

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «Уголовная ответственность за автотранспортные преступления»

Студент

К.К. Байрамгалеева

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Н.Ж. Данилина

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

Тольятти 2022

## Аннотация

Актуальность исследования определена возросшим количеством резонансных уголовных дел в отношении автотранспортных преступлений и актуальностью проблемы безопасности на дорогах, а также необходимостью решения особо острого вопроса, касающегося уголовной ответственности граждан за автотранспортные преступления в Российской Федерации.

Целью исследования данной выпускной квалификационной работы является изучение теоретических и практических вопросов уголовно-правовой ответственности за автотранспортные преступления.

Для достижения указанной цели были решены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы уголовной ответственности за автотранспортные преступления;
- дать юридическую характеристику состава автотранспортных преступлений;
- проанализировать практические вопросы уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1 Теоретические основы уголовной ответственности за автотранспортные преступления.....	7
1.1 История развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления в России .....	7
1.2 Понятие и виды автотранспортных преступлений в действующем уголовном законодательстве Российской Федерации.....	14
Глава 2 Юридическая характеристика состава автотранспортных преступлений.....	19
2.1 Объективные признаки состава автотранспортных преступлений .....	19
2.2 Субъективные признаки состава автотранспортных преступлений .....	28
Глава 3 Практические вопросы уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений .....	34
3.1 Квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки автотранспортных преступлений .....	34
3.2 Разграничение автотранспортных преступлений со смежными составами преступлений.....	41
Заключение.....	46
Список используемой литературы и используемых источников .....	50

## Введение

Актуальность исследования обусловлена тем обстоятельством, что в современном мире, научно-технический прогресс и связанное с ним логичное увеличение числа разнообразных транспортных средств, в частности автотранспорта, приводит к актуализации проблем регулирования отношений участников дорожного движения. Но безопасность этих участников, их жизнь и здоровье, как отдельного гражданина, так и всего населения страны, является одной из главных задач государства, и государственной политики в целом.

Трудно себе представить, чем может обернуться несвоевременная разработка и применение государственных мер в области обеспечения безопасности дорожного движения. Именно безопасность на дорогах является важнейшей качественной составляющей, от которой зависит социально-экономическое развитие, как конкретного региона, так и страны, и всей транспортной инфраструктуры России.

Огромное внимание уделяется ремонту и реконструкции транспортных магистралей, качеству дорожной сети. Также началось внедрение таких новшеств, как обязательная установка на заводе-изготовителе колесных транспортных средств устройств «ЭРА-ГЛОНАСС», необходимых для оперативного реагирования на дорожные происшествия, оповещение в автоматическом режиме служб спасения о произошедших на трассах дорожно-транспортных происшествиях. Продолжается постоянная разработка и совершенствование правил дорожного движения. Вводятся изменения в отдельных статьях, связанных с ответственностью за нарушения правил дорожного движения.

Тем не менее, автомобильные трассы остаются местом наивысшей опасности и частой причиной гибели и травматизма граждан.

Учитывая вышеизложенное, можно сформулировать актуальность исследования, которая определена возросшим количеством резонансных

уголовных дел в отношении автотранспортных преступлений и актуальностью проблемы безопасности на дорогах, а также необходимостью решения целого ряда насущных проблем, касающихся уголовной ответственности граждан за автотранспортные преступления в Российской Федерации.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в ходе применения уголовного законодательства к автотранспортным преступлениям.

Предмет исследования – действующие нормы российского уголовного законодательства об ответственности за автотранспортные преступления и судебно-следственная практика в данной сфере.

Целью исследования данной выпускной квалификационной работы является изучение теоретических и практических вопросов уголовно-правовой ответственности за автотранспортные преступления.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы уголовной ответственности за автотранспортные преступления;
- дать юридическую характеристику состава автотранспортных преступлений;
- проанализировать практические вопросы уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений.

Теоретическую основу исследования составили положения, выработанные теорией уголовного права, в отношении вопросов уголовной ответственности за автотранспортные преступления, представленные научными трудами Н.И. Пикурова, М.В. Баранчиковой, А.А. Назарова, С.Н. Тетеревлевой, Т.А. Дураева, К.С. Шищенко, Е.В. Медведева, Д.О. Поповой, М.С. Ревенко, А.И. Сирохина, Е.Е. Яськовой, А.М. Саидова, И.М. Паршиной, Е.А. Ходанович, М.А. Пермяковой, А.И. Наговицыной, Д.Н. Попович, М.Х. Османова, А.В. Кудряшова, Е.В. Молчановой, и других авторов.

Нормативную основу исследования составили положения Конституции РФ [18], УК РФ [41], КоАП РФ [16], Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [42], иного законодательства в сфере уголовной ответственности граждан за автотранспортные преступления в Российской Федерации.

Методология исследования. В качестве методов исследования применялись общенаучные методы познания: анализ, синтез, формально-логический, исторический, сравнительно-правовой, системно-структурный и логический анализ.

Структура данной выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1 Теоретические основы уголовной ответственности за автотранспортные преступления**

## **1.1 История развития законодательства об ответственности за автотранспортные преступления в России**

Человека всегда привлекала возможность быстро перемещаться в пространстве. Это влечение, в свою очередь, повлияло на развитие всего общества в целом: изобретение человеком первого колеса, первой повозки, а в дальнейшем и других более современных транспортных средств. С момента появления у человечества возможности перемещаться быстрее на транспорте возникла проблема с необходимостью обеспечения безопасности, ведь желание человека ускорить передвижение людей и различных грузов в пространстве порождала некоторую опасность для общества. Общественное развитие не стоит на месте, поэтому регулирование общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в определенный этап развития общества, начало отражаться в праве того времени, так же за грубые нарушение норм безопасности движения предусматривались санкции.

В России государственные санкции за нарушение правил дорожного движения появились в 1839 г., когда был утвержден «Сельский Судебный Устав для государственных крестьян. Позднее, в 1845 г. было принято «Уложение о наказаниях уголовных и исправительных», в котором была установлена ответственность за нарушения правил дорожного движения, которые повлекли человеческие жертвы или нанесли повреждения покрытиям улиц и шоссе. Правовые документы, относимые к этому периоду времени, стали первыми, которые включали элементы дорожного покрытия, как одно из необходимых качеств для безопасности дорожного движения, а также и ответственность за его повреждение.

Исследователи отмечают, что «первичные правовые основы, регламентирующие дорожное движение, а также обеспечивающие

общественную безопасность в этой области, были сформированы к середине XIX века. В них было объединены специальные статьи, содержащиеся в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных, а также было включено 87 статей Уголовного уложения о маловажных преступлениях и проступках, которые определяли наказания лицам, нарушающих правила сохранения дорог и обеспечения безопасности движения» [5, с. 64].

В 70-х гг. XIX в. происходит формирование основных положений, касающихся безопасности движения, устанавливающих требования соблюдения правил безопасности для всех участников дорожного движения, включало в себя техническое состояние дорог и экипажей.

Можно отметить, что вторая половина XIX века стала знаменательна тем, что государство ввело общую систему правовых норм, регулирующих взимание с нарушителей безопасности дорожного движения убытков, причиненных потерпевшим, а также впервые в истории России был введен типовой протокол, который закрепляет юридический факт совершенного дорожно-транспортного нарушения.

В начале XX века в России начал активно вводиться новый вид транспорта – трамвай. Поскольку государство, организовав строительство городских железных дорог, первоначально не взяло во внимание возможные опасности, возникающие при появлении нового вида транспорта в системе дорожного движения, проблема безопасности дорожного движения стала очень остро. После введения в эксплуатацию трамваев в городах России очень частыми стали дорожно-транспортные происшествия, в которых постоянно участвовали трамваи. Основной причиной происходящего являлось отсутствие правовой регламентации самих правил трамвайного движения и деятельности вагоновожатых, в следствие чего зачастую нарушался скоростной режим, что и приводило к таким происшествиям [26, с. 143].

Российское правительство, несмотря на сложную обстановку, возникшую с появлением трамваев, не сразу занялось разработкой правил движения трамваев и их эксплуатации. Возможно, большое влияние на это



оказала сложившаяся в то время политическая обстановка. Первая российская революция наложила свой отпечаток на Думу, депутатов волновали только общеполитические вопросы нежели хозяйственные. Д.Л. Драчевский, Градоначальник Санкт-Петербурга того времени, признавал необходимость принятия нормативного акта, регулирующего порядок использования трамвая как транспортного средства. На основе приложения 1 к статье 1 «Положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия» «Устава о предупреждении и пресечении преступлений» Д.Л. Драчевский издал обязательное постановление «О порядке движения электрического трамвая в Санкт-Петербурге». Как отмечает М.С. Ревенко, «данное постановление, состоявшее из 10 параграфов, можно условно разделить на две части: первая – правила, относившиеся к непосредственному использованию данного вида транспорта, вторая – правила дорожного движения самого трамвая.

Новое постановление, регламентирующее правила трамвайного движения, существенно изменило безопасность дорожного движения: до принятия данного постановления смертность составляла 1 на 3570 пассажиров, а с принятым постановлением смертность стала составлять 1 на 7740 человек.

Следует отметить, что в России в начале XX века началась зарождаться автомобилизация общества. Транспортные средства, в основе которых лежал двигатель внутреннего сгорания, в основном завозились из-за рубежа. Тогда же был построен первый отечественный автомобиль, автомашины выпускались небольшими партиями, поэтому их количество было мало. К 1915 г. на дорогах нашего государства насчитывалось около 12 тысяч автомобилей самых различных марок.

Советская власть, несмотря на малочисленность автомобилей, уже в первые годы своего правления озаботилась обеспечением безопасности дорожного движения. Так Моссовет 31 июля 1918 г. утвердил «Инструкцию о пользовании автомобилями и мотоциклами и порядок движения по г. Москве

и ее окрестностям». Правовая регламентация безопасности дорожного движения была установлена лишь на тех территориях нашей Родины, на которых в то время концентрировалась большая часть автотранспорта.

Так как основная масса автомобилей в стране была распространена лишь на определенной территории, то и правовой регламентацией дорожного движения занимались местные органы власти, а принимаемые ими нормативно-правовые акты имели локальный характер. До принятия «Правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР» 1 января 1961 года Советская Россия не имела единой правовой регламентации, обеспечивающей безопасность дорожного движения.

Становление норм уголовного права, определяющих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в период существования Советской России можно разделить на следующие этапы.

Уголовный Кодекс РСФСР 1922 г. не предусматривал специальные составы преступления, которые устанавливали ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Нарушение правил дорожного движения, причинившие вред здоровью потерпевшим, или даже погубившие их, квалифицировались статьями главы V УК РСФСР 1922 г. «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности». Законодательство того времени не определяло транспортное средство самостоятельным признаком состава преступления.

При этом, Уголовный Кодекс РСФСР 1922 г. содержал в себе лишь одну статью, устанавливающую ответственность за нарушение специальных правил при движении на железной дороге и по водным путям – ст. 218 УК РСФСР 1922 г. Данная статья является очень примечательной и заслуживает более детального рассмотрения.

Можно отметить несколько положительных фактов вступления в силу данной нормы. Так, ст. 218 УК РСФСР 1922 г. отсылает к обязательным постановлениям, которые регламентируют правила пользования

определенным видом транспортного средства. Они касаются не только тех, которые управляют транспортными средствами и являются ответственными за них, но и тех, кто пользуются данными транспортными средствами как пассажиры.

Вышеуказанная статья имела очевидные достоинства, но в то же время имела и недостатки. Формальный характер статьи наряду со слабостью санкций за данное преступление просто невозможно назвать уголовно-правовой нормой, ее можно приравнять к административно-правовому запрету.

Продолжало совершенствоваться Отечественное законодательство, обеспечивающее безопасность дорожного движения, с появлением Уголовного Кодекса РСФСР в 1926 г. Данный Кодекс после принятия просуществовал в течение 30 лет. К сожалению, в УК РСФСР 1926 г. не нашло отражение понятие «безопасность движения», введенное ст. 218 УК РСФСР 1922 г. Преступления, имеющие последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, преследовались в общеуголовном порядке.

С развитием истории, дорожно-транспортные преступления находили свое отражение в разных статьях и главах УК РСФСР 1926 г., то есть законодатель не рассматривал возможности их объединения в одну главу до определенного времени развития уголовно-правовой системы.

Законодатель в СССР фактически относил дорожно-транспортные преступления к числу особо опасных преступлений против порядка управления. Так, к примеру, согласно ст. 59 УК РСФСР 1926 г. к ответственности за нарушения привлекались работники транспорта, при условии того, что эти нарушения являлись еще и нарушениями трудовой дисциплины. Таким образом, привлечение к ответственности по ст. 59 УК РСФСР 1926 г. водителей личных транспортных средств было невозможно [40, с. 211].

Хотя статья 59 УК РСФСР 1926 г. была ориентирована на лиц, являющихся работниками транспорта, часто возникали спорные ситуации

относительно квалификации деяния лиц, управляющих личным автотранспортом.

15 сентября 1950 г. Пленум Верховного Суда СССР принял Постановление «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте», которое разграничило квалификацию дорожно-транспортных преступлений в зависимости от того, кем они совершены. Верховный Суд указал квалифицировать дорожно-транспортные преступления, совершенные водителями личного транспортного средства, согласно статьям о преступлениях против личности.

Законодательство того времени, касаемо транспортной безопасности, имело ряд больших пробелов. В связи с постоянным развитием общества, прогрессом в технике и науке было необходимо совершенствовать уголовное законодательство.

В дальнейшем, был принят Уголовный кодекс РСФСР 1960 г. Транспортная сфера в данном Кодексе подвергалась активной правовой регламентации. Общими для УК всех союзных республик стали только ст. 22 и 23 Закона об уголовной ответственности за государственные преступления (в Уголовном кодексе РСФСР 1960 г. это, соответственно, статьи 85 и 86).

Уголовные кодексы союзных республик, в частности, Казахская, Армянская и Молдавская, начали формировать самостоятельные нормы в сфере дорожно-транспортной безопасности. Особенная часть Уголовных Кодексов данных республик предусматривала такую главу как «Транспортные преступления». Совершенствование транспортного законодательства сопровождалось созданием новых составов преступлений. Хотя уголовные нормы УК данных республик были примерно одинаковы по содержанию, они так же существенно различались.

В УК РСФСР 1960 г., ст. 84 «Нарушение правил международных полетов», ст. 85 «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта», ст. 86 «повреждение путей сообщения и транспортных средств» были отнесены в главу «Государственные преступления».

Диспозиция ст. 85 «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта» подверглась существенному изменению. В данной статье основополагающим было нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта нежели нарушение трудовой дисциплины, как было до этого. В добавок к этому, был точно определен круг субъектов.

В последующем идея о том, что преступления, предусмотренные диспозициями ст. 85, 86 УК РСФСР 1960 г., подрывают основы государственного управления СССР, а также могут нанести ущерб хозяйственной мощи, начала отвергаться и появилось мнение о необходимости введения в уголовное законодательство, в частности Уголовный Кодекс, отдельной самостоятельной главы «транспортные преступления».

В УК РСФСР 1960 г., а именно в главу X «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения», законодатель внес три статьи, нормы которых касались автотранспорта. Эти статьи были в новизну для всего уголовного права советского периода, но, несмотря на это, присутствовал и негативный момент: ориентация на иные виды транспорта осталась все той же.

В 1968 г. Президиум Верховного Совета РСФСР 19 июня издал указ, изменивший ст. 211 УК РСФСР 1960 г., которая стала устанавливать ответственность любых лиц, управляющих транспортным средством. Тем же указом была отменена ст. 212 УК РСФСР 1960 г.

Дальнейшее изменение уголовного законодательства, касающегося обеспечения транспортной безопасности, продолжалось вплоть до принятия ныне действующего Уголовного Кодекса РФ. Быстрое научно-техническое развитие порождало появление новых криминальных проявлений в обществе, что оказывало большое влияние на стабильность совершенствование законодательства. Некоторые деяния криминализировались, потом декриминализировались, появлялась необходимость расширения терминологии, касающейся данной сферы.

Можно сформулировать общий вывод, что для различных этапов исторического развития дорожного движения в нашем государстве характерны определенные закономерности правового регулирования данного процесса, отражающие общемировые тенденции своего времени, а также национальные традиции и особенности российской правовой системы. Анализируя меры ответственности за совершенные дорожно-транспортные преступления на современном этапе, необходимо учитывать санкции, применяемые в целях обеспечения безопасности дорожного движения на этапе становления уголовно-правового законодательства в сфере безопасности дорожного движения.

## **1.2 Понятие и виды автотранспортных преступлений в действующем уголовном законодательстве Российской Федерации**

На данный момент, понятие «автотранспортные преступления» не имеет четкого определения в теории российского уголовного права. Многие авторы сосредоточили свое внимание на анализе отдельных разновидностей транспортных преступлений. Исходя из этого, появилась терминология, которой они оперируют, сводящаяся к таким понятиям, как «преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта», «автотранспортные преступления», «дорожно-транспортные преступления» и т. д.

Так, Д.А. к автотранспортным преступлениям относит «совершенное лицом по неосторожности или умышленно общественно опасное действие либо бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной возможности наступления) указанных в законе тяжких последствий» [47, с. 57].

А.М. Саидов, подчеркивая известную неточность термина «автотранспортные преступления» (им не охватываются преступления,

совершаемые с использованием целого ряда других механических транспортных средств), предложил ввести в научный оборот понятие «дорожно-транспортные преступления», т.е. «правонарушения, которые выражаются в виновном нарушении тех или иных правил, относящихся к обеспечению безопасности движения, и влекут за собой уголовную ответственность» [39, с. 189].

Как отмечает Е.Е. Яськова, «учитывая то обстоятельство, что в уголовном законе нет определения автотранспортных преступлений, исследование этой проблемы в теории уголовного права следует признать оправданным. Изучение категории автотранспортных преступлений на уровне отдельного и единичного способствует созданию общего определения рассматриваемого понятия. Вместе с тем, есть сомнение в целесообразности широкого использования этого термина, так как будучи не совсем точным, он может породить неправильное представление о том, что деятельности транспорта органически присущи какие-то преступления. Термин автотранспортные преступления в настоящее время не признается удачным» [48, с. 44].

Попытку восхождения от единичного к общему при определении понятия транспортных преступлений предприняли Д.Н. Попович и А.И. Наговицина. Первый транспортным преступлением считал «такое общественно опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую интересам государства работу транспорта» [32, с. 84]. Второй исследователь к транспортным преступлениям относил «такие преступные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта» [23, с. 339].

Вместе с тем, «данные определения не лишены ряда существенных недостатков. Во-первых, они не отражают всех наиболее устойчивых и характерных признаков транспортных преступлений, акцентируя внимание лишь на отдельных из них. Во-вторых, если определение Д.Н. Попович страдает чрезмерной широтой (посягательство на правильную работу

транспорта не всегда сопряжено с угрозой безопасности его функционирования), то определение А.И. Наговициной, напротив, содержит слишком узкую трактовку транспортных преступлений (посягательство на безопасность движения транспорта не охватывает угрозу безопасности его эксплуатации)» [48, с. 45].

Исходным моментом для определения понятия транспортных преступлений должна служить мысль, что «эти преступления посягают на общественные отношения в сфере безопасного функционирования – движения и эксплуатации транспортных средств. Безопасность функционирования транспорта включает в себя широкий круг общественных отношений, которые связаны не только с осуществлением безаварийной работы транспортных средств, но и с охраной жизни и здоровья людей, ценного имущества, окружающей природной среды» [31, с. 69]. Поэтому, «было бы правильнее именовать всю совокупность указанных отношений «безопасностью транспортнопользования». При существующем подходе термином «безопасность функционирования транспорта» также можно достаточно адекватно отразить всю специфику тех общественных отношений, которые составляют содержание рассматриваемого понятия» [31, с. 70].

В целом, «учитывая анализ существа отношений, нарушаемых транспортными преступлениями, затрудняется тем обстоятельством, что даже в действующем уголовном законодательстве (с учетом выделения в уголовном законодательстве самостоятельной главы) нормы о автотранспортных преступлениях расположены в различных главах, а отнюдь не в одной только гл. 27 УК РФ. Таким образом, законодательство не может служить достаточно четким ориентиром для определения круга общественных отношений, которым причиняется вред транспортными преступлениями. В результате, возникает противоречие: чтобы установить содержание отношений, нарушаемых транспортными преступлениями, необходимо знать перечень этих преступлений, а чтобы составить представление о таком перечне, надо уяснить содержание этих отношений» [19, с. 85].



Действующий УК РФ содержит определенную группу норм, предусматривающих ответственность за преступные посягательства на общественные отношения в сфере безопасного функционирования различных видов транспорта. Причем, по версии законодателя, транспортными могут считаться лишь преступления, включенные в главу 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», а именно:

- ст. 263 УК РФ – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена;
- ст. 263.1 УК РФ – нарушение требований в области транспортной безопасности;
- ст. 264 УК РФ – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- ст. 264.1 УК РФ – нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;
- ст. 266 УК РФ – недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями;
- ст. 267 УК РФ – приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения;
- ст. 267.1 УК РФ - действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств;
- ст. 268 УК РФ – нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта;
- ст. 270 УК РФ – неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие;
- ст. 271 УК РФ – нарушение правил международных полетов;
- ст. 271.1 УК РФ – нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

Глава, объединяющая данные преступления, расположена в IX разделе Особенной части УК РФ: «Преступления против общественной безопасности

и общественного порядка». Отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, являются неотъемлемой составной частью всего комплекса, реализующих и охраняющих безопасность в обществе.

Таким образом, можно сформулировать общий вывод: преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (автотранспортные преступления) – это предусмотренные УК РФ общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на безопасное функционирование транспорта, в результате чего наступают указанные в законе последствия.

В видах автотранспортных преступлений можно отнести преступления, включенные в главу 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

## **Глава 2 Юридическая характеристика состава автотранспортных преступлений**

### **2.1 Объективные признаки состава автотранспортных преступлений**

К объективным признакам состава преступления относятся признаки объекта и объективной стороны преступления, которые в своей совокупности с субъективными признаками позволяют квалифицировать противоправное деяние в соответствии с нормами уголовного закона.

В науке уголовного права при рассмотрении объекта преступления используются различные виды классификаций, позволяющие более детально исследовать искомый объект и систематизировать полученные знания. Легальным делением на настоящий момент, как отмечает Улезько С.И., является четырехзвенная структура объекта преступления, основанная на делении УК РФ на разделы, главы, статьи (с учетом общего объекта – то есть совокупности всех общественных отношений, которые охраняются действующим уголовным законом) [2, с. 97].

По предложенной выше легальной классификации можно дать следующую видовую (классификационную) характеристику объекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ:

- общий объект: так как ст. 264 УК РФ включена в IX раздел УК РФ, то общим объектом будут выступать отношения в сфере общественной безопасности и общественного порядка [44, с. 65];
- родовой объект определяется согласно главе, в которую включена исследуемая норма, так, для ст. 264 УК РФ родовым объектом является безопасность движения и эксплуатации транспорта;
- определение видового объекта данного преступления вызывает отдельный интерес, поскольку конструкции некоторых составов настолько близки, что данные виды почти совпадают. Так, к

видовому объекту относится тот объект, который характерен для нескольких составов из главы (т.е. объединенных также родовым объектом). В случае со ст. 264 УК РФ, к видовому объекту относят также ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена) и 268 УК РФ (нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта) УК РФ. Вместе с тем, отнесение ст. 263 УК РФ к составам, объединенным видовым объектом не совсем корректно. Более верным является определение видового объекта, как общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, не отнесенных к воздушному, железнодорожному, подземному или водному виду транспорта. Исходя из данного утверждения, к составам, объединенным таким видовым объектом, можно отнести составы, предусмотренные ст.ст. 263.1, 264, 264.1, 266, 267, 267.1, 268 УК РФ. В отличие от непосредственного объекта, данные видовой объект предусматривает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не только при их управлении, но и при опосредованном воздействии на такие отношения (например, со стороны пешеходов, лиц, ответственных за подготовку транспортного средства и пр.) или, в литературе еще встречается такое понятие, как нарушение условий обеспечения пассивной безопасности транспорта [46, с. 55];

- непосредственный объект – это объект, охраняемый соответствующим составом (статьей). В данном случае – это безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, относящихся к наземным (за исключением железнодорожного, подземного транспорта) транспортным средствам при их управлении [12, с. 44].

Отдельно при исследовании объекта стоит обратить внимание на предмет преступления, поскольку именно он выступает ключевым квалифицирующим признаком. Предметом состава ст. 264 УК РФ являются автомобили, трамваи, тракторы и самоходные машины, которые объединяет понятие «механические средства», т.е. транспортные средства, приводимые в движение двигателем. При этом, ряд таких средств, как мопеды, велосипеды с электродвигателем, квадроциклы, электросамокаты, имеющие технические показатели, ниже установленных законодательством РФ (на которые не выдается право управления), в соответствии с примечанием 1 к ст. 264 УК РФ, к предмету ст. 264 УК РФ не относятся [29, с. 14].

Можно выделить на сегодняшний день актуальную проблему, связанную с тем, что на данный момент правовой статус электросамокатов не урегулирован. За последние годы значительно увеличилась интенсивность движения электросамокатов не только по тротуарам, но и проезжим частям улиц населенных пунктов, они развивают высокую скорость, часто, свыше 25 км/ч, что представляет существенную опасность как для пешеходов, автомобилистов, мотоциклистов, других участников дорожного движения, так и для лиц, управляющих ими. Действующие правила дорожного движения не содержат определения, характеризующего такой вид электротранспорта. ГИБДД в случае ДТП приравнивает тех, кто управляет электросамокатами, сигвеями, гидроскутерами, моноколесами и прочими колесными устройствами к пешеходам. Необходимо внести соответствующие изменения Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Постановление Правительства РФ «О правилах дорожного движения», закрепить определение электросамокатов в п. 1.2 Постановления Правительства РФ «О правилах дорожного движения, приравнять электросамокаты, мощность двигателя которых аналогична мощности мопедов внести изменение в абз. 10 ч. 1 ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» касаясь права управления электросамокатом, приравненным к мопеду, дополнив следующим: «категория «М» – мопеды, электросамокаты и легкие

квадрициклы». Данные изменения будут основой правового обеспечения безопасности как для пешеходов, так и для лиц, управляющих электросамокатами; закрепят правовой статус электросамокатов; позволят квалифицировать при ДТП лиц управляющих электросамокатами в качестве водителя данного транспортного средства, а не пешеходами.

Особый интерес представляет вопрос отнесения к предмету данного преступления беспилотных транспортных средств. Ряд исследователей, рассматривая систему транспорта и место человека в этой системе (влияние на управление), приходят к выводу, что при моделировании конструкции ответственности за причинение вреда при движении беспилотных транспортных средств, она не может входить в норму, предусмотренную ст. 264 УК РФ; ответственность в таком случае возможно либо лиц, ответственных за создание и работоспособность программного обеспечения (системы, управляющей таким средством), либо лица (собственника или иного пользователя), ответственного за своевременное обновление и контроль за эксплуатацией такой системы [28, с. 174].

Отчасти, можно согласиться с такой позицией, однако необходимо рассмотреть вопрос квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (с причинением вреда жизни и здоровью) при участии беспилотных транспортных средств в рамках действующей правовой конструкции ст. 264 УК РФ. Как уже отмечалось выше, непосредственный объект состава ст. 264 УК РФ определяется именно через признак управления, который в случае с беспилотными транспортными средствами отсутствует, однако, продолжая мысль указанных авторов об ответственности пользователя транспортного средства за ненадлежащую эксплуатацию внедренного программного обеспечения (например, его несвоевременное обновление, несанкционированное изменение пользователем, либо, при наличии такой технической возможности – изменение порядка управления непосредственно человеком (частичное управление пилотом), можно прийти к выводу о том, что при эксплуатации

беспилотных транспортных средств все равно могут оставаться случаи, за которые будет ответственен человек, обладающий возможностью управления или изменения автоматического управления таким средством. Исходя из вышеизложенного, ответственность за нарушение правил дорожного движения (в том числе уголовная) будет разделена на две составляющие: ответственность производителя (обслуживающей организации) по аналогии со ст.ст. 263.1, 266 УК РФ за нарушение правил безопасности и выпуск беспилотных транспортных средств с нарушениями программного обеспечения, создающими угрозу безопасности, и ответственность пользователя, под которым будет подразумеваться лицо, которое может управлять или вмешиваться в управление транспортным средством по аналогии со ст. 264 УК РФ [3, с. 5].

Законодательно ответственность за причинение вреда при управлении транспортным средством очень долго не была надлежащим образом регламентирована в российском законодательстве, а учитывая технические особенности применения беспилотных транспортных средств, а также вероятность того, что при внедрении беспилотных транспортных средств какое-то время все равно будет сохраняться движение механических средств, управляемых человеком, наравне с движением беспилотных транспортных средств, изъятие конструкции ст. 264 УК РФ или дополнительная регламентации правоотношений, связанных с нарушением правил дорожного движения беспилотными транспортными средствами, без учета вышеуказанных особенностей и объекта состава, предусмотренного ст. 264 УК РФ, не обосновано ни с точки зрения унификации законодательства, ни с позиций достижения цели эффективного правоприменения. Именно поэтому, при внедрении беспилотных транспортных средств, должен быть изменен объект состава ст. 264 УК РФ, который должен подразумевать не только безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств при их управлении, но и при их опосредованном управлении, под которым будут

подразумеваться все возможные случаи вмешательства пользователя транспортного средства в его управление.

Объективная сторона состава, предусмотренного ст. 264 УК РФ, предусматривает несколько составляющих, первая из которых – это нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств. Тяжкие последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ, за причинение которых устанавливается уголовная ответственность, исходя из объективной стороны должны послужить следствием нарушения субъектом преступления правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, о чем также указано в п. 1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25, согласно п. 3 которого, «при рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение» [34].

Указанная составляющая объективной стороны является важной составляющей предмета доказывания при расследовании искомой категории преступлений. Факт нарушения правил дорожного движения, например, доказывается в том числе посредством множества современных средств, таких как видео и фото фиксация, проведение сложных технических экспертиз и пр. Так, вопрос доказывания объективной стороны в части установления факта нарушения правил дорожного движения путем проведения экспертизы в части нарушения скоростного режима был предметом рассмотрения Конституционного суда РФ. Заявитель оспаривал конституционность п. 10.1 правил дорожного движения, устанавливающего требования к соблюдению заявленного скоростного режима с учетом окружающей обстановки вплоть до обязанности остановки транспортного средства, которые во взаимосвязи с положениями п. 1.2 и 1.5 правил дорожного движения (в частности, термин «опасность для движения»), а также с учетом положений Постановления



Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25, при доказывании по делам в рамках ст. 264 УК РФ допускают установление объективной стороны преступления в части нарушения правил дорожного движения (нарушение скоростного режима) без проведения экспертизы, что не отвечает конституционным требованиям определенности правового регулирования. Конституционный суд РФ отказал в принятии жалобы заявителя к рассмотрению, обосновав это тем, что использование в оспариваемых предписаниях понятий и терминов оценочного характера само по себе не свидетельствует о неопределенности содержания норм, поскольку разнообразие фактических обстоятельств дела делает невозможным установление их исчерпывающего перечня в законе, а использование законодателем оценочной характеристики преследует цель эффективного применения нормы к неограниченному числу конкретных правовых ситуаций [25].

Вторая составляющая - причинение тяжких последствий в виде смерти и вреда здоровью. Исследуемая статья УК РФ не предусматривает ответственность за причинение легкого или среднего вреда здоровью, которые регулируются положениями административного законодательства.

Третья составляющая – доказанная причинно-следственная связь между преступным действием и последствием. Необходимо отметить, что эта составляющая объективной стороны порой представляет определенные сложности в установлении по указанной категории дел (зачастую, как и по иным категориям преступлений, преступным результатом которых является причинение вреда жизни и здоровью человека). Так, классическим примером важности правильного определения указанной составляющей объективной стороны является ситуация, при которой причинение вреда (сам факт преступного действия, а не его последствие) может спровоцировать уже имеющиеся у потерпевшего (в том числе хронические) проблемы со здоровьем и привести к такому результату как тяжкий вред здоровью или даже смерть. В таких случаях, установление причинно-следственной связи является ключевым вопросом, стоящим перед следствием и судом [22, с. 135].

Среди теорий определения причинно-следственных связей можно выделить:

- правило мысленного исключения (или гипотетического элиминирования). Как отмечают исследователи, «суть данного правила заключается в мысленном эксперименте согласно которому необходимо мысленно исключить то действие, которое предполагается в качестве причины наступившего преступного результата. Если при таком исключении оказывается, что без этого действия последствие не наступило бы либо наступило в иное время или ином виде, то делается вывод, что именно это действие и было необходимым условием преступного результата, т.е. его причиной» [43, с. 185];
- правило адекватной причинности. Так, «только путем сопоставления фактов конкретного дела и на основе знания предшествующей правоприменительной практики, т.е. заключения о типичности, закономерности произошедшего, возможны рассуждения о степени вероятности наступления вредных последствий и причинной связи между опасным деянием лица и общественно опасным результатом» [43, с. 186];
- теория «неравноценности условий». Суть данной теории состоит в разделении причинности и условий наступления преступного результата. Если причина в заданных условиях при прочих равных обстоятельствах (т.е. и в иных схожих случаях) вызывает преступный результат, то причинная связь считается установленной. Этот метод имеет опытное обоснование, т.е. оценивает наличие причинности с точки зрения имеющихся знаний о подобных случаях [21, с. 66].

В уголовном праве имеются и иные теории причинности, основанные на различных философских подходах, каждая из них имеет как достоинства, так и недостатки. Вопрос о выборе той или иной теории является неразрешимым

предметом дискуссий в уголовном праве и криминалистике. Однако, на наш взгляд, все теории имеют схожий подход, заключенный в абстрагировании основного фактора (причины) от неключевых (побочных) факторов (причин) и сравнении полученного вывода с имеющимся в правоприменительной практике опытом.

По сути, процесс установления причинно-следственной связи схож с процессом научного исследования, который сопоставляет свои результаты с имеющейся и признанной в данный момент научной теорией (научным знанием), на чем и определяется истинность результата исследования. Таким образом, выбор метода определения наличия причинно-следственной связи всегда остается на усмотрение исследователя, однако для истинности полученного вывода его всегда необходимо сравнивать с имеющимся эмпирическим и практическим опытом.

Таким образом, в ходе исследования, проведенного в данном параграфе выпускной квалификационной работы рассмотрена классификация объекта преступления через призму классификации объектов транспортных преступлений в частности и состава, предусмотренного ст. 264 УК РФ. При этом, при рассмотрении видового объекта была выделена и рассмотрена проблема отнесения к видовому объекту наравне со ст. 264 УК РФ – ст. 263 УК РФ.

Такое включение является не совсем корректным, поскольку к видовым объектам должны быть отнесены составы, не предусматривающие защиту общественных отношений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, отнесенных к воздушному, железнодорожному, подземному или водному виду транспорта. Ключевым отличием видового и непосредственного объекта, применительно к ст. 264 УК РФ является признак управления транспортным средством.

## **2.2 Субъективные признаки состава автотранспортных преступлений**

К субъективным признакам состава преступления относятся признаки субъекта и субъективной стороны преступления, которые в своей совокупности с объективными признаками позволяют квалифицировать противоправное деяние в соответствии с нормами уголовного закона.

Состав ст. 264 УК РФ предусматривает специального субъекта преступления, которым является лицо, достигшее 16-летнего возраста и управляющее транспортным средством, при этом законность (наличие водительского удостоверения, его легальность или действительность) такого управления для данной статьи не имеет значения. При этом, п. 1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 указывает, что к субъекту преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ может быть отнесено также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

Так, Приговором Миасского городского суда Челябинской области Г. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. Обстоятельства совершения преступления установлены судом следующим образом: Г., являясь инструктором по вождению, в процессе обучения С., двигался совместно с обучаемым по левой полосе проезжей части улицы и, намереваясь повернуть налево, Г. выехал на регулируемый перекресток на разрешающий сигнал светофора, и в нарушение п. 8.1, п. 13.4 Правил дорожного движения РФ, не обеспечил безопасность маневра, не уступил дорогу транспортному средству ВАЗ-21150, движущемуся со встречного направления прямо, в результате чего произошло столкновение транспортных средств, а пассажиру автомобиля ВАЗ 21150 причинены телесные повреждения, повлекшие смерть. Как отметил суд, «Г. являлся водителем транспортного средства, был обязан соблюдать Правила дорожного движения РФ и обеспечивать их соблюдение обучаемым, не сдавшим

экзамены на право управления транспортными средствами и не имевшим достаточных навыков вождения» [35].

Рассматриваемый состав ст. 264 УК РФ предусматривает несколько квалифицирующих признаков: совершение преступления в состоянии опьянения и оставление места совершения преступления.

Первый признак, хоть и относится к объективной стороне, но непосредственно относится к субъекту преступления и представляет собой такую характеристику, которая существенно повышает общественную опасность преступления. Законодатель отдельно прописывает этот признак как дифференцирующий ответственность в ст. 264 УК РФ, не смотря на то, что по общему правилу судом он может быть отнесен к отягчающим признакам согласно ст. 63 УК РФ.

Иными словами, в отношении преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, законодатель однозначно и небезосновано (судя даже по данным вышеприведенной статистики) относит состояние опьянения к отягчающим обстоятельствам, дифференцирующим состав, предусматривающий более суровое наказание [8, с. 25].

Форма вины, составляющая субъективную сторону преступления, в составе ст. 264 УК РФ выражена неосторожностью [15, с. 49]. Умышленное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств будет квалифицироваться по иным соответствующим статьям УК РФ.

Так, например, в деле, рассмотренном Центральным окружным военным судом Свердловской области (апелляционная инстанция) была рассмотрена следующая фабула. Гражданин Ч. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 318 УК РФ, совершенного при следующих обстоятельствах. Ч. в ответ на требования военнослужащих военной полиции проследовать в помещение военной комендатуры, запустил двигатель служебного автомобиля и совершил умышленный наезд на находящихся в зоне видимости водителя автомобиля лиц, требовавших от Ч.

исполнения своих законных распоряжений. Суд установил, что Ч., осознавая, что приведение автомобиля в движение причинит вред находящимся перед ним лицам, распоряжение которых Ч. незаконно игнорировал, продолжил движение в сторону указанных лиц, тем самым умышленно совершив наезд кузовом автомобиля на служащих военной полиции, после чего с места преступления скрылся [1].

В указанном примере потерпевшим был причинен легкий вред здоровью, который и в случае неосторожной форме вины не образовал бы состава ст. 264 УК РФ, однако приведенный случай наглядно демонстрирует как важно при квалификации состава ст. 264 УК РФ верно установить форму вины, которая как кажется на первый взгляд, устанавливается достаточно определенно и просто для такой категории дел.

Однако, сам факт участия в дорожно-транспортном происшествии, нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства не всегда свидетельствуют о неосторожной форме вины. Так, можно выделить следующие случаи, когда форма вины выступает квалифицирующим признаком при конкуренции уголовно-правовых составов преступлений, предусмотренных УК РФ, а также, случаи отличной от ст. 264 УК РФ квалификации преступлений по форме вины.

В первую очередь, это конкуренция ст. 264 УК РФ с квалифицирующим признаком «сопряжено с оставлением места его совершения» и ст. 125 УК РФ (Оставление в опасности).

Примечательно, что квалифицирующий признак «сопряжено с оставлением места его совершения» был введен в ст. 264 УК РФ только после принятия Постановления Конституционного Суда РФ, который признал, что «управлявшие транспортными средствами лица, оставшиеся на месте дорожно-транспортного происшествия в соответствии с Правилами дорожного движения, оказываются в неравном (худшем) положении по сравнению с лицами, скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия, в отношении которых возможность подтвердить состояние

опьянения на момент совершения преступления в соответствии с п. 2 примечаний к ч. 2 ст. 264 УК РФ, по сути, утрачивается.

Такое законодательное регулирование не отвечает цели эффективного уголовно-правового противодействия преступлениям, предусмотренным ч.ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ» [33].

С точки зрения исследования формы вины примечательно то, что в отличие от основного деяния, приведшего к наступлению преступного результата по ст. 264 УК РФ, оставление места происшествия априори происходит в умышленной форме, т.к. по факту, на момент оставления места происшествия, лицо уже завершило преступное деяние, предусмотренное общей частью ст. 264 УК РФ, а отсюда и возможная коллизия в квалификации со ст. 125 УК РФ.

На практике могут возникнуть ситуации вынужденного оставления места дорожно-транспортного происшествия, например, при агрессивном поведении лиц со стороны потерпевших, угрожающем жизни или здоровью водителя, и делает вывод, что в подобных случаях имеет место крайняя необходимость, поскольку вопрос встает уже о защите прав водителя, причинившего вред в соответствии со ст. 264 УК РФ.

Ключевое обстоятельство, позволяющее идентифицировать правовую квалификацию, это установление факта исключительной возможности виновного оказать помощь пострадавшему лицу. То есть, если виновный, к примеру, вызвал скорую помощь, или на месте дорожно-транспортного происшествия находились иные люди, которые оказали помощь пострадавшему, то действия виновного можно квалифицировать, как сопряженные с оставлением места его совершения.

Обстоятельством, позволяющим идентифицировать правовую квалификацию оставления места дорожно-транспортного происшествия по ст. 125 УК РФ может выступать осознание водителем, совершившим деяние, повлекшее причинение вреда потерпевшему, факта оставления в опасности

потерпевшего (что в принципе, соответствует приведенному нами выше критерию).

Также, возможна конкуренция ст. 264 УК РФ и общих составов умышленного причинения вреда здоровью или смерти, предусмотренными УК РФ.

Указанный вид конкуренции возникает в ситуациях, когда инсценировка дорожно-транспортного происшествия и управление автомобилем, выступающим в качестве орудия преступления, происходят в виду прямого умысла виновного, который намеренно нарушает правила дорожного движения, намереваясь причинить вред какому-либо лицу [10, с. 206].

Необходимо отдельно отметить, что выделение вышеперечисленных видов конкуренции уголовно-правовых норм достаточно условно, поскольку, конечно, на квалификацию деяния влияет не только установление вины, но и определение иных признаков состава преступления, однако на этих примерах мы ставим своей целью показать именно влияние признака субъективной стороны (включая его факультативные признаки, например, мотив) на квалификацию.

Подобное выделение конкретных случаев правоприменительной практики в сравнении с исследованием влияния формы вины на квалификацию преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, позволяет, во-первых, обозначить важность установления формы вины при квалификации деяния, а, во-вторых, обозначить те критерии определения формы вины, которые позволят наиболее правильно квалифицировать деяние.

Таким образом, на приведенных выше примерах можно видеть, что форма вины имеет ключевое значение для верной квалификации преступления.

Можно сформулировать общий вывод, что при рассмотрении субъекта преступления, нами был отмечен обязательный признак субъекта – лицо, управляющее транспортным средством.



Рассматривая признаки субъективной стороны преступления, были выявлены примеры схожего правового регулирования составов уголовно-правовых норм с отличием в форме вины, такие как: конкуренция ст. 264 УК РФ с квалифицирующим признаком «сопряжено с оставлением места его совершения» и ст. 125 УК РФ (Оставление в опасности), конкуренция ст. 264 УК РФ и общих составов умышленного причинения вреда здоровью или смерти, предусмотренными УК РФ, а также приведена судебная практика, иллюстрирующая такие случаи.

Особое внимание было уделено признаку оставления места происшествия.

Ключевое обстоятельство, позволяющее идентифицировать правовую квалификацию оставления места происшествия по ст. 264 УК РФ и оставления в опасности по ст. 125 УК РФ, это установление факта исключительной возможности виновного оказать помощь пострадавшему лицу.

## **Глава 3 Практические вопросы уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений**

### **3.1 Квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки автотранспортных преступлений**

Квалификация дорожно-транспортных преступлений, как отмечают многие ученые и практики, связана с большими проблемами и сложностями как законодательного, так и практического характера.

Так, как справедливо отмечает В.В. Егоркин, «в практически одинаковых правовых ситуациях дознание, следствие либо суд принимают порой прямо противоположные решения. Зачастую по-разному в следственной и судебной практике решаются вопросы об ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения; о круге лиц, подлежащих ответственности по ст. 264 УК РФ; при конкуренции рассматриваемой нормы и норм, предусматривающих ответственность за преступления против личности, и т.д. Изучение уголовных дел данной категории показывает, что суды не в полной мере воспринимают доктринальные требования, предъявляемые к обнаружению и доказыванию признаков исследуемого состава преступления. Часто случается, что субъекты правоприменительной деятельности по-разному решают возникшие вопросы практически в аналогичных правовых ситуациях. Например, при установлении ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, либо о круг лиц, привлекаемых к ответственности и прочее» [13, с. 35].

Квалификация преступления определяет основание и пределы ответственности лица, виновного в том или ином деянии. Невозможно создать универсальный метод, которым можно будет руководствоваться при разрешении того или иного правового вопроса, поскольку существует множество жизненных явлений и частных ситуаций, в каждом из которых

необходим индивидуальный подход. Безусловно, законом не допускается судебный произвол, поскольку они отчасти ограничены в своих действиях при осуществлении судопроизводства, в том числе и уголовного. Судья должен руководствоваться исключительно законом и совестью, и на основании исследований представленных доказательств принимать решения, опираясь на общие начала назначения наказания, которые прописаны в главе 10 УК РФ.

Одним из важнейших критериев назначения наказания является справедливость. Закон гласит, что наказание и иные меры уголовно-правового характера, применяемые к лицу, совершившему преступление, должны соответствовать характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного. В силу ст.ст. 61 и 63 УК РФ, отягчающие и смягчающие наказание обстоятельства являются исчерпывающими и расширительному толкованию не подлежат. Однако суд вправе установить в приговоре, что конкретное обстоятельство в определенном случае имеет существенное значение для принятия решения, то есть влияет на степень общественной опасности преступления или характеризуют личность виновного [14, с. 108].

Так, состояние опьянения осужденного лица судом может быть оценено двояко. При квалификации преступления по ст. 264 УК РФ состояние опьянения в момент совершения преступления не является ни отягчающим, ни смягчающим обстоятельством при назначении наказания. Однако, если данное лицо систематически находится в подобном состоянии, употребляет наркотические и другие сильнодействующие вещества, то это может быть учтено судом как обстоятельство, характеризующее личность виновного. Если же лицо оказалось в таком состоянии ввиду случайного стечения обстоятельств, это может быть следствием принуждения или обмана, то данное обстоятельство может смягчить ответственность за содеянное [11, с. 89].

Также пол, возраст, трудоспособность и другие обстоятельства, характеризующие личность виновного, учитываются судом для избрания вида

наказания в соответствии с существующими законодательными ограничениями. Для определения срока или размера избранного вида наказания учитываются данные о семейном и имущественном положении совершившего преступления лица, его состоянии здоровья, наличии на иждивении несовершеннолетних детей и иных нетрудоспособных лиц.

Как показывает судебная практика, «при квалификации деяний, повлекших за собой человеческие жертвы, допускаются серьезные ошибки при установлении объективных и субъективных признаков состава преступления. Тем самым, велика вероятность смещения состава ст. 264 УК РФ со смежными и иными составами преступлений» [30, с. 87].

В число возникающих проблем при квалификации преступлений по ст. 264 УК РФ входит вопрос о верном определении истинных причин и условий совершения автотранспортных преступлений. В случае, если правила были нарушены водителями обоих транспортных средств, необходимо выяснить первопричину возникших последствий, чьи действия или бездействия являлись решающими в данной ситуации [43, с. 185].

Смоделируем ситуацию, где водитель одного из транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения двигался со скоростью выше допустимой на данном участке дороги. В это время, другой выехал на полосу встречного движения для обгона медленно движущегося автомобиля. Как определить, кто в случае столкновения будет являться виновным в совершении ДТП? С одной стороны, предельно ясно, что вина лежит на водителе, выехавшем на встречную полосу. Однако, если бы первый водитель не превысил установленный скоростной режим, то последствий подобных масштабов возможно можно было бы избежать. А причиненный вред не привел бы не к уголовной ответственности, а к административной. Возникает вопрос, какую правовую оценку следует дать участникам данного дорожно-транспортного происшествия? При некоторых обстоятельствах при наступлении последствий, указанных в диспозиции рассматриваемой статьи, за нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств привлекаются к

уголовной ответственности оба водителя.

В законодательстве данное понятие не закреплено. В случае, если при нарушении ПДД и эксплуатации транспортных средств двумя или несколькими лицами, даже если в причинной связи с наступившими последствиями могут быть лишь действия одного из них, уголовная ответственность, должна грозить в качестве неосторожного сопричинения.

Нередки случаи, когда действия пассажира провоцируют на подобные последствия. В результате постороннего вмешательства водитель допускает совершение дорожно-транспортного происшествия с наступлением общественно опасных последствий. В таком случае, ответственность водителя исключается, а пассажир, в свою очередь, несет ответственность уже в зависимости от субъективной стороны. Если в ходе разбирательства будет выяснено, что вина пассажира данного транспортного средства была умышленной, то данное преступление будет квалифицировано по статье против личности. Если же вина будет выражена в форме неосторожности, то наступит уголовная ответственность по ст. 268 УК РФ (Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта). Нарушение участником движения, в том числе и пассажиром, правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть одного или более лиц также уголовное наказуемо [45, с. 217].

При квалификации преступлений по ст. 264 УК РФ возникает вопрос о месте совершения преступного деяния. Так, ряд исследователей считают, что «за пределами дороги нарушение правил дорожного движения быть не может» [28, с. 174]. Соответственно, подобные деяния необходимо относить к преступлениям, посягающим на иные охраняемые уголовным законом объекты. Поэтому место совершения преступления характеризуется как обязательный элемент состава преступного нарушения. Для других исследователей, место преступления – факультативный признак объективной стороны [24, с. 339].

В данном аспекте необходимо отметить, например, что Постановлением Президиума Ярославского областного суда Приговор Ростовского районного суда Ярославской области [36] в отношении гражданина Ф., осужденного по ч. 2 ст. 264 УК РФ, был отменен в связи с неправильным применением уголовного закона, а дело было прекращено за отсутствием в действиях Ф. состава преступления. Согласно Приговору, он был признан виновным в нарушении Правил дорожного движения, повлекшим по неосторожности смерть человека. Так, он, находясь в состоянии алкогольного опьянения возвращался с полевых работ на управляемом им комбайне вместе с находившимся на подножке гражданина Ж. Зная о неисправности тормозной системы, и превысив скорость, обеспечивающую безопасность движения, не справился с управлением комбайна, в результате чего комбайн опрокинулся и придавил Ж. От полученных повреждений потерпевший скончался на месте.

Таким образом, гражданин Ф. нарушил п. 1.5 ПДД РФ, а именно требование о том, что участники дорожного движения обязаны действовать так, чтоб не создавать опасности для движения и не причинять вреда окружающим, п. 2.3.1 ПДД РФ, не обеспечил исправное техническое состояние транспортного средства и не проверил его перед выездом, п. 2.7 ПДД РФ, управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, то есть поставил под угрозу безопасность движения, п. 10.1 ПДД РФ, превысил допустимую скорость, которая позволила бы обеспечить водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

Несмотря на то, что Ф. признал вину в содеянном, однако относительно смерти Ж. пояснил, что не знал изначально о его нахождении на подножке комбайна, поскольку тот забрался на нее без его ведома, а из кабины ему это не было видно. Таким образом можно сказать, что в части нарушения Ф. правил дорожного движения, повлекшее дорожно-транспортное происшествие было доказано, однако в материалах дела не нашло своей доказанности факт того, что деяние было совершено невиновно, то есть когда

лицо, его совершившее, не осознавало и по обстоятельствам дела не могло осознавать общественной опасности своих действий, а значит положения ч. 1 ст. 28 УК РФ не были применены.

После повторного исследования материалов дела было установлено, что Ф. не мог осознавать, что в результате допущенных им нарушений правил дорожного движения может пострадать Ж., а значит, что в его действиях отсутствует состав преступления, предусмотренный ч. 2 ст. 264 УК РФ. В результате приговор был отменен, а дело прекращено за отсутствием в действиях Ф. состава преступления [36].

Можно прийти к выводу, что квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств зависит от многих обстоятельств, в том числе и от технических составляющих, и общей ситуации на дороге и прочее. Каждое дело должно быть исследовано в полном объеме с привлечением специалистов. Соответственно, необходимо продолжать совершенствовать Правила и досконально изучать и разъяснять различные спорные ситуации.

Следующая проблема, которая требует также повышенного внимания, это проблема установления причинной связи между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Так, «часто возникают ситуации, когда факт нарушения Правил есть и доказан, однако не установлено никакой причинной связи с результатом, например, в случае непреодолимой силы природы, неправомерного поведения других участников движения и прочее» [48, с. 45]. Также, это может быть проблемы со здоровьем потерпевшего, которые привели к смерти после аварии, однако не являвшиеся последствием самих нарушений.

Рассмотрим пример из судебной практики. Гражданин П. при движении задним ходом по проезжей части совершил наезд на пешехода В., в результате чего потерпевшему были причинены телесные повреждения. В ходе судебного разбирательства стало известно, что В. скончалась в больнице. Согласно акту судебно-медицинского исследования трупа, причиной смерти В. стала

ишемическая болезнь сердца, проявившаяся с повторным переднеперегородным инфарктом миокарда с развитием кардиогенного шока. Также, на теле были обнаружены переломы шейки правого бедра со смещением, образовавшиеся незадолго до поступления в стационар. Судом было установлено, что гражданке В. был причинен средний вред здоровью по признаку расстройства здоровья сроком свыше 21 дня, за что грозит виновному административная ответственность по ст. 12.24 КоАП РФ [16]. Соответственно, событие преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, отсутствует [37].

Существуют также случаи, когда наступившие последствия являются следствием действий третьих лиц. Например, водитель транспортного средства совершил наезд на пешехода, однако причиной является не нарушение им правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а поведение собаки потерпевшего, который неожиданно выбежал на дорогу и потащил за собой хозяина. В данном случае, как отмечают исследователи, «в результате дорожно-транспортного происшествия потерпевшему был причинен тяжкий вред здоровью, однако причинная связь, связанная с нарушением соответствующих правил, следствием не установлена. Соответственно, вопрос об установлении причинной связи по делам по рассматриваемой статье должен подниматься только после установления факта нарушения Правил и выяснения характера последствий» [4, с. 141].

В диспозиции ст. 264 УК РФ указано в качестве обязательных последствий наступление тяжкого вреда здоровью, либо смерть одного или более лиц. Только в случае нарушения правил безопасности возможна квалификация по данной статье.

Так, гражданин В., управляя транспортным средством, совершил наезд на пешехода К., который решил перебежать дорогу в неполюженном месте в непосредственной близости от приближающегося транспортного средства, при этом не убедившись в безопасности своих действий с учетом погодных



условий и видимости. В ходе проведения уголовно-процессуальной проверки было установлено, что водителем не было совершено каких-либо нарушений. Следовал он с соблюдением скоростного режима на этом участке дороги, а при возникновении опасности им были приняты все меры для предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Таким образом, было установлено, что причиной аварии стало грубое нарушение пешехода, который в состоянии опьянения перебежал проезжую часть в неустановленном для перехода месте без учета расстояния до приближающегося автомобиля и его скорости, то есть не убедился в безопасности движения. Причиненные телесные повреждения привели к смерти пешехода по его неосторожности и в результате нарушений правил им самим. В результате полного исследования материалов дела, уголовное дело в отношении водителя по ч. 3 ст. 264 УК РФ было прекращено в связи с отсутствием состава преступления [38].

В целом, можно сформулировать общий вывод, что правильная квалификация состава преступления возможно при полном исследовании материалов дела с применением уголовного законодательства с учетом разъяснений Пленума Верховного Суда РФ. Чтобы исключить ошибки при квалификации транспортных преступлений необходимо полное разъяснение Пленума Верховного Суда РФ с учетом всех возможных ситуаций в данной категории преступлений.

### **3.2 Разграничение автотранспортных преступлений со смежными составами преступлений**

При квалификации конкретного преступления необходимо правильно и грамотно разграничить соответствующие нормы, содержащиеся в нормативно-правовых актах. Так, квалифицируя деяния лица как преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, необходимо разграничить данную уголовно-правовую норму с другими нормами (к примеру, ст.ст. 263, 268, 350 УК РФ).

Преступления, предусмотренные ст. 263 и 264 УК РФ, различаются между собой по признакам предмета и субъекта преступления. Предметом преступления, применительно к ст. 263 УК РФ, является железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт и метрополитен.

Так, «субъектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, является лицо, работающее на конкретном виде транспорта, указанного в диспозиции данной статьи, обязанное в соответствии с занимаемой должностью обеспечивать безопасность движения или эксплуатации транспорта. Таким образом, субъектом является лицо, осуществляющее управление транспортным средством (к примеру, машинист подвижного состава в метрополитене), либо лицо, в должностные обязанности которого входит организация эксплуатации транспортного средства (к примеру, диспетчер, регулирующий движение на железной дороге)» [46, с. 54].

При разграничении ст. 264 и 268 УК РФ, необходимо обратить внимание на субъект преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ. Субъектом выступает вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет, которое участвует в дорожном движении, но не принимает участия в управлении механического транспортного средства [17, с. 24].

Так, исследователи приводят следующий абстрактный случай: «пешеход, нарушая правила дорожного движения, переходил дорогу на запрещающий сигнал светофора, из-за этого водитель, проезжавший по данной дороге на разрешающий сигнал светофора, дабы не произошел наезд на пешехода, применил экстренное торможение и вывернул руль, в результате чего машину занесло и ударило о столб. Водителю был причинен тяжкий вред здоровью. Такая ситуация произошла в следствие нарушения лицом, переходившим дорогу на запрещающий сигнал светофора, поэтому данное лицо подлежит ответственности по ст. 268 УК РФ» [6, с. 53].

Статья 264 УК РФ также отличается от ст. 350 УК РФ. Данные преступления разграничиваются по предмету и субъекту. Предметами преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, являются боевые,

специальные транспортные средства Министерства обороны РФ и других воинских формирований. Как отмечают исследователи, «для данного вида преступления предусмотрен специальный субъект, им могут являться военнослужащие, проходящие службу по призыву или контракту, а также лица, которые пребывают в запасе, но в момент совершения преступления находятся на военных сборах» [9, с. 8]. Субъектом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ может быть любой военнослужащий, законно или не законно управляющий боевой или специальной машиной. Следует отметить, что при совершении деяния на своей личной машине, военнослужащий несет ответственность по ст. 264 УК РФ

Таким образом, «военнослужащий, проходящий военную службу по призыву либо по контракту, а также граждане, пребывающие в запасе, во время прохождения ими военных сборов, нарушивший ПДД или правила эксплуатации транспортных средств на боевой, специальной или транспортной машине, при наступлении тяжких последствий, несет ответственность по ст. 350, а не 264 УК РФ» [9, с. 9].

Рассматривая КоАП РФ, в частности, ст. 12.24 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего», мы видим, что состав данного правонарушения практически идентичен составу преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. При этом, «между данными нормами, относимым к разным сферам законодательства, различие состоит лишь в последствиях: в одном случае – причинение легкого или среднего вреда здоровью; в другом – причинение тяжкого вреда здоровью или смерти» [20, с. 382]. К лицу, совершившему правонарушение в первом случае применяется административная ответственность, во втором – уголовная.

Значимым различием между рассматриваемыми нормами УК РФ и КоАП РФ является то, что законодатель в ст. 12.24 КоАП РФ не указывает на то, что деяние является неосторожным, в то время, касаясь УК РФ, форма

вины в виде неосторожности определена непосредственно в диспозиции ст. 264 УК РФ. Как отмечают исследователи, «с субъективной стороны рассматриваемые правонарушения характеризуются умышленной виной по отношению к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в отношении последствий – неосторожной формой вины» [7, с. 38]. Вместе с тем, данная точка зрения является спорной, так как, как говорилось ранее, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является деянием неосторожным.

В соответствии с этим, существует необходимость в добавлении в ст. 12.24 КоАП РФ прямого указания закона на форму вины в виде неосторожности.

Если тяжкие последствия, указанные в ст. 264 УК РФ, наступили не только вследствие нарушения лицом, управляющим транспортным средством, Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но и ввиду несоблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил (неприменение пассажиром при поездке ремней безопасности, поездка на мотоцикле без мотошлема и т.п.), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие наказание, за исключением случаев, когда водитель не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров.

Однако, «когда возникает ситуация, в которой лицо, управляющее транспортным средством не нарушало правила дорожного движения (например, водитель ехал с положенной скоростью на зеленый сигнал светофора), а потерпевший, их напротив, нарушил (переходил дорогу на красный свет, или в неполюженном месте), уголовная ответственность не наступает. В такой ситуации, наступает лишь гражданско-правовая ответственность. Поскольку транспортное средство является источником повышенной опасности, лицо причинившее вред, при его использовании обязано возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. В приведенном выше примере это означает, что несмотря на то,

что пешеход переходил дорогу на красный свет, лицо, управлявшее транспортным средством, обязано возместить причиненный вред» [27, с. 162]. В данном случае, вопрос о применении уголовной либо административной ответственности решается в зависимости от последствий, которые наступили вследствие нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

По итогам проведенного в данном параграфе работы исследования, можно сформулировать общий вывод, что при разграничении автотранспортных преступлений со смежными составами преступлений возникают определенные сложности. Законодатель не дает точного определения дорожно-транспортного преступления, некоторые составы преступлений вызывают трудности при разграничении со ст. 264 УК РФ. Во избежание ошибок на практике, следует конкретизировать отдельные понятия и исключить спорные ситуации, а именно: ввести понятие дорожно-транспортного преступления, что позволит не путаться в составах со схожими правонарушениями; уточнить и закрепить норму, которая позволит безошибочно квалифицировать и отграничить состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

## Заключение

Проведенное в данной выпускной квалификационной работе исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

Анализ истории развития законодательства в сфере безопасности дорожного движения свидетельствует, что рассматриваемое преступление имеет сравнительно недолгий процесс становления. Длительное время дорожно-транспортные происшествия, в результате которых был причинен вред здоровью или смерть, рассматривались как преступления против личности.

В действующем законодательстве, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (автотранспортные преступления) – это предусмотренные УК РФ общественно опасные деяния (действия или бездействие), посягающие на безопасное функционирование транспорта, в результате чего наступают указанные в законе последствия. К видам автотранспортных преступлений можно отнести преступления, включенные в главу 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует считать безопасность функционирования (движения и эксплуатации) всех тех видов транспортных средств, о которых говорится в примечании к статье. При этом, объект нужно рассматривать как сложный, включающий в себя помимо общественных отношений в сфере безопасного функционирования транспорта, также жизнь и здоровье людей, окружающую среду и интересы безаварийной работы транспорта.

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может быть совершено как путем действия, так и бездействия, в зависимости от того, указания Правил дорожного движения какого вида нарушены (запрет или предписание). Причинная связь рассматриваемого преступления может иметь как простой, так и сложный характер. 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.

Субъект рассматриваемого преступления специальный, то есть, помимо признаков общего субъекта (вменяемость и достижение определенного возраста), виновное лицо должно отвечать и дополнительным признакам, предъявляемым диспозицией статьи - управление транспортным средством.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, характеризуется неоднородным психическим отношением субъекта к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (умысел и неосторожность), и к наступившим общественно опасным последствиям (неосторожная форма вины).

При квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходим индивидуальный подход к рассмотрению каждого отдельного случая. Что касается судебного усмотрения, то можно утверждать, что судья принимает решения, руководствуясь исключительно законом и совестью. Важно соблюдение принципа справедливости. Судья свободен в назначении наказания в установленных законом пределах, а при некоторых обстоятельствах – вправе назначить ниже низшего предела. Верная квалификация состава преступления дает возможность для индивидуализации наказания и дифференцировании ответственности за содеянное

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств зависит от многих обстоятельств, в том числе и от технических составляющих, и общей ситуации на дороге и прочее. Однако, при точной квалификации преступления по рассматриваемой статье важно установить причинно-следственную связь между деянием, которое включает в нарушении Правил и наступившими последствиями.

Ужесточение санкций за нарушения в состоянии опьянения путем

включения административного ареста, а также исключение возможности отказа от медицинского освидетельствования позволит значительно уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах. Также необходимо поддерживать уровень теоретических знаний водителей на знание Правил дорожного движения путем переквалификации с периодичностью хотя бы в 2 года.

Государство несет ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения, создавая надежные условия для граждан, в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Установка дорожных знаков, светофоров, искусственных неровностей и ограждений, нанесение разметок - все это является основой организации дорожного движения. Кроме того, ужесточена ответственность за нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств, проводится усиленный контроль на дорогах сотрудниками органов правопорядка, нередки и профилактические проверки водителей. Имеющиеся в работе предложения по совершенствованию уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут быть использованы, в том числе, и для проведения профилактических мероприятий.

Проведенное в данной выпускной квалификационной работе исследование позволяет сформулировать следующие предложения по совершенствованию законодательства в сфере уголовно-правовой ответственности за автотранспортные преступления:

- действующие правила дорожного движения не содержат определения, характеризующего такой вид транспорта, как электросамокаты. Необходимо закрепить определение электросамокатов в п. 1.2 Постановления Правительства РФ «О правилах дорожного движения, приравнять электросамокаты, мощность двигателя которых аналогична мощности мопедов, внести изменение в абз. 10 ч. 1 ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» касаясь права управления электросамокатом,



приравненным к мопеду. Данные изменения будут основой правового обеспечения безопасности как для пешеходов, так и для лиц, управляющих электросамокатами; закрепят правовой статус электросамокатов; позволят квалифицировать при ДТП лиц управляющих электросамокатами в качестве водителя данного транспортного средства, а не пешеходами;

- как показало проведенное исследование, при разграничении автотранспортных преступлений со смежными составами преступлений возникают определенные сложности. Законодатель не дает точного определения дорожно-транспортного преступления, некоторые составы преступлений вызывают трудности при разграничении со ст. 264 УК РФ. Во избежание ошибок на практике, следует конкретизировать отдельные понятия и исключить спорные ситуации, а именно: ввести понятие дорожно-транспортного преступления, что позволит не путаться в составах со схожими правонарушениями; уточнить и закрепить норму, которая позволит безошибочно квалифицировать и отграничить состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;
- чтобы исключить ошибки при квалификации автотранспортных преступлений, необходимо детальное разъяснение Пленума Верховного Суда РФ с учетом всех возможных ситуаций в данной категории преступлений.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Апелляционное постановление Центрального окружного военного суда Свердловской области от 25 февраля 2020 г. по делу № 22-26/2020 // СПС Консультант Плюс
2. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2019. № 1. С. 95-99.
3. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1. С. 4-8.
4. Бавсун М.В., Карпов К.Н., Комарикова С.А. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : учебное пособие. – Омск, 2020. 242 с.
5. Баишев М.Р. История развития ответственности за нарушение правил дорожного движения в отечественном уголовном праве // Вопросы теории и практики российской правовой науки. Сборник статей научно-практической конференции. – М., 2019. С. 62-65.
6. Баранчикова М.В. Конкуренция уголовно-правовых норм при квалификации нарушений правил дорожного движения, совершаемых водителями транспортных средств // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник статей. – М., 2017. С. 52-56.
7. Баранчикова М.В. Проблемы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения, сопряженных с оставлением места их совершения // Уголовное законодательство: вчера, сегодня, завтра. Материалы научно-практической конференции. – М., 2019. С. 37-42.
8. Баранчикова М.В. Уголовная ответственность за нарушения правил дорожного движения, совершенные водителями в состоянии опьянения, и

проблемы их квалификации // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 1. С. 24-27.

9. Берестеньков Г.В., Маркова А.С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Верховенство права: международный и государственный аспект. Сборник статей по итогам научно-практической конференции. – М., 2019. С. 6-10.

10. Великая В.О. Особенности субъективных признаков состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Образование и наука в современных реалиях: сборник материалов научно-практической конференции. – М., 2017. С. 205-208.

11. Волколупова В.А., Сенцов А.С. Особенности регламентации ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном законодательстве // Актуальные проблемы уголовного законодательства на современном этапе: сборник научных трудов научно-практической конференции. – М., 2018. С. 87-94.

12. Воронцова С.В., Мельникова Т.Е. Ответственность за нарушения правил дорожного движения (сравнительно-правовое исследование) : монография. – М., 2017. 389 с.

13. Егоркин В.В. О некоторых проблемах квалификации преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Юридические науки. 2017. № 1. С. 35-37.

14. Журавель А.В. Некоторые вопросы квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вопросы эволюции правовой мысли человечества: сборник статей научно-практической конференции. – М., 2017. С. 106-110.

15. Исаева О.Н. Субъективные признаки нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Инновационные подходы в

современной науке: сборник статей по материалам научно-практической конференции. – М., 2019. С. 48-51.

16. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изменениями на 9 марта 2022 г.) // Собрание законодательства РФ. 2001. №52. Ч. 2 Ст. 5216

17. Козубенко Ю.С. О уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Юридический факт. 2018. № 24. С. 23-25.

18. Конституция РФ от 12 декабря 1993 г. (с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) // Российская газета. 1993. 25 декабря.

19. Кудряшов А.В. Проблемы эффективности уголовного наказания за нарушение правил дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. 2018. Т. 3. № 1. С. 84-86.

20. Лагуткина Н.Б., Фатикзянова В.А. Уголовная ответственность, связанная с нарушением правил дорожного движения // Актуальные вопросы юридической науки и практики: сборник научных трудов научно-практической конференции. – М., 2018. С. 380-383.

21. Лукин В.К., Медведева Э.А. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения // Экономика. Право. Печать. Вестник КСЭИ. 2017. № 4. С. 65-70.

22. Магомедов Б.И. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Актуальные проблемы современной науки. Материалы Российской научно-практической конференции. – М., 2018. С. 134-136.

23. Молчанова Е.В. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения повлекших тяжкий вред здоровью человека или смерть // Проблемы и перспективы в международном трансфере инновационных технологий: сборник статей научно-практической конференции. – М., 2020. С. 79-82.

24. Наговицына А.И. Уголовно-правовая характеристика нарушений правил дорожного движения // Молодой ученый. 2019. № 47. С. 338-341.

25. Определение Конституционного Суда РФ от 30 июня 2020 г. № 1639-О // СПС Консультант Плюс.

26. Османов М.Х. Становление и развитие института уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Лучшая научная статья: сборник статей. – М., 2017. С. 142-146.

27. Паршин Д.В. Эффективность наказаний за нарушения правил дорожного движения // Научный дайджест Восточно-Сибирского института МВД России. 2019. № 3. С. 160-164.

28. Паршина И.М. Некоторые вопросы квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Проблемы формирования правового социального государства в современной России. Материалы научно-практической конференции. – М., 2019. С. 174-175.

29. Пермякова М.А. Особенности уголовно-правовой оценки нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Гражданин и право. 2018. № 9. С. 13-15.

30. Пикуров Н.И., Баранчикова М.В. Вопросы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения в постановлении пленума и судебной практике // Уголовное право. 2017. № 2. С. 86-94.

31. Попова Д.О. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Молодой ученый. 2018. № 37. С. 68-70.

32. Попович Д.Н. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник науки и образования. 2019. № 1. С. 83 - 85.

33. Постановление Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2018 г. № 17-П // СПС Консультант Плюс

34. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (с изменениями на 24 мая 2016 г.) // СПС Консультант Плюс.

35. Приговор Миасского городского суда Челябинской области от 14 июня 2019 г. по делу № 1-235/2019 // СПС Консультант Плюс.

36. Приговор Ростовского районного суда Ярославской области от 20 февраля 2020 г. // СПС Консультант Плюс.

37. Приговор Центрального районного суда г. Тольятти от 15 мая 2020 г. // СПС Консультант Плюс.

38. Приговор Центрального районного суда г. Тольятти от 20 июня 2019 г. // СПС Консультант Плюс.

39. Саидов А.М. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Евразийский научный журнал. 2017. № 11. С. 189-190.

40. Сирохин А.И. Исторические особенности развития юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Евразийский юридический журнал. 2017. № 8. С. 209-211.

41. Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (с изменениями на 9 марта 2022 г.) // Собрание законодательства РФ. 1996. №26. Ст. 2458.

42. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменениями на 29 ноября 2021 г.) // Собрание законодательства РФ. 1995. №50. Ст. 4873.

43. Ходанович Е.А. Особенности назначения наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Современная наука: актуальные вопросы, достижения и инновации. Сборник статей научно-практической конференции. – М., 2018. С. 184-186.

44. Хомик И.Ю. Объект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Colloquium-journal. 2019. № 17. С. 65-66.

45. Шихбабаев Р.М. Актуальные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Проблемы совершенствования законодательства: сборник научных статей. - Махачкала, 2020. С. 216-218.

46. Шишенков К.С., Медведев Е.В. Проблемы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по уголовному законодательству РФ // Высшая школа: научные исследования. Сборник научных статей. – М., 2019. С. 54-60.

47. Шошин Д.А. Проблемы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Юридический факт. 2019. № 42. С. 24-26.

48. Яськова Е.Е. Проблемы квалификации нарушений правил дорожного движения по совокупности преступлений // Общественная безопасность, законность и правопорядок: сборник статей по итогам научно-практической конференции. – М., 2017. С. 43-47.