

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Уральский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»**

Кафедра уголовного права

**А. Н. Пашнин
И. С. Макеева
Г. Ш. Аюпова**

**ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Учебное пособие

**Екатеринбург
2019**

ББК 67.408.134-2
П224

Пашнин А. Н.

П224 *Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учебное пособие* / А. Н. Пашнин, И. С. Макеева, Г. Ш. Аюпова. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2019. – 48 с.

ISBN 978-5-88437-645-8

Рецензенты: **Р. А. Забавко**, заместитель начальника кафедры общеправовой подготовки Восточно-Сибирского института МВД России, кандидат юридических наук;
Э. Ю. Бадальянц, доцент кафедры уголовного права и криминологии Рязанского филиала Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, кандидат юридических наук, доцент

В учебном пособии рассматриваются особенности объективных и субъективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, формулируется позиция по дискуссионным вопросам, которые отражаются на качестве правоприменительной деятельности и приводят к ошибкам при квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Издание способствует формированию общепрофессиональных и профессиональных компетенций, в числе которых можно выделить способность юридически правильно квалифицировать факты, события и обстоятельства; способность квалифицированно применять нормативные правовые акты в конкретных сферах юридической деятельности. Направлено на реализацию приоритетного профиля подготовки «Деятельность подразделений дознания».

Пособие предназначено для профессорско-преподавательского состава, курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, сотрудников подразделений дознания и предварительного следствия органов внутренних дел Российской Федерации.

Обсуждено на заседании кафедры уголовного права УрЮИ МВД России (протокол № 17 от 14 ноября 2018 г.).

Рекомендовано к использованию в образовательном процессе методическим советом УрЮИ МВД России (протокол № 11 от 17 декабря 2018 г.).

ISBN 978-5-88437-645-8

ББК 67.408.134-2

© А. Н. Пашнин, И. С. Макеева,
Г. Ш. Аюпова, 2019
© Уральский юридический институт
МВД России, 2019

ВВЕДЕНИЕ

Предупреждение дорожно-транспортных происшествий, происходящих по вине лиц, управляющих транспортным средством, является одной из актуальных современных задач, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Согласно данным официальной статистики за последние несколько лет наметилась тенденция сокращения количества рассматриваемых преступлений. Так, за 2018 г. в России было выявлено 20144 преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. По сравнению с аналогичным периодом предыдущего года отмечается снижение количества таких противоправных деяний на 3,5 %¹.

Однако особую тревогу вызывает статистика смертельных случаев. Так, за 2018 г. на территории России по вине водителей произошло 148 142 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибло 15 297 человек, что составило 84 % от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Следует отметить, что пятая часть смертельных случаев приходится на дорожно-транспортные происшествия, произошедшие по вине лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения².

Согласно указу Президента России от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» повышение безопасности дорожного движения и снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий являются одним из приоритетных направлений государственной политики страны³. Самостоятельной проблемой в рамках данного направления является совершенствование системы правового регулирования противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Результаты анализа изменений российского законодательства, произошедших за последние 20 лет, свидетельствуют об устойчивой тенденции ужесточения ответственности за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Вместе с тем эффективность указанных норм повышается несущественно, что объясняется, в частности, наличием пробелов в законодательстве о безопасности дорожного движения, несовершенством понятийного аппарата, отсутствием корреляции отдельных положений нормативных правовых актов между собой.

Высокая степень общественной опасности нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также неблагоприятная динамика дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине

¹ Статистические сведения ГИАЦ МВД России. URL: [https:// www.mvd.ru/](https://www.mvd.ru/)

² Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. ГИБДД России. URL: <http://www.gibdd.ru/>

³ Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // СПС «Гарант».

лиц, управляющих транспортным средством, потребности следственной и судебной практики в решении вопросов применения ст. 264 УК РФ свидетельствуют о необходимости комплексного подхода к совершенствованию норм российского законодательства, имеющих направленность на общую и частную превенцию нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель пособия – на основе анализа теоретических аспектов и сложившейся судебно-следственной практики дать характеристику признаков составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, обеспечить обучающихся и работников правоприменительных органов необходимыми знаниями об актуальных вопросах квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Данная цель достигается путем решения следующих задач:

1) на основе юридического анализа современного уголовного законодательства дать толкование признаков составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ;

2) используя судебные решения по конкретным уголовным делам, рассмотреть проблемные вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

3) сформировать у обучающихся устойчивые навыки и умения применения норм Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Учебное пособие предназначено для курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России, обучающихся по специальностям 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности и 40.05.02 Правоохранительная деятельность, и будет способствовать освоению темы «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» дисциплины «Уголовное право» и формированию следующих компетенций:

– способности использовать знания основных понятий, категорий, институтов, правовых статусов субъектов правоотношений применительно к отдельным отраслям юридической науки;

– способности реализовывать нормы материального и процессуального права, законодательство Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права в профессиональной деятельности;

– способности принимать решения и совершать юридические действия в точном соответствии с законодательством Российской Федерации;

– способности юридически правильно квалифицировать факты, события и обстоятельства;

– способности квалифицированно применять нормативные правовые акты в конкретных сферах юридической деятельности;

– способности квалифицированно толковать нормативные правовые акты;

– способности осуществлять производство дознания по уголовным делам.

1. ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБУСЛОВЛЕННЫЕ ПРИЗНАКАМИ ОБЪЕКТА И ПРЕДМЕТА

Установление объекта преступления имеет исключительное значение для правильной квалификации деяния, а также позволяет определить пределы действия уголовно-правовой нормы, уяснить ее сущность и природу.

Теорией уголовного права разработаны методологические основы классификации объектов, как по вертикали: общий, родовой, видовой и непосредственный, так и по горизонтали: основной, дополнительный и факультативный.

В специальной литературе встречаются различные учения об объекте преступления, такие как теория объекта преступления как общественного отношения, как правового блага, как субъективного права, нормативная теория объекта преступления и т. п.¹ Все перечисленные подходы заслуживают внимания, многие из них были поддержаны российскими учеными².

Однако, учитывая положения ст. 2 УК РФ, которая устанавливает перечень наиболее значимых общественных отношений, подлежащих уголовно-правовой охране, сущность объекта следует определять через общественные отношения. Таким образом, общим объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является совокупность общественных отношений, охраняемых уголовным законом.

Согласно представленной классификации и структуре УК РФ родовым объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является группа однородных общественных отношений, обеспечивающих общественную безопасность. В соответствии с п. 4 Концепции общественной безопасности в Российской Федерации обеспечение общественной безопасности является одним из приоритетных направлений государственной политики в сфере национальной безопасности России³.

В специальной литературе встречается позиция, согласно которой родовым объектом рассматриваемого преступления признаются общественные отношения в сфере безопасного функционирования транспорта. Так, А. И. Коробеев, поддерживая данную точку зрения, ссылается на то, что чрезмерно широкая трактовка понятия «общественная безопасность» не отражает специфики родового объекта транспортных преступлений⁴.

¹ См.: *Ермакова О. В.* Характеристика основных теорий объекта преступления // Алтайский юридический вестник. 2015. № 10. С. 65.

² См.: Уголовное право России. Части Общая и Особенная: 2-е изд., перераб. и доп. / под ред. А. В. Бриллиантова. М.: Проспект, 2015. С. 109.

³ Указ Президента РФ от 14 ноября 2013 г. № Пр-2685 «Об утверждении Концепции общественной безопасности в Российской Федерации» // СПС «Гарант».

⁴ См.: *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. URL: <http://www.kniga.com/>

Смысл собирательного понятия «функционирование» заключается в движении и эксплуатации, что в целом сравнимо с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспорта.

Общественная безопасность в широком понимании включает в себя несколько групп общественных отношений, защищаемых нормами, предусмотренными гл. 24–28 УК РФ, в том числе безопасность функционирования (движения и эксплуатации) транспорта.

Так, согласно п. 13 Концепции общественной безопасности в Российской Федерации эффективность обеспечения общественной безопасности во многом зависит от функционирования системы обеспечения безопасности населения на железнодорожном, автомобильном, водном и воздушном транспорте. Из этого следует, что безопасность движения и эксплуатации транспорта (железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного и т. п.) является одним из элементов общественной безопасности. В этой связи безопасность функционирования (движения и эксплуатации) транспорта представляет собой более узкую группу общественных отношений и является частью родового объекта, то есть выступает в качестве видового.

В соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза эксплуатация транспортного средства – стадия жизненного цикла транспортного средства, на которой осуществляется его использование по назначению, с момента его государственной регистрации до утилизации¹.

Учитывая вышеизложенное, безопасность эксплуатации транспортных средств отражает состояние защищенности личности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, как результат соответствия технического состояния транспортного средства предъявляемым требованиям.

В науке уголовного права также встречаются иные точки зрения по поводу видового объекта рассматриваемого преступления. Так, существует позиция, согласно которой под видовым объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, фактически понимается транспортная безопасность², то есть «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства». В свою очередь, акт незаконного вмешательства – противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающий безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекший за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавший угрозу наступления таких последствий³.

¹ Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"» // СПС «КонсультантПлюс».

² См.: Алтухов С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: монография. Ростов н/Д, 2017. С. 7.

³ Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СПС «Гарант».

В соответствии с приказом Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. в перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспорта включены угроза взрыва, угроза захвата, угроза поражения опасными веществами и т. п.¹ Следует отметить, что понятие транспортной безопасности существенно сужено, фактически приведено к состоянию защищенности объектов транспорта от угроз террористического характера.

Таким образом, согласно действующему законодательству понятия «безопасность движения и эксплуатации транспорта» и «транспортная безопасность» не равнозначны, что представляется спорным.

В науке уголовного права выделяется три вида непосредственного объекта: основной, дополнительный и факультативный. Основной непосредственный объект, обладая теми же свойствами, что и видовой и родовой объекты, является их составной частью, именно он определяет социальную направленность преступления, его правовую природу и место уголовно-правовой нормы в системе уголовного закона.

В теории уголовного права продолжают споры относительно определения основного непосредственного объекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Так, например, И. В. Танага в качестве такового называет безопасность дорожного движения, отражающую степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий². Однако необоснованное ограничение круга охраняемых законом общественных отношений, проявляющееся в игнорировании такой группы отношений, как безопасность эксплуатации транспортных средств, может повлечь за собой ошибки в правоприменительной деятельности.

С точки зрения В. Г. Волколупова, основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются «безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»³. Однако, согласно философской энциклопедии, условие – это «совокупность объектов (вещей, процессов, отношений и т. д.), необходимых для возникновения, существования или изменения данного объекта (обусловливаемого)»⁴.

¹ Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. // СПС «КонсультантПлюс».

² См.: *Танага И. В.* Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы уголовно-правового регулирования и предупреждения: автореф. ... дис. канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2010. С. 19.

³ *Волколупов В. Г.* Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 Уголовного кодекса Российской Федерации) // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2016. Т. 15. С. 2201–2205. URL: <http://e-koncept.ru/2016/96360.htm>.

⁴ URL: <http://dic.academic.ru/>

Безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспортных средств можно определить как состояние, при котором отсутствует либо минимизирована опасность вредного воздействия дорожно-транспортных происшествий и их последствий на участников дорожного движения комплексом организационных, инженерно-технических и иных мероприятий, включая соблюдение различными субъектами требований правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выполнение доброкачественного ремонта транспортных средств и т. п. Представляется, что предложенное В. Г. Волколуповым понятие является чрезмерно широким.

Следует согласиться с мнением большинства ученых, согласно которому основным непосредственным объектом рассматриваемых преступлений являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств¹.

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», под безопасностью дорожного движения понимается состояние процесса дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий².

Рассматриваемое понятие представляется заузненным, так как акцент смещается в сторону обеспечения безопасности именно участников дорожного движения. Однако в результате дорожно-транспортного происшествия вред может быть причинен не только названным субъектам, но и третьим лицам, не принимавшим непосредственного участия в дорожном движении.

Так, например, приговором Центрального районного суда г. Омска от 5 декабря 2016 г. Р. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Р., не справившись с управлением, допустил наезд на здание кафе. В результате чего сотруднице кафе были причинены телесные повреждения, которые в совокупности оценены как тяжкий вред здоровью. Таким образом, в рассматриваемой ситуации вред в результате дорожно-транспортного происшествия был причинен лицу, не принимавшему непосредственного участия в дорожном движении³.

Таким образом, под безопасностью дорожного движения следует понимать состояние системы общественных отношений, возникающих в процессе

¹ См.: *Балашов С. К.* Об универсализации ответственности за совершение некоторых транспортных преступлений // *Юристь-правоведь*. 2007. № 2. С. 33; *Коробеев А. И.* Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // *Законы России: опыт, анализ, практика*. 2007. № 11. С. 39; *Тяжкова И. М.* Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. С. 121.

² Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // СПС «Гарант».

³ Приговор Центрального районного суда г. Омска от 5 декабря 2016 г. URL: <http://sudact.ru/>

перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, при котором обеспечивается защищенность личности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Следует отметить, что дорожное движение представляет собой процесс взаимодействия различных его участников (водителей, пассажиров, пешеходов). Вместе с тем механизм причинения вреда объекту преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, связан исключительно с нарушением соответствующих правил лицом, управляющим транспортным средством. Таким образом, представляется, что основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, отражающая степень защищенности личности от дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине лиц, управляющих транспортным средством.

Особый интерес представляет мнение Н. И. Исаева, который выделяет в качестве непосредственного объекта «отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека, в рамках соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», что представляется спорным. Согласно указанной позиции, подчеркивается специфика рассматриваемого преступления, состоящая в обеспечении безопасности личности в процессе функционирования транспортных средств, в связи с чем жизнь и здоровье выдвигаются на первый план. Вместе с тем Н. И. Исаев выделяет и дополнительный объект – жизнь и здоровье человека¹, таким образом, усиливая значимость указанных общественных отношений.

Действительно, учитывая конструкцию рассматриваемой нормы, следует выделить дополнительный непосредственный объект – здоровье человека, и факультативный – жизнь.

В свою очередь, в литературе имеет место позиция, согласно которой жизнь и здоровье человека следует признавать основным непосредственным объектом, а безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – дополнительным². Соответственно, ставится под сомнение и вопрос о месте уголовно-правовой нормы в иерархии преступлений, представленной в Особенной части УК РФ. Так, ряд авторов предлагают отнести преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, к деяниям против жизни и здоровья³.

Однако, по справедливому замечанию А. И. Чучаева, «непосредственным объектом любого преступления являются только те отношения, ущерб кото-

¹ См.: *Исаев Н. И.* Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: науч.-практ. пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011. С. 84.

² См.: *Проценко С. В.* Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // *Российский следователь.* 2010. № 14. С. 24–25.

³ См.: *Аниязи М. К.* Преступления против жизни. М., 1964. С. 18.

рым причиняется в каждом случае его совершения»¹. Так, при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, перманентно воздействию подвергается безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а жизнь и здоровье взаимно выступают в качестве альтернативных общественных отношений. Об этом свидетельствует и тот факт, что согласно первоначальной редакции ч. 1 ст. 264 УК РФ уголовно-правовой охране наравне с жизнью и здоровьем подлежала собственность.

В свою очередь, наличие дополнительного объекта в значительной степени влияет на характер и степень общественной опасности посягательства, что и наблюдается при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Так, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является проступком. Учитывая конструкцию ст. 264 УК РФ, следует отметить, что уголовно-правовая охрана безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств осуществляется опосредованно. Однако 31 декабря 2014 г. УК РФ дополнен ст. 264¹, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию². Указанное деяние признается преступлением, так как оно характеризуется повышенной общественной опасностью, независимо от наступления тех или иных общественно опасных последствий. Это свидетельствует о изменении подхода законодателя к транспортным преступлениям.

Плюрализм также отмечается в вопросе соотношения дополнительного и факультативного объекта. Так, в специальной литературе встречается мнение, что дополнительным объектом состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует признавать жизнь и здоровье человека, а факультативным – общественные отношения, охраняющие собственность³.

В результате совершения преступления дополнительный объект в обязательном порядке подвергается воздействию наряду с основным непосредственным, что наблюдается при совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. В свою очередь, факультативный объект преступления не является обязательным признаком состава преступления, однако если он предусмотрен в законе в качестве квалифицирующего обстоятельства, то его наличие может оказать влияние на квалификацию преступления. Основная функция факультативного объекта заключается в том, что при его наличии степень общественной опасности преступления повышается, данный факт должен быть учтен при назначении вида и размера наказания.

¹ *Чучаев А. И.* Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1990. С. 254.

² Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // СПС «Гарант».

³ См.: *Глистин В. К.* Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. Л., 1979. С. 113.

Факультативный объект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, – жизнь человека (ч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ) или жизнь двух и более лиц (ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ), кроме того в результате совершения преступлений данного вида может быть причинен вред собственности. Однако причинение материального ущерба не влияет на квалификацию деяния, в связи с чем отношения собственности не могут быть признаны факультативным объектом состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Таким образом, представляется, что основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, отражающая степень защищенности личности от дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине лиц, управляющих транспортным средством, дополнительным – здоровье человека (ч. 1, 2 ст. 264 УК РФ), факультативным – жизнь (ч. 3–6 ст. 264 УК РФ).

В юридической литературе ведется дискуссия о значении и месте транспортного средства как признака состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Наибольшее распространение получила точка зрения, согласно которой транспортное средство признается предметом¹. Вместе с тем некоторые авторы транспортное средство определяют как орудие или средство совершения преступления. Указанная точка зрения, как правило, основана на позиции, согласно которой основным непосредственным объектом нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является жизнь и здоровье человека². Оценка указанной точки зрения дана ранее.

Сторонниками рассматриваемой позиции также отмечается, что при квалификации деяния по ст. 264 УК РФ причинение ущерба транспортному средству имеет нейтральное уголовно-правовое значение, то есть «транспортные средства лишь выступают инструментом, при помощи которого осуществляется дорожное движение»³. Однако орудие или средство являются признаком объективной стороны состава преступления. Вместе с тем транспортное средство при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является условием уголовной ответственности, относящимся к характеристике субъекта – лицо, управляющее транспортным средством. Кроме того, преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, является неосторожным. Использование транспортного средства для достижения

¹ См.: Чучаев А. И., Грачева Ю. В. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2015. № 3. С. 9; Косарев М. Н., Рублев А. Г. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: состав преступления и вопросы его квалификации (ст. 264 УК РФ): учеб. пособие. Екатеринбург, 2016. С. 10–15.

² См.: Проценко С. В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. № 14. С. 25.

³ Авдалян М. Э. Основание криминализации и криминообразующие признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2015. С. 114.

какого-либо преступного результата предопределяет умышленный характер деяния и служит основанием его разграничения от преступлений против жизни и здоровья¹.

В этой связи следует отметить, что Пленум Верховного Суда РФ стоит на позиции, согласно которой транспортное средство не может быть признано орудием, оборудованием или иным средством совершения рассматриваемого преступления для целей применения п. «г» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ².

Так, например, С. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. Как усматривается из приговора, суд первой инстанции, сославшись на п. 1 ч. 3 ст. 81 УПК РФ, признал автомобиль, принадлежащий С., средством совершения преступления и принял решение о его конфискации в доход государства. Апелляционным постановлением от 21 ноября 2017 г. указанное решение было отменено³.

Предмет нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – механическое транспортное средство. Учитывая бланкетный характер диспозиции ст. 264 УК РФ, в целях толкования используемых УК РФ понятий следует обратиться к нормативным правовым актам иных отраслей права.

В Правилах дорожного движения под механическим транспортным средством в целом понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется на любые тракторы и самоходные машины⁴, о чем законодатель дополнительно информирует в примечании 1 к ст. 264 УК РФ.

Вместе с тем в УК РФ при определении предмета рассматриваемого преступления используется формулировка «транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право», которая также встречается в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ. Так, в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» на управление автотранспортом, троллейбусом и трамваем предоставляется специальное право соответствующей категории или подкатегории. Учитывая,

¹ См.: *Любимов Л. В.* Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2005. С. 146.

² 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» // СПС «Гарант».

³ Апелляционное постановление № 22-3856/2017 от 21 ноября 2017 г. URL: <http://sudact.ru/>

⁴ Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) // СПС «Гарант».

что к механическим транспортным средствам также относятся самоходные машины, следует отметить, что на управление самоходными машинами требуется наличие удостоверения тракториста-машиниста¹.

Кроме того, в судебной и следственной практике возникают трудности, связанные с установлением типа транспортного средства. Так, например, приговором Чернянского районного суда Белгородской области от 26 октября 2017 г. М. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 109 УК РФ, при следующих обстоятельствах. 2 июня 2016 г. М., работающий водителем погрузчика марки «MLT 741 120 LSU» (Маниту), выполнял работы по загрузке тюков сухого сена на поле, где выполняли работу водители автомобилей «КАМАЗ» Г. и А. После обеденного перерыва управляющий И. дал указание переместить закрепленную за М. технику на другое поле. С этой целью М., подав звуковой сигнал, не убедившись в отсутствии людей по пути следования, начал движение задним ходом и совершил наезд задним колесом погрузчика на А. В результате чего наступила смерть последнего. По мнению суда, термином «автотранспортные средства» обозначают легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили, прицепы, полуприцепы, автопоезда, эксплуатируемые на автомобильных дорогах; погрузчик «MLT 741 120 LSU» (Маниту), разработанный специально для выполнения сельскохозяйственных работ, к ним не относится².

Исходя из положений нормативных правовых актов³, указанный погрузчик относится к кормоуборочным машинам и агрегатам и является самоходной машиной, то есть относится к предмету преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Кроме того, М. допустил наезд на А. после выполнения работы по загрузке тюков сухого сена на поле, выполняя указание по перемещению транспортного средства. В связи с чем содеянное М. подлежит квалификации по ч. 3 ст. 264 УК РФ.

В связи с принятием постановления Правительства РФ от 22 марта 2014 г. № 221 понятие «механическое транспортное средство» существенно расширено за счет включения в указанный перечень мопеда. Так, в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 дополнительно разъяснено, что к механическим транспортным средствам также относятся квадрициклы и мопеды⁴. Это дает основание полагать, что иные транспорт-

¹ Постановление Правительства РФ от 12 июля 1999 г. № 796 «Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)» // СПС «Гарант».

² Приговор Чернянского районного суда Белгородской области от 26 октября 2017 г. по делу № 1-45/2017. URL: <http://sudact.ru/>

³ Постановление Правительства РФ от 12 июля 1999 г. № 796 «Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)» // СПС «Гарант».

⁴ 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 эксплуата-

ные средства, технические характеристики которых соответствуют техническим характеристикам перечисленных средств передвижения, также включены в предмет состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Отдельного внимания заслуживает вопрос разграничения таких транспортных средств, как квадрицикл и квадроцикл. Согласно законодательству о безопасности дорожного движения, квадрицикл приравнивается к мопедам. При этом на управление квадрициклом в зависимости от технических характеристик конкретного транспортного средства требуется специальное право категории «М» либо подкатегории «В1»¹.

В свою очередь, квадроцикл – это четырехколесное транспортное средство, обладающее повышенной проходимостью, возможностью перевозки грузов и буксировки прицепа или оборудования, оснащенное системой управления мотоциклетного типа и его «верховой» посадкой².

Квадроцикл (снегоболотоход, мотовездеход и т. п.) является самоходной машиной, управление которой допускается при наличии удостоверения тракториста-машиниста (тракториста), подтверждающего наличие специального права подкатегории «А1»³. Учитывая вышеизложенное, квадроцикл также следует признавать предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Так, например, приговором Мытищинского городского суда от 13 февраля 2017 г. Ф. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Ф., не имея удостоверения тракториста-машиниста, дающего право управления внедорожными мототранспортными средствами, управлял технически исправным мотовездеходом без регистрационного знака. Ф., двигаясь по правой полосе движения, не справился с управлением транспортного средства, после чего выехал в кювет, где допустил опрокидывание мотовездехода. В результате чего пассажиру мотовездехода причинен тяжкий вред здоровью⁴.

Особый интерес представляет квалификация деяния, когда лицо управляет такими инновационными средствами передвижения, как гироскутер, моноколесо, сегвей, трициклопод, электроскейт, электроскетборд, электросамокат и т. п. Так, например, гироскутер (от англ. GyroScooter) – это самобалансирующееся уличное электрическое средство передвижения, выполненное в форме поперечной планки с двумя колесами по бокам⁵. Сегвей (от англ.

ции транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // СПС «Гарант».

¹ Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

² См.: Зеер В. А., Жарков И. С., Сорокин А. А. Транспортное средство особо малого класса повышенной проходимости // Вестник Красноярского государственного аграрного университета. 2011. № 3 (54). С. 47.

³ Постановление Правительства РФ от 12 июля 1999 г. № 796 «Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)» // СПС «Гарант».

⁴ Приговор Мытищинского городского суда от 13 февраля 2017 г. URL: <http://sudact.ru/>

⁵ URL: <http://wordsonline.ru/>

Segway) – это электрический самобалансирующийся самокат-скутер с двумя колесами, расположенными по обе стороны от водителя¹.

Представляется, что перечисленные технические средства не относятся к предмету преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, так как они являются индивидуальными средствами передвижения и не предназначены для движения по дорогам. Лица, управляющие ими, приравниваются к пешеходам, как и лица, использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства².

Рассматриваемое преступление следует отличать от нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ). В указанной норме законодатель предусмотрел уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств иными участниками движения, в том числе лицами, управляющими средствами передвижения, не относящимся к перечисленным в диспозиции ст. 264 УК РФ.

Стоит отметить, что боевые, специальные и транспортные машины (танки, бронетранспортеры, боевые машины пехоты и т. п.) не входят в предмет преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. При нарушении лицами правил вождения и эксплуатации перечисленных транспортных средств уголовная ответственность наступает в соответствии со ст. 350 УК РФ. Таким образом, разграничение преступлений, предусмотренных ст. 264, 268 и 350 УК РФ, следует проводить по объекту и предмету преступления, а также по субъекту деяния.

Таким образом, основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, отражающая степень защищенности личности от дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине лиц, управляющих транспортным средством.

Учитывая конструкцию рассматриваемой нормы, следует выделить дополнительный непосредственный объект – здоровье человека (ч. 1, 2 ст. 264 УК РФ), и факультативный – жизнь (ч. 3–6 ст. 264 УК РФ).

На практике и в теории остается множество спорных моментов, касающихся толкования такого признака, как механическое транспортное средство. Согласно действующей редакции ст. 264 УК РФ к предмету рассматриваемого преступления относятся автомобиль, трамвай либо другие механические транспортные средства (транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право, самоходные машины).

¹ URL: <https://translate.academic.ru>

² Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения).

2. ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБУСЛОВЛЕННЫЕ ПРИЗНАКАМИ ОБЪЕКТИВНОЙ СТОРОНЫ

По составу объективной стороны преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, является материальным. Объективная сторона рассматриваемого преступления состоит в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшем наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью (ч. 1, 2 ст. 264 УК РФ) либо смерти (ч. 3–6 ст. 264 УК РФ). Между общественно опасным деянием и наступившими общественно опасными последствиями должна быть установлена причинно-следственная связь.

Диспозиция ст. 264 УК РФ является бланкетной и отсылает к нормативным правовым актам, регулирующим дорожное движение и эксплуатацию транспортных средств. С 1 июля 1994 г. на территории РФ действуют Правила дорожного движения вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденные постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090, которые определяют основы должного поведения участников дорожного движения, в частности, водителей.

Вместе с тем правила эксплуатации транспортных средств могут быть определены иными нормативными актами. Так, например, исходя из положений п. 23.5 Правил дорожного движения РФ, перевозка тяжеловесных и опасных грузов, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами, в частности, в соответствии с Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом¹.

Нормативные правовые акты, устанавливающие правила эксплуатации транспортных средств, имеют исключительное значение для квалификации деяния по ст. 264 УК РФ. Они определяют должное поведение водителей в процессе эксплуатации транспортных средств. Так, например, приговором Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа от 15 февраля 2018 г. З. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. З. самостоятельно внес конструктивные изменения в отдельный узел транспортного средства, а именно: демонтировал левое колесо передней оси полуприцепа и перекрыл подачу воздуха к тормозной системе тормозного барабана. После чего при движении неисправного транспортного средства под управлением З. от передней левой оси полуприцепа отсоединился неисправный тормозной

¹ Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // СПС «Гарант».

барабан передней оси слева. При этом отсоединившийся узел попал в ветровое стекло и далее в салон следовавшего во встречном направлении легкового автомобиля под управлением водителя А. В результате чего наступила смерть последнего¹. Водителем З. были нарушены требования п. 2.3.1, 3, 10.1, 11 Правил дорожного движения РФ, а также положения п. 2.1.1.1.1 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», согласно которому рабочая тормозная система должна действовать на все колеса от одного органа управления².

В соответствии со ст. 264 УК РФ деяние может быть выражено в нарушении как правил дорожного движения (например, превышение скоростного режима, игнорирование световых сигналов светофора и т. п.), так и правил эксплуатации транспорта (например, эксплуатация транспортного средства, шины которого имеют внешние повреждения, обнажающие корд, и т. п.). Такое нарушение может выражаться как в форме действия, так и в форме бездействия. Случаи «чистого» бездействия достаточно редки. Так, например, приговором Чишминского районного суда Республики Башкортостан от 2 февраля 2018 г. К. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. К. припарковал автомобиль с полуприцепом на автостоянке, после чего лег спать в спальном отсеке кабины указанного автомобиля. При этом водитель К. не принял необходимые меры, исключающие движение транспортного средства. В связи с чем произошел самопроизвольный скат заглушенного автомобиля, который совершил столкновение с припаркованным автомобилем, с последующим наездом на находящегося вблизи указанного транспортного средства пешехода П. В результате наезда пешеход П. получил телесные повреждения, от которых в последующем наступила смерть последнего³.

Указанный пример иллюстрирует ситуацию, при которой объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выражена в форме бездействия – водителем не были приняты необходимые меры, исключающие движение транспортного средства.

Деяние подлежит квалификации по ст. 264 УК РФ лишь в случае, когда было оказано негативное влияние на безопасность дорожного движения. Об этом говорит и Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 9 декабря 2008 г. № 25, согласно п. 4 которого деяние водителя транспортного средства, повлекшее указанные в ст. 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузоч-

¹ Приговор № 1-32/2018 от 15 февраля 2018 г. URL: <http://sudact.ru/>

² Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») // СПС «Гарант».

³ Приговор № 1-18/2018 от 2 февраля 2018 г. URL: <http://sudact.ru/>

ных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должно квалифицироваться по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда.

Так, например, приговором Вязниковского городского суда Владимирской области от 18 января 2016 г. Л. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 109 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Л., находясь на своем рабочем месте в производственном цехе, решил по своей инициативе завершить начатую К. работу по погрузке / выгрузке и перемещению крупногабаритного груза на паллетах с прилегающей к обществу территории на склад материалов. В указанный период времени Л., не имея соответствующего удостоверения и допуска к управлению автопогрузчиком, самовольно выполняя указанную выше работу, ненадлежаще исполняя свои профессиональные обязанности, осуществляя перемещение вывешенного впереди на вилах крупногабаритного груза, в условиях, ограничивающих видимость и должный обзор, двигаясь по производственному цеху, на котором находились и передвигались сотрудники общества, в отсутствие наблюдения и контроля ответственного за перевозку и перемещение грузов с использованием автопогрузчика в зоне его движения или маневров должностного лица, не заметил проходящего перед движущимся под его управлением автопогрузчиком работника Р. и совершил на нее наезд. В результате чего наступила смерть последней.

Следующим обязательным признаком объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются общественно опасные последствия.

Следует отметить, что деяние, выраженное в нарушении тех или иных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, само по себе является административным правонарушением. Основным криминализирующим признаком выступает наличие общественно опасных последствий.

Согласно действующей редакции, ч. 1 ст. 264 УК РФ предполагает наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека. Оценка степени тяжести того или иного телесного повреждения производится по результатам судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Медицинскими критериями определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека¹.

В первоначальной редакции ч. 1 ст. 264 УК РФ было предусмотрено три альтернативных вида последствий: крупный ущерб (исключен в 1998 г.²),

¹ 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».

² Федеральный закон от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СПС «Гарант».

вред здоровью средней тяжести (исключен в 2003 г.¹) и тяжкий вред здоровью. Вместе с тем немаловажным упущением является тот факт, что административная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью по неосторожности, была установлена только в 2005 г. (ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ)².

Большинство специалистов уголовного права согласны с точкой зрения законодателя относительно декриминализации рассматриваемого деяния, повлекшего по неосторожности причинение крупного ущерба. Вместе с тем квалификация нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшего по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью, вызывает активную дискуссию, многие ученые и правоприменители выступают против декриминализации³.

Декриминализация рассматриваемого деяния была обусловлена тем, что в 2003 г. устранена уголовная ответственность за причинение по неосторожности вреда здоровью средней тяжести (ч. 3 и ч. 4 ст. 118 УК РФ)⁴. Вместе с тем до настоящего времени декриминализации не подверглись такие составы, как неоказание помощи больному (ч. 1 ст. 124 УК РФ), незаконное осуществление медицинской деятельности или фармацевтической деятельности (ч. 1 ст. 235 УК РФ) и т.п., влекущие аналогичные последствия. В свою очередь, к тяжким последствиям, причиненным по неосторожности в результате умышленного уничтожения или повреждения имущества (ч. 2 ст. 167 УК РФ), относятся, в частности, причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью двум и более лицам⁵. Из чего следует сделать вывод, что процесс декриминализации причинения по неосторожности вреда здоровью средней тяжести характеризуется бессистемностью.

В свою очередь, А. Ю. Пожарский отмечает, что причинение по неосторожности двум и более лицам вреда здоровью средней тяжести в результате дорожно-транспортного происшествия вызывает кумулятивный эффект; общественная опасность должна оцениваться наравне с общественной опасностью деяния, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ⁶.

¹ Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СПС «Гарант».

² Федеральный закон от 22 апреля 2005 г. № 38-ФЗ «О внесении изменения в статью 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СПС «Гарант».

³ См.: *Прохоров Л. А., Прохорова М. Л.* Безопасность движения и эксплуатации транспорта: криминальная ситуация и обусловленные ею актуальные правовые и правоприменительные проблемы // *Юридический мир*. 2013. № 6; *Пожарский А. Ю.* Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие): дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016.

⁴ Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СПС «Гарант».

⁵ Постановление Пленума Верховного Суда РФ 5 июня 2002 г. № 14 «О судебной практике по делам о нарушении правил пожарной безопасности, уничтожении или повреждении имущества путем поджога либо в результате неосторожного обращения с огнем» // СПС «Гарант».

⁶ См.: *Пожарский А. Ю.* Указ. соч.

Причинение в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств тяжкого вреда здоровью родственников или иных близких лиц виновного лица не влияет на квалификацию деяния.

В свою очередь, при квалификации деяния по ст. 264 УК РФ причинение тяжкого вреда здоровью самого виновного лица имеет нейтральное уголовно-правовое значение. Таким образом, ч. 1 ст. 264 УК РФ предполагает наличие общественно опасных последствий в отношении третьих лиц. В случае причинения в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств тяжкого вреда здоровью двух и более лиц виновный несет уголовную ответственность по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Указанные положения применимы в случаях, когда деяние составляет единое преступление. Если наступившие последствия явились результатом нескольких не связанных между собой, совершенных в разное время нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, деяние надлежит квалифицировать по совокупности различных частей ст. 264 УК РФ.

Научно-исследовательский интерес представляет квалификация связанных между собой преступлений, но разрозненных по времени. Так, например, такие случаи Б. А. Куринов предлагает рассматривать как единое преступление. В качестве примера Б. А. Куринов отмечает следующее: лицо, совершив одно дорожно-транспортное происшествие, пытаясь скрыться с места происшествия, вновь нарушает правила дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, в результате чего наступают общественно опасные последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ¹. Учитывая, что моментом окончания исследуемого состава преступления является наступление соответствующего общественно опасного последствия, представляется, что в приведенном примере имеет место не единое преступление, а два состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Таким образом, при квалификации деяния по ст. 264 УК РФ установлению подлежит, являлись ли наступившие последствия результатом совокупности связанных между собой нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств либо нет.

Третьим обязательным признаком объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является наличие причинно-следственной связи. Проблема причинной связи имеет важнейшее значение, ее установление представляет собой определенную трудность при расследовании преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

В доктрине уголовного права широкое распространение получила теория «необходимой причинности». Наступление общественно опасного последствия (следствие) является закономерным следствием свершившегося общест-

¹ См.: Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. С. 51–52.

венно опасного деяния (причина). Так, нарушение правил дорожного движения является необходимой (неизбежной) причиной наступления последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека. При этом причина всегда предшествует следствию.

Вместе с тем следует учитывать, что следствие может сопровождаться наличием условий, совокупность которых не выступает необходимой причиной наступления общественно опасных последствий. В связи с чем при изучении причинно-следственной связи следует абстрагироваться от посторонних явлений, событий и обстоятельств, несколько упрощая цепочку явлений, рассматривая их изолированно, выделяя квинтэссенцию «причина – следствие».

Так, например, приговором Муравленковского городского суда Ямало-Ненецкого автономного округа от 10 января 2018 г. И. осужден по ч. 3 ст. 264 УК РФ при следующих обстоятельствах. 26 декабря 2016 г. И. двигался на автомобиле по автодороге Сургут – Салехард, где, не справившись с управлением, допустил наезд на пешехода Л., в результате чего наступила смерть последнего. В апелляционной жалобе И. выразил несогласие с приговором суда, полагая, что причиной дорожно-транспортного происшествия явилось ненадлежащее состояние дороги, так как дорога надлежачим образом не чистилась, искусственная неровность и предупреждающий о ней знак не отвечали требованиям нормативных документов.

Согласно апелляционному постановлению суда Ямало-Ненецкого автономного округа от 29 марта 2018 г., И., двигаясь на транспортном средстве, имеющем значительную массу, по зимней дороге, должен был, руководствуясь п. 10.1 Правил дорожного движения РФ, учитывать, в частности, дорожные и метеорологические условия. Нарушение указанного пункта правил привело к тому, что И. потерял контроль над движением транспортного средства, допустил наезд на пешехода Л., что, в свою очередь, повлекло последствия в виде гибели последнего. И., являясь водителем, должен, исходя из собственного опыта, самостоятельно определять метеорологические и дорожные условия, на основе чего выбирать безопасную скорость движения. В силу положений пункта 10.1 Правил дорожного движения РФ снижение скорости и, если это необходимо, полная остановка транспортного средства являются наиболее эффективными мерами по предупреждению дорожно-транспортного происшествия и снижению тяжести возможных последствий при столкновениях или наездах. Указанные требования И. не выполнил.

В рассматриваемом примере действия работников дорожных служб, состояние дорожного полотна, наличие искусственной неровности, соответствие как самой неровности, так и места расположения предупреждающего о ней дорожного знака не являются причинами рассматриваемого дорожно-транспортного происшествия. Они могут быть оценены как его условия, но непосредственно в причинно-следственной связи с наступившими последствиями состоит именно нарушение п. 10.1 Правил дорожного движения РФ¹.

¹ Апелляционное постановление суда Ямало-Ненецкого автономного округа по делу № 22-265/2018 от 29 марта 2018 г. URL: <http://sudact.ru/>

Согласно вышеназванному постановлению Пленума Верховного Суда РФ при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки установлению подлежат конкретные пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, нарушение которых находится в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.

Так, например, согласно приговору Семилукского районного суда Воронежской области Ф. осужден по ч. 6 ст. 264 УК РФ. Решением Воронежского областного суда от 2015 г. установлено, что районным судом при постановлении приговора была допущена ошибка, поскольку при перечислении нарушений осужденным конкретных пунктов Правил дорожного движения РФ необоснованно не был указан п. 1.5. Учитывая вышеизложенное, приговор изменен, описательно-мотивировочная часть приговора при квалификации действий осужденного дополнена указанием на нарушение Ф. в том числе и п. 1.5 Правил дорожного движения РФ¹.

В свою очередь, указание на отдельные пункты Правил дорожного движения РФ, нарушение положений которых не соответствует установленным в судебном заседании фактическим обстоятельствам дела, является основанием для возвращения уголовного дела.

Так, согласно приговору Первореченского районного суда г. Владивостока от 20 февраля 2015 г. Е. осужден по ч. 4 ст. 264 УК РФ. Решением Приморского краевого суда от 19 мая 2015 г. указанный приговор изменен, из описательно-мотивировочной части приговора исключено указание о нарушении Е. п. 1.3, 1.5, 10.2 Правил дорожного движения РФ, а также п. 3.24, 8.5.4 Приложения № 1 к Правилам дорожного движения РФ. В данной части суд первой инстанции не привел обоснованных выводов, которые бы подтверждались исследованными доказательствами. В соответствии со ст. 389.16 УПК РФ по указанным обстоятельствам приговор подлежит изменению².

Таким образом, отсутствие в приговоре ссылки на конкретные пункты Правил дорожного движения РФ, нарушение которых подтверждается фактическими обстоятельствами дела, а также наличие ссылки на пункты Правил дорожного движения РФ, нарушение которых не подтверждается совокупностью доказательств, является основанием для изменения приговора либо возвращения уголовного дела.

При определении объективной стороны следует сопоставить, в какой степени поведение виновного лица противоречило правилам дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Справедливо утверждение Б. А. Куринова о том, что «поведение человека в конкретной дорожной ситуации всегда должно быть разумным, осмысленным, а не механическим выполне-

¹ Решение Воронежского областного суда по делу № 22-2222/2015. URL: <https://rospravosudie.com>

² Приговор Первореченского районного суда г. Владивостока от 20 февраля 2015 г. URL: <https://rospravosudie.com>

нием предписаний»¹. Например, в п. 10.1. Правил дорожного движения РФ указано, что водитель должен выбирать такую скорость, которая с учетом установленного ограничения, интенсивности движения, особенностей и состояния транспортного средства и груза, дорожных и метеорологических условий может обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил дорожного движения РФ. Таким образом, признание деяния, совершенного водителем, нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства связано с конкретной дорожной обстановкой и иными обстоятельствами, сопутствующими происшествию.

Кроме того, также установлению подлежит факт наличия либо отсутствия у водителя технической возможности избежать дорожно-транспортного происшествия. Так, учитывая положения п. 10.1 УК РФ, при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить². При этом момент возникновения опасности определяется в каждом конкретном случае на основании совокупности обстоятельств (дорожная обстановка, водительский стаж виновного, соответствие поведения участников дорожного движения требованиям Правил дорожного движения и т. п.).

В этих целях, как правило, назначается автотехническая экспертиза. Вместе с тем следует отметить, что факт наличия технической возможности избежать дорожно-транспортного происшествия в каждом конкретном случае устанавливается исходя из предполагаемого соответствия поведения водителя требованиям Правил дорожного движения РФ. Так, в случае, когда лицо ввиду умышленного нарушения конкретных правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств создает ситуацию, при которой лишает себя технической возможности предотвратить наступление общественно опасных последствий, оно подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ.

Так, например, согласно приговору Курского районного суда С. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. С., управляя автомобилем, двигаясь со скоростью 100–105 км/ч по автодороге Каново – Черноярская, совершил наезд на препятствие, в результате чего по неосторожности причинен тяжкий вред здоровью пассажира Х. и смерть пассажира Д. Согласно заключению автотехнической экспертизы водитель С. при движении автомобиля со скоростью

¹ Куринов Б. А. Указ. соч. С. 29.

² 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».

105 км/ч не имел технической возможности предотвратить наезд на препятствие путем торможения, однако при движении с допустимой скоростью 90 км/ч указанная техническая возможность имела. Превышение скорости находится в причинной связи с наступлением дорожно-транспортного происшествия¹.

Согласно постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 в случаях, когда общественно опасные последствия наступают в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств двумя и более лицами, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ. В данном случае речь следует вести о неосторожном сопричинении, при этом причинная связь между деянием второго лица и последствиями, как правило, носит опосредованный характер. Действия всех субъектов являются совместными, но не согласованными, в связи с чем, учитывая неосторожный характер преступления, говорить о соучастии недопустимо.

Так, например, приговором Центрального районного суда г. Омска от 5 декабря 2016 г. Р. и Л. признаны виновными в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Р., управляя технически исправным автомобилем 1, следовал по дороге г. Омска в среднем ряду со средней скоростью 89,7 км/ч, намереваясь пересечь нерегулируемый перекресток в прямом направлении. В этот же период Л., управляя технически исправным автомобилем 2, не предоставил преимущество в движении автомобилю 1, тем самым создав последнему помеху, выехал на полосу следования данного автомобиля. Р. при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, должен был принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. Однако Р., предотвращая столкновение с автомобилем 2, совершил маневр вправо и, не справившись с управлением, допустил наезд на здание кафе. В результате дорожно-транспортного происшествия был причинен тяжкий вред здоровью сотрудника кафе К.

Согласно автотехнической экспертизе опасная ситуация в рассматриваемом случае создавалась водителем автомобиля 2 при его выезде на полосу движения автомобиля 1 в непосредственной близости перед последним, что свидетельствует о наличии причинно-следственной связи между деянием Л. и последствием. Вместе с тем движение технически исправного автомобиля 1 при экстренном торможении на ровной дороге с асфальтобетонным покрытием в сухом состоянии по криволинейной траектории было обусловлено в данном случае воздействием водителя на рулевое колесо с поворотом управляемых колес вправо для ухода от бокового столкновения с пересекающим ему полосу движения автомобилем. Скорость движения автомобиля 1 до начала торможения составляла 89,7 км/ч. Вместе с тем при скорости движения

¹ Приговор Курского районного суда по делу № 1-30/2015. URL: <http://sudact.ru/>

автомобиля 1 60 км/ч наезда на помещение кафе возможно было избежать, соответственно, наступление общественно опасного последствия находится в причинно-следственной связи с нарушением правил дорожного движения, допущенным Р.¹

Таким образом, в тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями.

Научно-исследовательский интерес представляет вопрос о значении такого признака объективной стороны состава нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, как место совершения преступления.

Необходимо отметить, что постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 24 мая 2016 г. № 22 из п. 4 исключено правило квалификации деяния в зависимости от места его совершения². Так, ранее деяние, содержащее все признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, совершенное вне дороги, в зависимости от наступивших последствий и формы вины подлежало квалификации по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ³.

Для иллюстрации рассматриваемой позиции можно привести следующий пример. Органами предварительного следствия действия К. были квалифицированы по ч. 2 ст. 264 УК РФ, однако приговором Хабаровского районного суда Хабаровского края от 20 ноября 2012 г. К. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 118 УК РФ, при следующих обстоятельствах. К., находясь в состоянии алкогольного опьянения, двигаясь на автомобиле по ледовому треку (гоночной трассе) – замерзшей поверхности реки, допустил наезд на А., В. и Р., в результате чего по неосторожности причинил тяжкий вред здоровью последних. Гоночная трасса представляла собой замкнутую окружность, проложенную по льду реки. Водитель К. не являлся участником соревнований⁴.

¹ Приговор Центрального районного суда г. Омска от 5 декабря 2016 г. URL: <http://sudact.ru/>

² Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 мая 2016 г. № 22 «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" // СПС «Гарант».

³ 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» // СПС «Гарант».

⁴ Приговор № 1-252/2012 от 20 ноября 2012 г. URL: <http://sudact.ru/>

Действительно, ледовый трек не является дорогой, однако вред здоровью А., В. и Р. был причинен в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Следует отметить, что многие ученые были не согласны с правилом квалификации дорожно-транспортных преступлений в зависимости от места их совершения¹. Представляется, что рассматриваемая позиция Пленума Верховного Суда РФ, сформулированная в постановлении «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 9 декабря 2008 г. № 25 (в редакции от 23 декабря 2010 г.), была основана на толковании понятия «дорожно-транспортное происшествие». Так, дорожно-транспортное происшествие определяется как событие, возникшее в процессе движения транспортного средства по дороге².

Дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Учитывая вышеизложенное, полевые и лесные дороги, временные транспортные пути на замерзших поверхностях водных объектов и тому подобные полосы земли, которые используются для движения транспортных средств, несмотря на отсутствие какого-либо специального покрытия, ограждения, освещения и т. п., уже являются дорогой. Кроме того, дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии³.

Вместе с тем в Правилах дорожного движения РФ имеется указание о том, что их действие распространяется также на такие элементы, как дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и т. п., то есть на прилегающую территорию.

Согласно приговору Якутского городского суда Республики Саха (Якутия) от 2 марта 2015 г. Б. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Б., управляя технически исправным электропогрузчиком, двигаясь по территории производственной базы, перевозил на поддоне передних вилок В. и Д. В последующем Б., допустив падение В. на проезжую часть – территорию производственной базы, совершил наезд передним правым колесом погрузчика

¹ См.: Проценко С. В. О месте совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ // Транспортное право. 2012. № 2; Российское уголовное право: курс лекций. Преступления против общественной безопасности и общественного порядка / под ред. А. И. Коробеева. Владивосток, 2001. Т. 5. С. 493.

² Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) // СПС «Гарант».

³ Там же.

на В., в результате чего В. был причинен тяжкий вред здоровью. Таким образом, Б., нарушил Правила дорожного движения РФ, а именно: п. 1.3, 1.5, 10.1, а также п. 22.8, в соответствии с которым запрещается перевозить людей вне кабины самоходных машин¹.

Кроме того, следует отметить, что Правила дорожного движения РФ устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории страны, следовательно, лицо, управляющее транспортным средством, обязано выполнять их требования повсеместно (п. 1.1 Правил дорожного движения РФ). Ряд положений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств имеют универсальный характер и должны выполняться водителем независимо от места управления транспортным средством.

Аналогичный подход был изложен в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 9 апреля 1965 г., а также в постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г., согласно которым «ответственность по ст. 211, 212 и 252 УК РСФСР и соответствующим статьям УК союзных республик наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств: на дороге, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия и т. п.»².

С учетом изложенного, можно сделать вывод о том, что определяющим при квалификации совершенного деяния является факт нарушения именно правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловивший наступление общественно опасных последствий, а не место совершения данного деяния.

По конструкции объективной стороны преступления, предусмотренное ст. 264 УК РФ, является материальным. Объективная сторона рассматриваемого преступления состоит в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшем наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью (ч. 1, 2 ст. 264 УК РФ) либо смерти (ч. 3–6 ст. 264 УК РФ). Между общественно опасным деянием и наступившими общественно опасными последствиями должна быть установлена причинно-следственная связь.

В параграфе освещены вопросы, касающиеся квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их разграничения от смежных составов. В частности, представляется, что определяющим фактором при квалификации совершенного деяния является факт нарушения именно правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловивший наступление общественно опасных последствий, а не место совершения данного деяния.

¹ Приговор Якутского городского суда Республики Саха (Якутия) от 2 марта 2015 г. URL: <http://sudact.ru/>

² URL: <http://www.libussr.ru>

3. ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБУСЛОВЛЕННЫЕ СУБЪЕКТИВНЫМИ ПРИЗНАКАМИ

Уголовно-правовая реакция на совершение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, является социально обусловленной. Лица, управляющие источником повышенной опасности – транспортным средством, обязаны соблюдать правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, однако из-за беспечности, недисциплинированности, а иногда и ввиду собственного эгоизма пренебрегают их требованиями, что влечет за собой негативные последствия.

Субъективная сторона нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств выражена в форме неосторожности, что прямо прописано в диспозиции ст. 264 УК РФ. В связи с чем, учитывая положения ч. 2 ст. 24 УК РФ, указанное преступление не может быть совершено умышленно.

Исследуемое преступление может быть совершено в результате как преступного легкомыслия, так и преступной небрежности.

Интеллектуальный критерий легкомыслия состоит из:

- осознания виновным общественной опасности нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- предвидения абстрактной возможности наступления общественно опасных последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека.

В данном случае легкомыслие следует отличать от косвенного умысла. При легкомыслии возможность наступления общественно опасного последствия является абстрактной, при косвенном умысле – реальной.

Волевой критерий преступного легкомыслия характеризуется:

- отсутствием желания, заинтересованности в наступлении общественно опасного последствия;
- наличием самонадеянного расчета на предотвращение таких последствий.

Самонадеянность заключается в необоснованном расчете лица, управляющего транспортным средством, в частности, на свой опыт вождения, надежную работу узлов транспортного средства, на своевременную реакцию иных участников дорожного движения.

Исследуемое преступление может быть совершено также в результате преступной небрежности. Интеллектуальный критерий небрежности выражается в том, что лицо, управляющее транспортным средством, не предвидит как абстрактную, так и реальную возможность наступления общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека. Волевой критерий состоит в том, что лицо не проявляет должной внимательности и предусмотрительности при наличии реальной возможности предвидеть общественно опасные последствия.

Так, например, приговором Октябрьского районного суда г. Омска от 27 февраля 2018 г. К. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. К., будучи лишенным права управления транспортными средствами, управляя личным технически исправным автомобилем, следуя с превышением разрешенного скоростного режима по полосе своего направления, приближался к нерегулируемому пешеходному переходу. В пути следования К. догнал попутный неустановленный грузовой автомобиль, перед которым в попутном направлении следовал автомобиль. Намереваясь совершить обгон вышеуказанных попутных транспортных средств, К., проявив небрежность, неправильно оценил складывающуюся дорожно-транспортную ситуацию, не принял необходимых и достаточных мер к обзору проезжей части в направлении движения, не убедился, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и по завершении обгона он сможет, не создавая опасности для движения, вернуться на свою полосу, приступил к выполнению необоснованного маневра обгона попутных транспортных средств, не избрав при этом скорости движения, позволяющей осуществлять постоянный контроль за движением транспортного средства и обстановкой на дороге. Вследствие проявленной небрежности водитель К. сам себя поставил в такие условия, что в тот момент, когда опередил по встречной полосе следовавший впереди него попутный неустановленный грузовой автомобиль, был вынужден вернуться на свою полосу движения для осуществления разезда со встречным автомобилем, при этом не избрал скорости движения для обеспечения безопасной дистанции до следовавшего впереди попутного указанного выше автомобиля и с целью предотвращения столкновения с последним, не убедившись в безопасности, стал осуществлять необоснованный маневр поворота влево, в процессе которого, не справившись с управлением транспортного средства, допустил занос автомобиля, выезд на левую по ходу своего движения обочину, где произошел наезд его автомобиля на стоявший автомобиль. В результате дорожно-транспортного происшествия был причинен тяжкий вред здоровью пассажира П.¹

Преступную небрежность следует отличать от невиновного причинения вреда, которое характеризуется отсутствием хотя бы одного из критериев преступной небрежности (объективный или субъективный). Так, при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств объективный критерий вытекает из п. 1.3 Правил дорожного движения РФ, предписывающего обязанность знать и соблюдать требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков. В свою очередь, субъективный критерий исходит из совокупности

¹ Приговор Октябрьского районного суда г. Омска от 27 февраля 2018 г. по делу № 1-131/2018. URL: <http://sudact.ru/>

личных качеств водителя, позволяющей ему предвидеть общественно опасные последствия.

В практике встречаются случаи, когда суды вменяют оба вида неосторожной формы вины, что представляется недопустимым. Так, например, в приговоре Сакмарского районного суда Оренбургской области от 27 февраля 2018 г., вынесенном по ч. 3 ст. 264 УК РФ в отношении И., суд указал, что И., управляя автомобилем, проявил преступную небрежность, выбрав в процессе следования небезопасную по дорожным, метеорологическим и условиям видимости скорость – около 84,4 км/ч, не обеспечивающую возможность постоянного контроля за движением транспортного средства. Однако далее в приговоре отмечено, что И., проявляя преступное легкомыслие, самонадеянно, без достаточных к тому оснований, рассчитывая на предотвращение общественно опасных последствий, не приняв мер к снижению скорости для соблюдения безопасной дистанции до автомобиля, осуществляющего разворот с крайнего левого ряда, предпринял необоснованный маневр объезда данного автомобиля с выездом на половину проезжей части, предназначенную для встречного движения. В результате чего И. допустил столкновение с указанным автомобилем¹.

Следует отметить, что форма и вид вины по отношению к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств имеет нейтральное уголовно-правовое значение.

В случаях, когда действия лица, управляющего механическим транспортным средством, непосредственно направлены на причинение вреда жизни или здоровью человека с помощью источника повышенной опасности, то имеет место умышленное преступление против личности или собственности (гл. 16, 21 УК РФ). При этом квалификации по совокупности со ст. 264 УК РФ не требуется. Так, если имеет место умышленное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в сочетании с умышленным отношением к наступившим общественно опасным последствиям (например, в виде смерти лица), то все содеянное охватывается статьями о преступлениях против личности. В результате совершения указанных действий страдают общественные отношения, охраняющие жизнь и здоровье человека.

Для иллюстрации указанной ситуации следует привести следующий пример из судебной практики. Так, согласно приговору Керченского городского суда Республики Крым от 20 октября 2017 г. Б. совершил умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, опасного для жизни человека, совершенное с применением предмета, используемого в качестве оружия (п. «з» ч. 2 ст. 111 УК РФ), при следующих обстоятельствах. В процессе распития спиртных напитков Б. и Ф. между ними произошла словесная ссора, в ходе

¹ Приговор Сакмарского районного суда Оренбургской области от 27 февраля 2018 г. по делу № 1(1)-5/2018. URL: <http://sudact.ru/>

которой у Б. на почве личных неприязненных отношений возник преступный умысел, направленный на причинение вреда здоровью Ф. С этой целью Б. левой ногой нанес удар по левой ноге Ф. После чего Ф. в темпе быстрого бега прямолинейно по тротуару, расположенному между зоной парковки и зданием супермаркета, направился в сторону проезжей части. В свою очередь, Б. в продолжение своего преступного умысла, занял водительское место в автомобиле и стал осуществлять движение данного автомобиля по зоне парковки с поворотом направо по дугообразной траектории в направлении тротуара, по которому бежал Ф. Б., управляя вышеуказанным автомобилем, заехал на тротуар, где, увеличив скорость движения и направив автомобиль в сторону Ф., совершил наезд на последнего. В результате чего причинен тяжкий вред здоровью Ф.¹

Субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, специальный: физическое, вменяемое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, управляющее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством². Следует отметить, что к водителям приравнивается обучающий вождению с двойным управлением, а также лицо, находящееся за рулем буксируемого транспортного средства.

При этом для квалификации деяния не имеет уголовно-правового значения наличие либо отсутствие у виновного специального права на управление транспортными средствами соответствующей категории, в том числе факт изъятия указанного документа в установленном законом порядке.

Кроме того, наличие либо отсутствие права собственности в отношении транспортного средства у лица также не влияет на квалификацию деяния по ст. 264 УК РФ. Однако в случаях, когда преступное нарушение правил дорожного движения сопряжено с угонем или хищением транспортного средства, деяние подлежит квалификации по совокупности ст. 264 УК РФ и преступления против собственности (ст. 158, 166 УК РФ).

Таким образом, осуществлен развернутый анализ признаков субъекта и субъективной стороны нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Определение формы и вида вины имеет значение для обоснования уголовной ответственности, квалификации деяния, а также влечет иные значимые уголовно-правовые последствия (например, решение вопросов, связанных с назначением наказания, с определением вида исправительного учреждения и т. п.).

¹ Приговор Керченского городского суда Республики Крым от 20 октября 2017 г. по делу № 22-839/2017. URL: <http://sudact.ru/>

² 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» // СПС «Гарант».

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выражена в форме неосторожности. Исследуемое преступление может быть совершено как в результате преступного легкомыслия, так и преступной небрежности. Представляется недопустимым одновременное вменение указанных видов неосторожной формы вины за совершение одного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, специальный: физическое, вменяемое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, управляющее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством. При этом для квалификации деяния не имеет уголовно-правового значения наличие либо отсутствие у виновного специального права на управление транспортными средствами соответствующей категории, в том числе факт изъятия указанного документа в установленном законом порядке.

4. ЮРИДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ И ОСОБО КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СОСТАВОВ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 УК РФ

Согласно действующему законодательству основанием выделения квалифицированного состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является признак специального субъекта – лицо, находящееся в состоянии опьянения (ч. 2 ст. 264 УК РФ). Кроме того, рассматриваемый признак также является основанием выделения особо квалифицированных составов (ч. 4, 6 ст. 264 УК РФ).

Учитывая вышеизложенное, состояние опьянения при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, не может оцениваться в качестве отягчающего обстоятельства (ч. 1.1 ст. 63 УК РФ).

Вменяемость – обязательный признак субъекта любого преступления (ст. 19 УК РФ). Лицо, которое на момент нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств находилось в состоянии невменяемости, уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ не подлежит (ст. 21 УК РФ).

Невменяемость характеризуется двумя критериями: медицинский и юридический. Медицинский критерий определяет ее источник, причины и характеризуется наличием на момент совершения деяния психических расстройств болезненного характера, перечисленных в ст. 21 УК РФ (хроническое психическое расстройство, временное психическое расстройство, слабоумие либо иное болезненное состояние психики).

Так, в специальной литературе отмечается, что временным психическим расстройством является, в частности, патологическое опьянение. Для признания наличия юридического критерия невменяемости требуется установление хотя бы одного из моментов – интеллектуального либо волевого. Интеллектуальный момент заключается в том, что лицо во время совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, не могло осознавать фактический характер и общественную опасность своих действий (бездействия). Волевой момент означает неспособность лица, управляющего транспортным средством, руководить своими действиями (бездействием). Так, в качестве примера наличия волевого момента юридического критерия следует рассматривать состояние наркотического голодания (абстиненции).

При наличии соответствующих оснований вменяемость лица, управляющего транспортным средством, должна устанавливаться путем проведения судебно-психиатрической экспертизы.

Опьяняющие вещества угнетающе действуют на центральную нервную систему, что негативно сказывается на способности водителя управлять транспортным средством и выполнять требования правил дорожного движе-

ния¹. Кроме того, пребывание в состоянии опьянения, независимо от степени такого опьянения, оказывает негативное влияние на способность лица контролировать свое поведение и влиять на развитие событий.

Так, согласно приговору Отрадненского районного суда Краснодарского края от 19 октября 2017 г. Ш. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Гражданин Ш., не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, будучи в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем марки «ВАЗ-21103», двигаясь совместно с пассажиром И. по автодороге в ст. Спокойной Отрадненского района Краснодарского края со скоростью 80 км/ч, не выбрал безопасную скорость движения, ввиду состояния опьянения на некоторое время уснул за рулем, тем самым потерял контроль над управлением своего транспортного средства, вследствие чего съехал за пределы проезжей части, на левую обочину по ходу своего движения, где допустил опрокидывание своего автомобиля. В результате опрокидывания пассажиру И. был причинен тяжкий вред здоровью².

Согласно положениям Общей части УК РФ состояние опьянения может быть вызвано употреблением алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо других одурманивающих веществ (ст. 23 УК РФ). Однако применительно к ст. 264 УК РФ список веществ, вызывающих опьянение, имеющее уголовно-правовое значение, ограничен.

Так, согласно действующему законодательству наличие состояния опьянения признается в случаях установления факта употребления лицом, управляющим транспортным средством, вызывающих алкогольное опьянение веществ, а также в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ.

Следует отметить, что новые потенциально опасные психоактивные вещества в данный список были включены лишь в 2016 г.³ Однако перечень новых потенциально опасных психоактивных веществ в настоящее время законодательно не закреплен, в связи с чем данная норма является неприменимой.

Итак, согласно примечанию 2 к ст. 264 УК РФ наличие состояния опьянения признается в следующих случаях:

¹ См.: *Аюпова Г. Ш.* Состояние опьянения как обстоятельство, характеризующее повышенную общественную опасность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ // *Вестник Московского университета МВД России.* 2017. № 1.

² Приговор Отрадненского районного суда Краснодарского края от 19 октября 2017 г. по делу № 1-170/2017. URL: <http://sudact.ru/>

³ Федеральный закон 3 июля 2016 г. № 328-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации в части конкретизации понятия состояния опьянения» // СПС «Гарант».

1) в случае установления факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ;

2) в случае наличия в организме наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ;

3) в случае невыполнения водителем законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Рассмотрим каждое из названных оснований в отдельности. Учитывая межотраслевой характер исследуемого деяния, в целях раскрытия понятия «состояние опьянения» следует обратиться к административному праву.

Так, согласно примечанию к ст. 12.8 КоАП РФ факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ определяется:

– наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха;

– наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови.

Таким образом, в случае обнаружения этилового спирта в выдыхаемом воздухе в концентрации менее или равной 0,16 мг/л либо в крови в концентрации менее 0,3 г/л лицо не может быть признано находящимся в состоянии опьянения.

Факт употребления водителем вызывающих алкогольное опьянение веществ устанавливается путем проведения освидетельствования: освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

В соответствии с п. 2.3.2 Правил дорожного движения водитель транспортного средства обязан по требованию уполномоченных должностных лиц проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Различают два основных вида освидетельствования на состояние опьянения (Приложения 1, 2):

– освидетельствование на состояние алкогольного опьянения (применяется для определения наличия только алкогольного опьянения);

– медицинское освидетельствование на состояние опьянения (используется в целях установления всех возможных видов опьянения – алкогольного, наркотического или иного токсического).

Под освидетельствованием на состояние опьянения следует понимать установленную и регламентированную законодательством процедуру для объективного инструментального определения у водителя состояния опьянения¹.

¹ Как проходит освидетельствование на состояние алкогольного опьянения лиц, управляющих транспортными средствами? // Азбука права: электрон. журнал. СПС «Гарант».

Основанием для осуществления первого вида освидетельствования – освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, является наличие у водителя одного или нескольких признаков опьянения¹. При наличии такого основания соответствующее должностное лицо отстраняет водителя от управления механическим транспортным средством. После чего осуществляется освидетельствование водителя на состояние алкогольного опьянения с использованием специальных технических средств измерения. На основании результатов определяется наличие или отсутствие состояния алкогольного опьянения.

Лицо, подвергнутое освидетельствованию, имеет право выразить несогласие с его результатами. Кроме того, лицо может и вовсе отказаться от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, что не будет основанием для применения положения об отказе от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В указанных случаях, а также при наличии достаточных оснований полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, водитель подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Также лицо может направляться на медицинское освидетельствование на состояние опьянения для подтверждения либо опровержения факта совершения преступления или административного правонарушения в состоянии опьянения².

Таким образом, следующей рассматриваемой разновидностью освидетельствования является медицинское освидетельствование на состояние опьянения, которое в отличие от освидетельствования на состояние алкогольного опьянения используется для установления наличия или отсутствия состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных, новых потенциально опасных психоактивных, одурманивающих или иных вызывающих опьянение веществ.

В отличие от освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, медицинское освидетельствование на состояние опьянения проводится только в учреждениях, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности. При этом такое освидетельствование может быть осуществлено только медицинскими работниками (в том числе врачом-психиатром-наркологом, врачом другой специальности, кроме того, в сельской местности при невозможности проведения освидетельствования врачом указанное освидетельствование проводится фельдшером).

¹ Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // СПС «Гарант».

² Там же.

Медицинское освидетельствование включает в себя осмотры врачами-специалистами, инструментальное и лабораторные исследования, в том числе исследование выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя; определение наличия психоактивных веществ в моче; исследование уровня психоактивных веществ в моче; исследование уровня психоактивных веществ в крови.

Исследование выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя производится в два этапа. При положительном результате первого исследования проводится повторное исследование выдыхаемого воздуха (через 15–20 минут). При этом при отрицательном результате первого исследования повторное исследование не проводится¹.

Так, например, постановлением судебного участка № 46 Уржумского судебного района (Кировская область) от 7 ноября 2016 г. прекращено уголовное дело, возбужденное в отношении О. по ст. 264¹ УК РФ, при следующих обстоятельствах. Согласно акту медицинского освидетельствования О. на состояние опьянения в результате исследования О. на состояние опьянения с помощью алкотестера «MARK V» при получении первой пробы в парах выдыхаемого О. воздуха установлено наличие паров этанола в количестве 0,181 мг/л, при получении второй пробы – 0,147 мг/л, т. е. ниже возможной суммарной погрешности измерений, установленной законодательством об административных правонарушениях. Таким образом, состояние алкогольного опьянения у О. фактически не установлено².

Наличие в организме водителя наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ устанавливается путем проведения только медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Вместе с тем при проведении медицинского освидетельствования в течение 30 минут после направления на химико-токсикологические исследования лицо может заявить о невозможности сдачи мочи. В данном случае, а также при наличии у него острых заболеваний, состояний, представляющих угрозу его жизни, производится отбор крови из поверхностной вены.

Как было указано выше, лицо признается находящимся в состоянии опьянения также в случае невыполнения водителем законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Следует отметить, что не является находящимся в состоянии опьянения лицо, не выполнившее требование о прохождении освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

¹ Приказ Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // СПС «Гарант».

² Постановление судебного участка № 46 Уржумского судебного района (Кировская область) от 7 ноября 2016 г. URL: <http://sudact.ru/>

Законом предусмотрены основания направления на медицинское освидетельствование, иные обстоятельства не могут служить основаниями направления на освидетельствование. В качестве таковых следует отметить: отказ от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, несогласие с результатами такого освидетельствования, а также отрицательный результат освидетельствования при наличии достаточных оснований полагать, что водитель находится в состоянии опьянения¹.

Так, например, приговором Ленинского районного суда г. Красноярска от 22 февраля 2018 г. М. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ, при следующих обстоятельствах. Гражданин М. управлял автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, перевоза на переднем пассажирском сиденье автомобиля пассажира А. Водитель М., двигаясь в крайнем правом ряду со скоростью более 60 км/ч, допустил наезд на прицеп автомобиля под управлением С., двигавшегося в попутном направлении, что повлекло причинение телесных повреждений и смерть пассажира А. Из приговора установлено, что гражданин М. находился с признаками состояния опьянения, так как от него исходил резкий запах алкоголя, речь была несвязной. Ему было предложено пройти освидетельствование на приборе «АРАК1964». По результатам освидетельствования у водителя было установлено опьянение; с результатами освидетельствования он был не согласен, поэтому ему было предложено пройти повторное освидетельствование в наркологическом диспансере, от которого он отказался².

Таким образом, вывод о наличии состояния опьянения у лица, управляющего транспортным средством, основывается не только на его отказе от прохождения медосвидетельствования, но и на совокупности обстоятельств совершения преступления, указывающих на правильность соответствующего вывода³.

Довольно распространены случаи, когда нетрезвый водитель оставляет место дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, желая избежать установленной уголовной ответственности. Тем самым виновный препятствует установлению фактических обстоятельств произошедшего,

¹ Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // СПС «Гарант».

² Приговор Ленинского районного суда г. Красноярска от 22 февраля 2018 г. URL: <http://sudact.ru/>

³ См.: *Аюпова Г. Ш.* К вопросу о понятии лица, находящегося в состоянии опьянения, применительно к статьям 264 и 264.1 УК РФ // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 1. С. 139.

в том числе установлению факта наличия либо отсутствия у него состояния опьянения.

По действующему законодательству оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управлявшим транспортным средством, не влияет на квалификацию его противоправных действий. Вместе с тем, согласно позиции Пленума Верховного Суда РФ, если при задержании водителя, скрывшегося с места преступления, не утрачена возможность установить факт наличия у него в момент совершения дорожно-транспортного происшествия состояния опьянения, то данное лицо может быть признано управляющим транспортным средством в состоянии опьянения.

Однако зачастую суды толкуют данное положение расширительно¹. Так, приговором Фрунзенского районного суда города Иваново от 24 октября 2016 г. Ж. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ. Гражданин Ж. скрылся с места дорожно-транспортного происшествия, которое совершил 22 марта 2015 г. Ж. был объявлен в розыск и явился в следственный орган лишь 16 марта 2016 г., в связи с чем вывод суда об управлении автомобилем в состоянии опьянения был основан на исследовании собранных по делу доказательств, в том числе показаниях свидетелей².

Вместе с тем, как было указано выше, случаи, когда лицо может быть признано находящимся в состоянии опьянения, строго определены примечанием к ст. 264 УК РФ. Так, состояние опьянения может быть установлено либо путем проведения освидетельствования (освидетельствования на состояние алкогольного опьянения или медицинского освидетельствования на состояние опьянения), либо в связи с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Так, Конституционный Суд РФ признал не соответствующим Конституции РФ примечание 2 к ст. 264 УК РФ, указав, что такое законодательное регулирование не отвечает цели эффективного уголовно-правового противодействия преступлениям, предусмотренным ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, что свидетельствует о наличии имеющего конституционную значимость пробела в законодательной дифференциации ответственности, предусмотренной ст. 264 УК РФ³.

Так, виновное лицо, оставшееся на месте дорожно-транспортного происшествия, оказывается в неравном (худшем) положении по сравнению с лицом, скрывшимся с места дорожно-транспортного происшествия, в отноше-

¹ См.: *Аюпова Г. Ш.* Проблема установления состояния алкогольного опьянения при квалификации деяния по статье 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // *Вестник Уральского юридического института МВД России.* 2018. № 3. С. 59.

² Постановление Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2018 г. № 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда» // СПС «Гарант».

³ Там же.

нии которого возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления утрачивается.

Так, например, согласно апелляционному постановлению Смоленского областного суда от 28 октября 2015 г. изменен приговор Ленинского районного суда г. Смоленска от 3 сентября 2015 г. в отношении П., действия П. переквалифицированы с ч. 4 ст. 264 УК РФ на ч. 3 ст. 264 УК РФ при следующих обстоятельствах. Вывод Ленинского районного суда г. Смоленска об управлении П. транспортным средством в состоянии опьянения основан на свидетельских показаниях, согласно которым П. перед дорожно-транспортным происшествием употреблял коньяк – как минимум одну рюмку объемом 50 мл. На основании указанного врач-нарколог произвел расчеты, согласно которым при приеме 50 мл указанного напитка человеком весом около 100 кг может наступить алкогольное опьянение, при этом концентрация этилового спирта в крови может достигать не менее 0,34 г/л. В данном случае протрезвление человека может произойти не ранее 3 часов, кроме того, ориентировочное время всасывания принятого алкоголя в среднем составляет 75 минут. Однако указанные расчеты без проведения медицинского освидетельствования носят предположительный характер¹.

Вместе с тем расширительное толкование п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ, как приравнивающего само по себе оставление лицом, управлявшим транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения, места дорожно-транспортного происшествия к отказу от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, недопустимо в силу требований принципа *nullum crimen, nullae poenae sine lege* (нет преступления, нет наказания без указания на то в законе), а также принципа презумпции невиновности (ст. 49 Конституции РФ).

Научно-исследовательский интерес представляют квалифицированный и особо квалифицированный состав, основанием выделения которых является наличие общественно опасных последствий в виде смерти человека (ч. 3, 4 ст. 264 УК РФ) и смерти двух или более лиц (ч. 5, 6 ст. 264 УК РФ).

Также интерес для исследователей представляет вопрос о квалификации действий лица, управляющего транспортным средством, когда факт нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и момент наступления смерти разрознены по времени. По мнению Н. И. Исаева, в связи с тем, что преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, является неосторожным, ответственность должна наступать «по фактически наступившим последствиям в момент совершения нарушения»².

¹ Апелляционное постановление Смоленского областного суда от 28 октября 2015 г. № 22-2577/2015. URL: <http://sudact.ru/>

² *Исаев Н. И.* Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: науч.-практ. пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2011.

Представляется, что при квалификации деяния учету подлежит, в первую очередь, не момент наступления смерти, а наличие причинно-следственной связи между общественно опасным деянием и наступившими общественно опасными последствиям, «по ч. 3 ст. 264 УК РФ потерпевшему должен быть причинен тяжкий вред здоровью, который закономерно приводит к смерти».

В тех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части статьи 264 УК РФ, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия.

С учетом последних изменений уголовного законодательства проведен анализ отдельных признаков состава, выявлены проблемы, связанные с пробельностью законодательного регулирования, разработаны предложения по их преодолению.

Согласно действующему законодательству основаниями выделения квалифицированного и особо квалифицированного составов преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются признак специального субъекта – лицо, находящееся в состоянии опьянения, а также наличие общественно опасных последствий в виде смерти человека и смерти двух или более лиц.

ВОПРОСЫ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЯ

1. Что понимается под механическим транспортным средством в ст. 264 УК РФ?
2. Назовите особенности предмета состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.
3. Как влияет состояние опьянения на квалификацию преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ?
4. Проведите разграничение составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 266 УК РФ.
5. В чем особенности субъекта нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств?
6. Каковы особенно квалификации нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, допущенные двумя и более участниками?
7. Как следует квалифицировать действия лица, нарушившего правила дорожного движения, в случае, когда в результате ДТП пострадало два и более человека?
8. В каких случаях возможна квалификация по совокупности статей 264 и 264.1 УК РФ?
9. В чем отличие уголовно наказуемого нарушения правил дорожного движения от административно наказуемого?
10. В каких случаях вред, причиненный лицом, управляющим транспортным средством, следует квалифицировать как преступление против личности?
11. Как следует квалифицировать действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в опасное для жизни или здоровья состояние и не оказавшего ему необходимой помощи?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интенсивное развитие объектов инфраструктуры в современном обществе во многом облегчает его жизнь, совершенствует коммуникативные процессы в его среде, улучшает комфортность проживания. Однако технический прогресс таит в себе и некоторые опасности. Так, объекты эксплуатации транспорта с ростом численности средств передвижения, их скоростных и иных характеристик требуют от всех вовлеченных в этот процесс участников соблюдения мер предосторожности, игнорирование которых может повлечь наступление негативных последствий. Изложенное в равной степени распространяется и на дорожное движение, где мерами предосторожности выступают Правила дорожного движения, отступление от которых чревато травмами, а во многих случаях – жертвами.

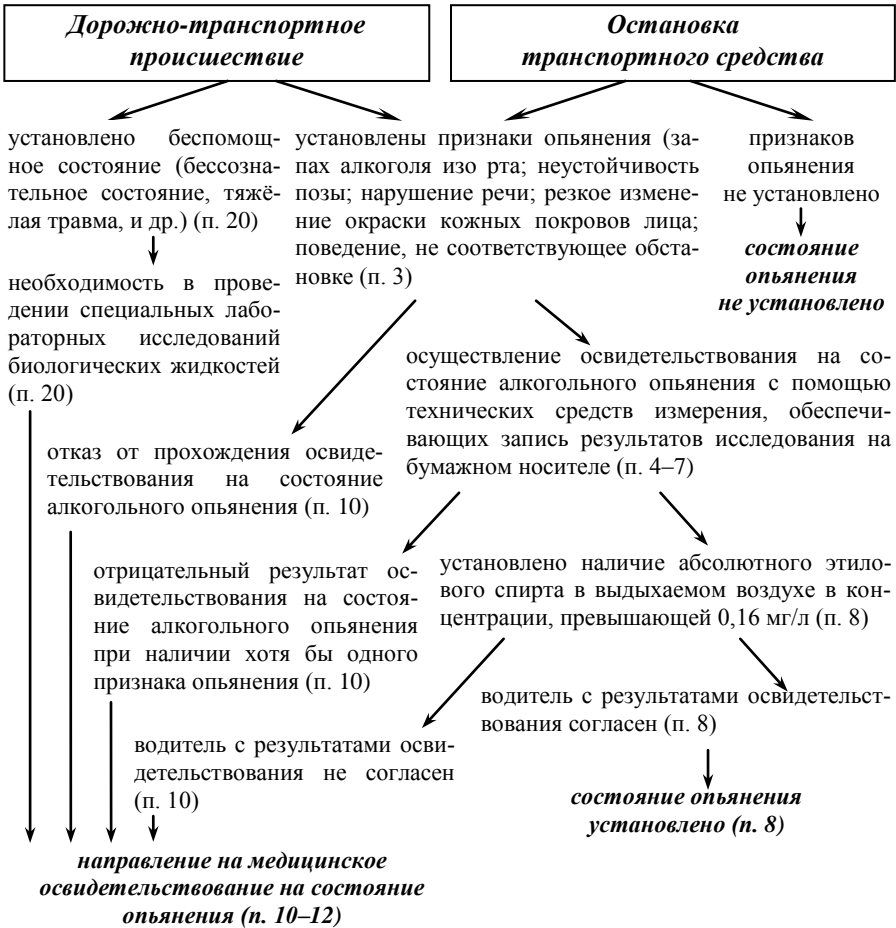
Уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры России.

Подводя итоги, необходимо заметить, что в рамках данного учебного пособия предпринята попытка охватить как можно больше проблем, связанных с толкованием и применением норм об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Положения, сформулированные в учебном пособии, позволят лучше освоить теоретические аспекты дисциплины «Уголовное право» и подготовиться к будущей профессиональной деятельности. Пособие также может быть руководством для практических работников, чья деятельность непосредственно связана с расследованием преступных проявлений рассматриваемого вида.

СПИСОК РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

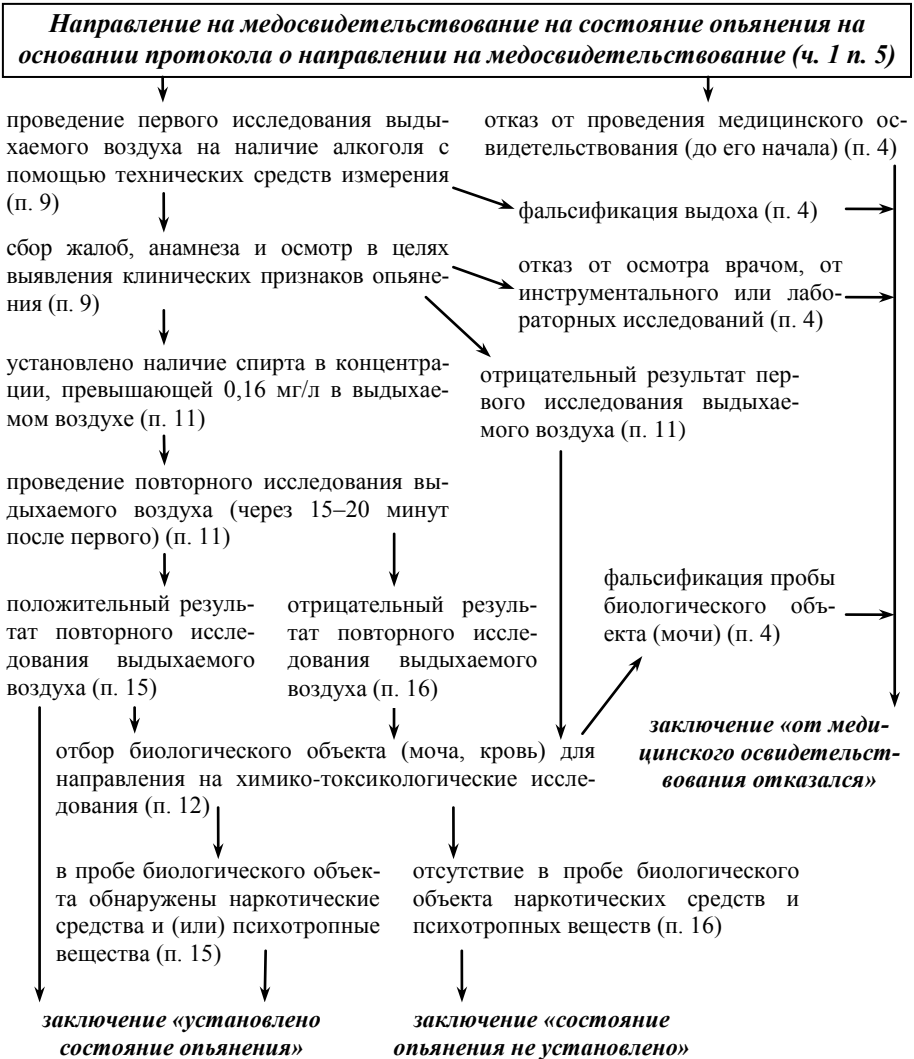
1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // СПС «Гарант».
2. О Правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения): постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 // СПС «Гарант».
3. 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: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 // СПС «Гарант».
4. *Аюпова Г. Ш.* Состояние опьянения как обстоятельство, характеризующее повышенную общественную опасность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ / Г. Ш. Аюпова // Вестник Московского университета МВД России. – 2017. – № 1.
5. *Аюпова Г. Ш.* Проблема установления состояния алкогольного опьянения при квалификации деяния по статье 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации / Г. Ш. Аюпова // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2018. – № 3.
6. *Косарев М. Н.* Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: состав преступления и вопросы его квалификации (ст. 264 УК РФ): учеб. пособие / М. Н. Косарев, А. Г. Рублев. – Екатеринбург, 2016.

Схема осуществления освидетельствования водителя на состояние алкогольного опьянения¹



¹ Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475 (в ред. от 10 сентября 2016 г.) «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // СПС «КонсультантПлюс».

Схема осуществления медицинского освидетельствования на состояние опьянения водителя¹



¹ Приказ Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // СПС «КонсультантПлюс».

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками объекта и предмета	5
2. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками объективной стороны	16
3. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные субъективными признаками	28
4. Юридический анализ квалифицированных и особо квалифицированных составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ	33
Вопросы для самоконтроля	42
Заключение	43
Список рекомендуемой литературы	44
Приложения	45

ПАШНИН Александр Николаевич
МАКЕЕВА Ирина Сергеевна
АЮПОВА Гульназ Шамиловна

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Учебное пособие

Редактура, компьютерная верстка *С. А. Коршуновой*

Подписано в печать 14.05.2019. Формат 60x84 1/16
Печать трафаретная. Бумага офисная
Усл. печ. л. 3,0. Уч.-изд. л. 3,0
Тираж 57 экз. Заказ № 22

Типография научно-исследовательского
и редакционно-издательского отдела
Уральского юридического института МВД России

620057, Екатеринбург, ул. Корепина, 66