky-tula.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=doc&number=1408415&delo_id=1540006&n ew=0&text_number=1&case_id=952083

26. Постановление суда Президиума Верховного суда р. Башкортостан по делу № 44у177\16 от 13 июля 2016 г. по кассационной жалобе Праздников на приговор мирового судьи о конфискации автомобиля. URL: <https://rospravosudie.com/court-verhovnyj-sudrespubliki-bashkortostan-respublika-bashkortostan-s/act-532907499>

27. Литература:

28. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957.

29. Бокша, И.В. Состояние опьянения как признак состава преступления «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств / И.В. Бокша // Транспортное дело России. – 2015. – № 3.

30. Бояркина, Н.А. Разграничение ст. 125 УК РФ со смежными составами / Н.А. Бояркина // Сибирский юридический вестник. – 2012. – № 2.

31. Валдаев, Е.В. Эволюция законодательства об ответственности за транспортные преступления по праву России / Е.В. Валдаев, А.И. Гуров // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. – 2015. – № 1.

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

33. Грачева Ю.В., Чучаев А.И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2015. № 3. С. 10 - 15.

34. Клеймёнов М.П. Криминология: учебник. М., 2012.

35. Кременов И.Н. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Ташкент, 1990.

36. Козаев, Н.Ш. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности уголовноправовыми средствами / Н.Ш. Козаев // Транспортное право. – 2014. – № 4. – С. 20–23

37. Курс уголовного права. Особенная часть: Учебник для вузов. М., 2002. Т. 4.

38. Любимов, Л.В. Проблемы квалификации автотранспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Л.В. Любимов // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: Сборник научных статей. – Орел: МВД РФ, Орловский Юридический институт, 1998.

39. Нерсесян В. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности // Российская юстиция. 1999. № 10.

40. Коробеев, А.И. Транспортные преступления. Квалификация. Ответственность. Предупреждение / А.И. Коробеев. – Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1992. – 300 с.;
41. Линкевич, А.Е. Состояние опьянения как квалифицирующий признак нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его социально-правовая обусловленность / А.Е. Линкевич // Транспортное дело России. – 2015. – № 3.
42. Макашвили, В.Г. Уголовная ответственность за неосторожность / В.Г. Макашвили. – М.: Госюриздат, 1957. – 211 с.;
43. Пикуров, Н.И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений / Н.И. Пикуров. – Волгоград: Изд-во Волгоград. Акад. МВД России, 2001.
44. Портнов, А.А. Клиника алкоголизма / А.А. Портнов, И.Н. Пятницкая. – Л.: Медицина, 1973.
45. Рогатых, Л.Ф. Соотношение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и преступлений против жизни и здоровья / Л.Ф. Рогатых // Криминалистика. – 2009. – № 2.
46. Рифицкий, Г.П. Безопасность дорожного движения в России. История и современность / Г.П. Рифицкий. – М.: Книжный мир, 2005.
47. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая. В 2 т.. М., 1994. Т.1. С. 178
48. Тарбагаев А. Место совершения преступления. // Уголовное право. 2009. №3.
49. Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика) // Lex russica. 2013. № 6. С. 641 - 654.
50. Энтин, Г.М. Лечение алкоголизма и организация наркологической помощи / Г.М. Энтин. – М.: Медицина, 1979.