

Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

Кафедра уголовного права

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

**на тему «Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности
дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по
материалам судебной практики)»**

Выполнил: Хмелев Николай Иванович
(фамилия, имя, отчество)

40.05.02-Правоохранительная деятельность
(специальность, направление обучения, № группы)
2015 год набора, 353 учебная группа

Руководитель:

К.ю.н., доцент, доцент кафедры уголовного
права КЮИ МВД России
(ученая степень, ученое звание, должность)

Амирова Д.К.
(фамилия, имя, отчество)

Рецензент:

Начальник ОП № 2 «Комсомольский»
УМВД России по г.Набережные Челны
подполковник полиции
(должность, специальное звание)

Сунгатуллин А.Р.
(фамилия, имя, отчество)

Дата защиты: "___" _____ 20__ г. Оценка _____

КАЗАНЬ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	6
§1. Объективные признаки составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264, 264.1 УК РФ.....	6
§2. Субъективные признаки составов преступлений, предусмотренных ст.ст.264,264.1 УК РФ.....	12
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, И КРИТЕРИИ ИХ ОТГРАНИЧЕНИЯ ОТ СМЕЖНЫХ СОСТАВОВ.....	23
§ 1. Квалифицированные виды преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	23
§ 2. Критерии отграничения состава дорожно - транспортного преступления от смежных составов преступлений.	28
ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И МЕРЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	42
§1. Проблемы правоприменительной практики привлечения к ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	42
§2. Меры совершенствования уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.	62
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	66
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	71

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы дипломной работы. Актуальность выбранной темы исследования характеризуется тем, что преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. Количество автотранспортных преступлений по данным официальной статистики¹ хотя и имеет тенденцию к некоторому снижению в последние пять лет, тем не менее остается на достаточно высоком уровне. Поскольку число единиц автотранспорта на душу населения неуклонно возрастает, автор полагает, что количество подобных преступлений будет сохраняться на достаточно высоком уровне и в дальнейшем. Рост количества преступлений порождает в свою очередь многообразие различных по обстоятельствам фактов дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых получили ранения или погибли люди.

Совершенно очевидно, что немаловажная роль в недопущении негативных последствий от транспортных преступлений принадлежит уголовно - правовым мерам. Но при такой напряженной криминальной ситуации законодатель проводит не всегда последовательную политику в сфере криминализации нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Вышеуказанные обстоятельства обуславливают актуальность выбранной темы исследования.

Степень научной разработанности темы исследования. Уголовно - правовые аспекты противодействия преступлениям, в том числе направленным против безопасности движения и эксплуатации транспорта были исследованы в трудах Н.С.Алексеева, А.С. Алтухова, Н.В. Артеменко, М.В. Бавсуна, Е.В. Безручко, А.П. Бохана, С.С. Витвицкой, М.С. Гринберга, К.В. Давыдовой, Е.П.Данилова, В.И. Жулева, И.Я. Козаченко, В.П. Коняхина, Д.А. Корецкого, А.И. Коробеева, Ю.А. Красикова, В.Н. Кудрявцева,

¹ См. приложение № 1.

Б.А.Куринова, В.В.Лукьянова, А.В. Наумова, В.А.Нерсисяна, А.М.Разогреевой, А.И. Рарога, Г.О. Саргсян, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаева, Н.Г. Шимбаревой, Н.В. Якубенко и ряда других авторов.

Вместе с тем современные тенденции преступности в транспортной сфере, насущные проблемы дальнейшего реформирования действующего Уголовного кодекса РФ, некоторая неадекватность судебной практики в части назначения наказания за исследуемые преступления порождают необходимость в дополнительном комплексном анализе указанной проблематики.

Объект данного исследования - общественные отношения, возникающие в процессе применения уголовной ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет исследования - конкретные нормы УК РФ, устанавливающие ответственность за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также судебная практика в данной сфере.

Задачи работы:

- дать уголовно-правовую характеристику объективным и субъективным признакам составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264, 264.1 УК РФ;
- рассмотреть квалифицированные виды преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- исследовать критерии отграничения состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений;
- проанализировать проблемы и меры совершенствования ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- сформулировать выводы по теме исследования и предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере и практики его применения.

Методологической основой исследования выступают положения диалектического материализма. В работе широко использованы различные методы научного познания, получившие подтверждение длительной практикой, в частности, системный, статистический, системно-структурный анализ, формально-юридический, сравнительно-правовой, историко-правовой методы, метод наблюдения и обобщений, систематизации, программированное изучение уголовных дел.

Теоретическую базу (основу) исследования составили труды отечественных ученых, исследовавших различные аспекты ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Нормативно-правовую базу составляют: Конституция Российской Федерации, действующее уголовное и административное, уголовно-процессуальное законодательство, федеральное законодательство по исследуемому вопросу.

Эмпирическую основу исследования составила опубликованная и неопубликованная судебная практика по уголовным делам судов Российской Федерации, обобщение и обзоры судебной практики судов субъектов РФ, данные статистической отчетности МВД РФ о количестве и динамике преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения.

Практическая значимость исследования состоит в выработке практических рекомендаций по совершенствованию уголовной ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Структура работы определена кругом исследуемых проблем, ее целями и задачами. Работа состоит из введения, трех глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, списка использованной литературы.

ГЛАВА 1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

§1. Объективные признаки составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264, 264.1 УК РФ

В качестве родового объекта преступлений, включенных в главу 27 действующего Уголовного кодекса РФ¹, выступают охраняемые общественные отношения, образующиеся в сфере обеспечения надлежащего уровня безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Указанное в полной мере относится и к преступлениям, ответственность за совершение которых установлена в статьях 264 и 264.1 УК России.

Признание родовым объектом транспортных преступлений безопасности движения или эксплуатации транспортных средств более полно раскрывает существо преступного деяния, поскольку уголовно-правовые нормы в первую очередь имеют своей целью охрану безопасности функционирования транспорта. При этом какого-либо принципиального различия в характере общественных отношений между различными видами транспортных средств нет, так как транспорт выполняет единые задачи. В результате нарушений правил движения или эксплуатации такие последствия могут наступать на каждом из них.

В качестве основного непосредственного объекта преступлений, уголовная ответственность за совершение которых установлена в статьях 264 и 264.1 УК России, следует считать ту разновидность общественных отношений, которые складываются между непосредственными участниками дорожного движения и призваны к обеспечению неукоснительного соблюдения ими установленных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон №64-ФЗ от 24 мая 1996 года (ред. от 05.04.2021) // Российская газета. - 1996. - 30 мая, 6, 7, 8 июня.

Дополнительным объектом рассматриваемых преступлений являются общественные отношения в сфере охраны здоровья человека, а по ч. 3, 4, 5, 6 ст. 264 УК РФ - и его жизни, так как нарушения правил дорожного движения, не повлекшие за собой причинения вреда здоровью или жизни человека, являются административными правонарушениями. Следует согласиться со специалистами, полагающими, что если в качестве основного непосредственного объекта будут определены жизнь и здоровье человека, то деяния должны признаваться преступлениями против личности¹.

Спецификой предмета данных преступлений является то, что в его качестве выступают транспортные средства: все виды автомобилей, трамваев и иных механических транспортных средств.

Согласно ФЗ «О безопасности дорожного движения», транспортные средства - устройства, предназначенные для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на них. Подобным образом транспортные средства определяются и Правилами дорожного движения.

Правила учета дорожно-транспортных происшествий содержат расшифровку понятия транспортных средств, под которыми понимаются: автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды, велосипеды с подвесными моторами, мотонарты, трамваи, троллейбусы, тракторы, самоходные машины, а также гужевой транспорт, за исключением вьючных и верховых животных.

Понятие других механических транспортных средств, упоминающееся в ст.264 УК РФ, частично раскрыто в примечании к этой статье, в котором говорится о тракторах и иных самоходных машинах, мотоциклах и иных механических транспортных средствах.

С объективной стороны преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, выражаются:

а) в нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

¹ Наумов А.В. Российское уголовное право. Особенная часть. - М.: РИОР, 2018. - С.320.

б) в наступлении тяжкого вреда здоровью человека; в) в наличии причинной связи между деяниями и наступившими вредными последствиями.

Нарушения правил дорожного движения могут происходить как путем действий, так и бездействием. Нарушения путем действий выражаются, например, в превышении скорости, движении на красный сигнал светофора, неправильных обгонах, несоблюдении правил проезда железнодорожных переездов, перекрестков, управлении транспортными средствами в нетрезвом виде и т. п. Бездействие выражается в непринятии мер, исключающих самопроизвольное движение транспортных средств, оставленных на уклоне дороги, непринятии мер предосторожности при приближении к опасным местам и др.

Необходимо отметить, что в ряде нормативных предписаний в сфере транспортной безопасности содержатся требования комплексного характера, которые относятся как к эксплуатации, так и движению. К примеру, п.2.3.1 правил дорожного движения¹ запрещается движение при наличии неисправностей тормозной системы.

Виновные подлежат ответственности по ст. 264 УК РФ, если ими нарушены правила эксплуатации, относящиеся именно к механическим транспортным средствам, их деталям, агрегатам. Факты нарушений правил эксплуатации, к примеру, светофоров, систем сигнализации железнодорожных переездов, иных объектов дорожно-эксплуатационной сети, повлекшие по неосторожности тяжкие последствия, не образуют составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

Важно отметить, что в вину водителям можно вменять только нарушения ПДД или приложений к ним (конкретных пунктов). Например, неисправности механизма, который поднимает стекло правой передней двери автомобиля, хотя и относятся к разновидности технических неисправностей,

¹ О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

однако не могут вменяться в вину водителям совершившим аварии, как нарушения правил эксплуатации.

Для наступления уголовной ответственности недостаточно наличия фактов нарушений Правил дорожного движения. Необходимо, чтобы эти нарушения повлекли за собой наступление последствий, предусмотренных уголовным законом.

Последствиями преступлений, предусмотренных ч. 1 и ч. 2 ст. 264 УК РФ, является причинение тяжкого вреда здоровью человека. Между нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями должна иметься причинная связь. Таким образом, состав указанного преступления относится к числу материальных.

Так, органом предварительного расследования С.А.Р. предъявлено обвинение в том, что 23 марта 2020 года примерно в 07 часов 00 минут, управляя технически исправным автомобилем марки «NISSAN JUKE» с государственным регистрационным знаком <номер изъят>, в условиях неограниченной видимости, в пути следования, на регулируемом перекрестке ул. Минская - пр. Победы г.Казани, с целью выезда на проезжую часть пр. Победы и последующего движения в направлении ул. Родины, на разрешающий движение зеленый сигнал светофора приступила к осуществлению маневра поворота налево. В процессе выполнения маневра поворота налево С.А.Р. остановила свой автомобиль перед регулируемым пешеходным переходом, обозначенным дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход», расположенным у строения № 101 по пр. Победы г. Казани с целью уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть пр. Победы. Далее, С.А.Р., начав движение от места остановки в направлении ул. Родины, проявляя преступное легкомыслие, в нарушении требований п.п. 8.1., 10.1. и 13.1. ПДД РФ, обязывающих водителя при повороте налево уступить дорогу пешеходам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает, при этом при выполнении маневра не должны создаваться

опасность для движения и помехи другим участникам дорожного движения, не убедившись в безопасности осуществляемого маневра, въехала на вышеуказанный регулируемый пешеходный переход, где у строения № 101 по пр. Победы г.Казани передней частью кузова автомобиля марки «NISSAN JUKE» совершила наезд на Н.Ф.Я., пересекавшую проезжую часть пр. Победы по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий движение зеленый сигнал пешеходного светофора слева направо по ходу движения автомобиля, чем грубо нарушила требования п.п. 1.3. и 1.5. ПДД РФ.

В результате дорожно-транспортного происшествия Н.Ф.Я. причинена сочетанная травма тела: - травма грудной клетки в виде переломов 3-го ребра справа по средне-ключичной линии без смещения; 4-го ребра справа по средне-ключичной и передне-подмышечной линиям без смещения, 5-го ребра справа по средне-ключичной и передне-подмышечной линиям без смещения (множественные односторонние переломы ребер по двум и более анатомическим линиям с образованием подвижного участка грудной стенки по типу «реберного клапана»); 6-го ребра и 7-го ребра справа по передне-подмышечной линии без смещения; — травма таза в виде переломов правой боковой массы крестца на уровне 1-го крестцового позвонка с умеренным смещением, верхней ветви правой лонной кости с умеренным смещением, нижней ветви правой лонной кости на уровне лонного сочленения без смещения, ветви правой седалищной кости без смещения. Указанная сочетанная травма тела причинила тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни.

Действия С.А.Р. квалифицированы органом предварительного расследования по части 1 статьи 264 УК РФ¹.

Значение причинно-следственной хорошо прослеживается в следующем примере:

¹ Постановление Советского районного суда г.Казани от 03.11.2020 по делу № 1-872/2020. - URL: <http://www.garant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

Так, М.А.О. признан виновным в том, что 7 марта 2019 года, управляя автомобилем марки «LADA 211440», с четырьмя пассажирами в салоне, двигаясь по автомобильной дороге со стороны села Асаново в направлении автомобильной дороги «Псеево - Крынды» по территории Менделеевского района Республики Татарстан, нарушил требования пунктов 1.2 «Уступить дорогу (не создавать помех)», 1.3, 1.5, 8.1, 13.9 и установленного по ходу его движения предупреждающего дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу» Правил дорожного движения РФ, не уступил дорогу и совершил столкновение с автомобилем марки «Kia Spectra», двигавшегося по главной дороге со стороны деревни Крынды и имевшего преимущество в движении.

В результате дорожно-транспортного происшествия наступила смерть пассажиров автомобиля марки «LADA 211440» Б. и К.

В судебном заседании осужденный Максимов А.О. свою вину в предъявленном обвинении не признал и утверждал, что точное место столкновения не установлено, а причиной ДТП явились действия водителя автомобиля марки «Kia Spectra».

При рассмотрении данного дела судебной коллегией отмечено, что место столкновения установлено насколько это возможно, сам осужденный не оспаривает выезд со второстепенной дороги на главную и столкновение с автомобилем, двигавшимся по главной дороге. Его доводы о том, что столкновение произошло по вине водителя КИА, двигавшемся со значительной скорости, не опровергают вывод суда о виновности М.А.О., поскольку М.А.О. нарушил требования пунктов 1.2 «Уступить дорогу (не создавать помех)», 1.3, 1.5, 8.1, 13.9 и установленного по ходу его движения предупреждающего дорожного знака 2.4 «Уступите дорогу» Правил дорожного движения РФ, не уступил дорогу и совершил столкновение с автомобилем марки «Kia Spectra», двигавшимся по главной дороге и имевшим

преимущество в движении. М.А.О. был обязан уступить дорогу автомобилю, двигавшемуся по главной дороге в любом случае¹.

Нарушения правил дорожного движения, которые не повлекли за собой наступления тяжелых последствий (тяжкого вреда здоровью или смерти человека), влекут наступление административной ответственности, поскольку степень общественной опасности подобных нарушений ПДД является сравнительно небольшой.

§2. Субъективные признаки составов преступлений, предусмотренных ст.ст.264,264.1 УК РФ

Проблема субъективной стороны дорожно-транспортных преступлений, совершаемых водителями (ст. 264 УК РФ), относится к одним из наиболее сложных в уголовном праве.

Признавая лиц виновными в нарушениях правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, суды должны указывать в приговорах, какие именно правила ими нарушены и в чем конкретно выразились эти нарушения.

Постановлением 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» упрямо указывается: «Рассматривая дела о преступлениях, предусмотренных статьей 264 УК РФ, судам необходимо указывать в приговорах, нарушения каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств повлекли наступление последствий, указанных в статье 264 УК РФ, и в чем конкретно выразились эти нарушения».

¹ Апелляционное постановление Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Республики Татарстан от 16.03.2021 по делу № 22-1609/2021 - URL: <http://www.garant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

Требования, предъявляемые к водителям по возрасту и здоровью, общеизвестны. Следовательно, их несоблюдение относится к нарушениям Правил дорожного движения и при наличии соответствующих обстоятельств влечет различные виды ответственности, в том числе уголовную. В судебной практике неоднократно возникают вопросы, связанные с определением состояния здоровья водителей в моменты возникновения дорожно-транспортных происшествий. Это учитывается Правилами дорожного движения при установлении запрета водителям управлять транспортными средствами в болезненном или утомленном состоянии, если это может поставить под угрозу безопасность движения.

На данные положения Правил дорожного движения нередко ссылаются представители как государственного обвинения, так и защиты, в процессе рассмотрения в судах дел об автотранспортных преступлениях. И это не случайно. Действительно, наличие у водителей в моменты возникновения дорожных происшествий болезненного или утомленного состояния может существенно повлиять на пределы их ответственности.

Субъектами преступлений, предусмотренных ст.264 УК РФ, являются достигшие 16-летнего возраста лица, управлявшие автомобилями, трамваями или другими механическими транспортными средствами, предназначенными для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на них. Однако данная общепринятая точка зрения вызывает возражения в части того, что в данных случаях субъект преступления общий - физические, вменяемые лица, достигшие 16 лет. При этом, однако не учитывается особая, специфическая деятельность, в связи с которой отождествляется субъект преступления. Речь в данных случаях может идти только о лицах, управляющих механическими транспортными средствами.

Статьей 264 УК РФ к основному отличительному признаку субъектов данных преступлений относится управление перечисленными в ст. 264 УК видами транспортных средств, т.е. субъектами таких преступлений являются лица, управляющие механическими транспортными средствами. Для

квалификации действий виновных по ст. 264 УК не имеет значения, управляли ли лица собственными транспортными средствами или принадлежащими государственным, муниципальным, общественным, иным организациям, совершили аварии во время работы или в свободное от нее время, управляли транспортными средствами правомерно или в результате самовольных захватов и угонов, были ли у виновных в момент управления транспортными средствами водительские удостоверения или они не имели или были лишены их¹.

Так, Г.И.Р. 23 ноября 2020 года примерно в 11.00 часов, будучи в состоянии алкогольного опьянения, а также в утомленном состоянии, в нарушении требований п. 2.7 ПДД РФ, запрещающий водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения и в утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, проявляя преступное легкомыслие, управляя технически исправным автомобилем «SKODA KODIAQ» (Шкода-Кодиак), в условиях неограниченной видимости двигался по проезжей части ул. Чистопольская г. Казани со стороны ул. Сибгата Хакима в направлении пр.Ямашева. В пути следования, в результате опьяненного и утомленного состояния, Г. заснул, вследствие чего утратил контроль над управлением автомобиля и, не обеспечив безопасный боковой интервал до середины дороги, пересек горизонтальную дорожную разметку 1.3 Приложения 2 к ПДД РФ (двойная сплошная полоса), разделяющую транспортные потоки противоположных направлений и, выехал на сторону проезжей части, предназначенной для движения во встречном направлении, тем самым грубо нарушил требования п.п. 1.4, 9.1, 9.1(1) и 9.10 ПДД РФ, согласно которым: на дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств; количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой; на любых дорогах с двухсторонним движением запрещается движение по полосе,

¹ Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений / В.В.Лукьянов. - М.:Норма, 2019. - С.76.

предназначенной для встречного движения, если она отделена разметкой 1.3; а так же водитель должен соблюдать необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

В результате совокупности допущенных нарушений требований ПДД РФ, напротив дома № 79 по ул. Чистопольская г. Казани, на стороне проезжей части предназначенной для движения со стороны пр. Ямашева в направлении ул.Сибгата Хакима, Г. совершил столкновение со встречным автомобилем «DAEWOO GENTRA» (Дэу-Джентра), под управлением А., а отделившееся от автомобиля Шкода-Кодиак переднее левое колесо отбросило на автомобиль «SKODA YETI» (Шкода-Йети) под управлением Д., следовавшим попутно с автомобилем Дэу-Джентра. Далее, автомобиль Дэу-Джентра, в результате ДТП, сместился вправо по ходу движения, где совершил столкновение с двигавшимся в попутном направлении автомобилем «DAEWOO NEXIA» (Дэу-Нексия) под управлением Е. Далее, автомобиль Шкода-Кодиак под управлением Г., продолжая следовать по стороне проезжей части, предназначенной для встречного движения, совершил столкновение с встречным автомобилем «BA3-211440» под управлением К., в результате чего последний автомобиль отбросило на двигавшийся в попутном с ним направлении автомобиль «LADA GRANTA» (Лада-Гранта) под управлением Т. Тем самым Г. нарушил требования пунктов 1.3 и 1.5 ПДД РФ, обязывающие водителя знать и соблюдать относящиеся к нему требования Правил, дорожных знаков и дорожной разметки, а также действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

В результате ДТП, водителю автомобиля Дэу-Джентра А. были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия. Суд квалифицировал действия Г.И.Р. по пункту «А» части 4 статьи 264 УК РФ¹.

¹ Приговор Ново-Савиновского районного суда г.Казани от 23.03.2021 по делу № 1-254/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

Правилами дорожного движения России существенно различается регламентация поведения водителей транспортных средств в широком смысле (механических и немеханических) и иных участников движения. Различия в части регламентации действий участников дорожного движения в нормальных или даже опасных дорожных ситуациях являются достаточно обоснованными, но, в тоже время, в части регламентации поставарийных действий участников дорожного движения Правилами дорожного движения не в полной мере установлены обязанности к поведению всех участников дорожно-транспортных происшествий. Обязанности исполнения только лишь водителями транспортных средств установленных Правилами дорожного движения действий в поставарийных ситуациях не распространяются на иных участников дорожного движения, хотя очевидно, что возможности оказания помощи пострадавшим в авариях могут быть и у пассажиров, и у пешеходов, участвовавших в ДТП.

Российским уголовным законом устанавливается, что уголовной ответственности и наказанию подлежат только лица, виновные в совершении преступлений, т. е. умышленно или по неосторожности совершившие предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния (ст. 5 УК РФ). При этом для квалификации преступлений имеет значение только такое психическое отношение, которое было у виновных до или во время совершения преступлений.

Ст. 264 УК РФ предусматривается ответственность за нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть. Таким образом, субъективная сторона данных преступлений характеризуется виной в форме неосторожности, которая может быть как в виде легкомыслия, так и в виде небрежности. Если же лица, управляющие транспортными средствами, действуют умышленно, сознают характер своих действий и предвидят возможные последствия таких действий, их деяния подлежат квалификации не как нарушения Правил дорожного

движения или эксплуатации транспортных средств, а как умышленные преступления против жизни или здоровья, то есть как убийство или умышленное причинение вреда здоровью.

Некоторыми авторами считается, что в правоприменительной практике при квалификации нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств органами предварительного расследования и судами не всегда правильно толкуются смысл и содержание формулировок умысла и неосторожности, выработанных наукой уголовного права. Основные ошибки здесь заключаются в том, что при квалификации данных деяний органами предварительного расследования и судами не всегда правильно оценивается психическое отношение виновных к своим действиям и их последствиям, т. е. неправильно отграничивается косвенный умысел от неосторожности в виде легкомыслия¹.

Поэтому лица, грубо нарушающие Правила дорожного движения (значительно превышающие скорость, проезжающие по тротуарам или на большой скорости во дворах домов и т. д.), не могут не осознавать общественно опасный характер подобных действий и, если даже сознательно не допускают возможности наступления общественно опасных последствий, по крайней мере, относятся к ним безразлично, что является признаком косвенного умысла. Делать вывод о том, что в подобных случаях лица, управляющие транспортными средствами, самонадеянно рассчитывали на предотвращение таких последствий, нельзя, поскольку при подобных обстоятельствах (значительном превышении скорости в местах с интенсивным движением, выезде на встречную полосу) не только практически, но даже теоретически невозможно предотвратить общественно опасные последствия.

Поэтому в тех случаях, когда лица, управляющие транспортными средствами, совершают такие нарушения, общественная опасность которых

¹ Печерский В. Уголовная ответственность за автотранспортные правонарушения / В.Печерский // Закон. - 2019. - №5. - С. 13.

очевидна и наступление общественно опасных последствий реально, их действия следует квалифицировать в качестве умышленных преступлений.

Таким образом, лица, грубо нарушающие Правила дорожного движения, по крайней мере относятся безразлично к последствиям своих действий. В связи с этим, учитывая научное понимание содержания субъективной стороны преступления, а также смысл и содержание уголовного закона, действия лиц, нарушивших Правила дорожного движения при вышеуказанных ситуациях, должны квалифицироваться как умышленные преступления (убийства, умышленные причинения вреда здоровью, умышленное уничтожение или повреждение имущества), совершенные с косвенным умыслом. В отношении некоторых видов преступлений в судебной практике выработана именно такая позиция.

Вывод о том, что при квалификации дорожно-транспортных преступлений как таковых допускаются не только легкомыслие и небрежность, но и оба вида умысла следует из анализа составляющих механизма дорожно-транспортных преступлений. При управлении транспортными средствами или принимая участие в дорожном движении в роли пассажиров или пешеходов, лица могут нарушать правила дорожного движения. При этом субъекты могут действовать как осознанно, так и небрежно.

Представляется, что осознание лицами фактов создания ими аварийной обстановки следует расценивать в качестве грубого нарушения общественного порядка и квалифицировать как осознанное дорожно-транспортное преступление, независимо от наступления или ненаступления его тяжких последствий. Формализация составов преступных осознанных грубых нарушений правил дорожного движения, на наш взгляд, допустима, как частные случаи хулиганства, но в силу специфики основного непосредственного объекта, регламентация ответственности за такое поведение лица должна осуществляться нормами главы УК транспортных преступлениях.

При решении вопросов об уголовной ответственности участников дорожного движения, наличие их вины в создании аварийных ситуаций должно оцениваться как с позиций неосторожной вины, так и с точки зрения умысла, не изменяя при этом характеристики совершаемых преступлений, именно как дорожно-транспортных.

В случаях самонадеянного расчета на предотвращение аварийных ситуаций, самих дорожно-транспортных происшествий и тяжких последствий аварий при осознании виновными фактов допускаемых ими нарушений правил дорожного движения, субъективная сторона заключается в легкомыслии.

В случаях же, если виновные не предвидели возможностей наступления тяжких последствий дорожно-транспортных происшествий или не предвидели возможности совершения самого ДТП или возникновения аварийных ситуаций, то, при установлении объективной возможности и субъективной способности виновных по предвидению таких вариантов развития событий, следует констатировать наличие преступной небрежности.

В случаях отсутствия объективных возможностей или субъективных способностей по предвидению создания аварийных ситуаций, наступления дорожно-транспортных происшествий и их тяжких последствий, виновность лиц, создавших подобные ситуации, исключается и речь может идти либо о несчастных случаях, либо о грубой неосторожности самих потерпевших. Каких - либо уголовно-правовых последствий по отношению к причинителям подобного вреда законом не предусмотрено.

Как неосторожные нарушения правил дорожного движения следует расценивать и нарушения правил дорожного движения субъектами в обстоятельствах ошибок. Лица не могут быть признаны невиновными, если в связи с действительным незнанием ими правил дорожного движения нарушили их. Указанная позиция на сегодняшний день является бесспорной.

С учетом изложенного, любой вменяемый человек, который достиг шестнадцатилетнего возраста, нарушивший правила дорожного движения,

должен признаваться виновным в допущенных нарушениях. При этом неосознание фактов - нарушений при презюмируемым субъектам знаниям правил дорожного движения следует расценивать в качестве небрежности.

В ст. 264.1 УК РФ, строго говоря, форма вины законодателем непосредственно не установлена. Между тем, указание в диспозиции данных норм на неоднократный характер допущенных нарушений по определению исключает возможность совершения преступлений по неосторожности. 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» в п. 10.7 подтвердило: «По смыслу уголовного закона, преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, совершается умышленно»¹.

Так, И.Ж.А. был осужден по 264.1 УК РФ за то, что, он., являясь лицом, подвергнутым к административному наказанию по постановлению мирового судьи судебного участка №8 по судебному району г.Набережные Челны РТ от 18 мая 2020 года, вступившим в законную силу 29 июля 2020 года, по части 1 статьи 12.8 КоАП РФ, то есть за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, в виде административного штрафа в размере 30000 рублей, с лишением права управления транспортными средствами сроком на 1 год 6 месяцев, действуя умышленно, 04 апреля 2021 минут около 20 часов 35 минут, будучи в состоянии опьянения, управлял автомобилем и возле д.3 по ул.А. Кутуя г. Набережные Челны РТ был задержан инспектором ДПС ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по г.Набережные Челны. Согласно акту освидетельствования 16 АО № 100688 от 04 апреля 2021 года, проведенного с помощью технического средства

¹ 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 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

измерения - алкотестера «PRO touch-k» №904275, в организме И.Ж.А. обнаружено наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе в объеме 1,373 мг/л¹.

Вывод по главе: таким образом, в качестве родового объекта преступлений, включенных в главу 27 УК РФ, выступают охраняемые общественные отношения, образующиеся в сфере обеспечения надлежащего уровня безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Указанное в полной мере относится и к преступлениям, ответственность за совершение которых установлена в статьях 264 и 264.1 УК России.

В качестве основного непосредственного объекта преступлений, уголовная ответственность за совершение которых установлена в статьях 264 и 264.1 УК России, следует считать ту разновидность общественных отношений, которые складываются между непосредственными участниками дорожного движения и призваны к обеспечению неукоснительного соблюдения ими установленных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

С объективной стороны преступные деяния, ответственность за совершение которых устанавливается в ст. 264 УК РФ, выражаются в наличии одновременной совокупности следующих признаков:

- а) наличие факта определенных нарушений действующих правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;
- б) наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека;
- в) наличие причинно - следственной связи между совершенными противоправными деяниями и наступившими общественно - опасными последствиями.

К основному отличительному признаку всех субъектов рассматриваемых видов преступлений относится то обстоятельство, что все

¹ Приговор Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан от 10.06.2021 по делу № 1-970/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.06.2021).

они непосредственно управляли каким - либо видом механического транспортного средства.

С субъективной стороны деяния, которые предусмотрены ст. 264 УК РФ, характеризуется неосторожной формой вины. При этом неосторожность может выражаться как в виде преступного легкомыслия, так и в виде преступной небрежности.

Применительно к ст. 264.1 УК РФ, строго говоря, форма вины законодателем непосредственно не установлена. Между тем, указание в диспозиции данных норм на неоднократный характер допущенных нарушений по определению исключает возможность совершения данных преступлений по неосторожности.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, И КРИТЕРИИ ИХ ОТГРАНИЧЕНИЯ ОТ СМЕЖНЫХ СОСТАВОВ

§ 1. Квалифицированные виды преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В качестве квалифицирующих признаков указаны:

В ч. 2 ст. 264 УК РФ деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, если оно:

- а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- б) сопряжено с оставлением места его совершения.

Так, 1 октября 2020 года около 18 часов 20 минут, Р.Д.Ф., управляя автомобилем «ВАЗ 2106», будучи в состоянии алкогольного опьянения, с одним пассажиром в салоне, двигаясь на участке дороги, имеющем искусственное освещение проезжей части, в условиях достаточной видимости в направлении своего движения, в грубое нарушение требований пунктов 1.2 «Уступить дорогу (не создавать помех)», 1.3, 1.5, 2.7, 8.1, 8.8 Правил дорожного движения РФ, легкомысленно отнесся к дорожной обстановке и обеспечению безопасности дорожного движения, самонадеянно рассчитывая на предотвращение общественно опасных последствий своих действий, намереваясь выполнить разворот в обратном направлении вне перекрестка в месте для разворота, оборудованном в разрыве разделительной полосы и обозначенном дорожным знаком 6.3.1 «Место для разворота» Правил, не убедившись в безопасности движения и в том, что своим маневром он не создает помех другим участникам дорожного движения, приступил к выполнению разворота, в процессе которого выехал на полосу встречного движения перед близко двигавшимся по ней транспортным средством,

пользующимся преимуществом в движении, тем самым не уступил дорогу, создал помеху для движения и совершил столкновение с мотоциклом «KAWASAKI EX300A» под управлением водителя С.А.Р., который двигался во встречном направлении прямо, без изменения направления движения со стороны ул. Раиса Беляева в направлении пр. Вахитова г. Набережные Челны.

В результате дорожно-транспортного происшествия водитель С.А.Р. получила телесные повреждения в виде раны 1 пальца левой стопы, ссадин левой стопы, закрытого перелома средней трети диафиза левой бедренной кости со смещением отломков, закрытого перелома головки 5 пястной кости левой кисти с незначительным смещением отломков, закрытого перелома левой пяточной кости без смещения отломков, которые причинили тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни в момент причинения.

Суд действия подсудимого Р.Д.Ф. квалифицировал по п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ¹.

В ч. 3 ст. 264 УК РФ деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека.

В ч. 4 ст. 264 УК РФ деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, если оно:

- а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- б) сопряжено с оставлением места его совершения.

В ч. 5 ст. 264 УК РФ деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Так, К.С. признан виновным в том, что 18 января 2019 года около 11 часов, являясь лицом, управлявшим автомобилем, нарушил пп. 1.3, 1.4, 1.5, 8.1, 9.1, 10.1, 11.1, 11.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, выехал на полосу встречного движения, где допустил столкновение с автомобилем ВАЗ 211540, в результате чего водитель и пассажир автомобиля ВАЗ 211540 <данные изъяты> получили травмы, несовместимые с жизнью,

¹ Приговор Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан от 03.02.2021 по делу № 1-301/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

вследствие чего скончались. Преступление было совершено на 59 километре автодороги сообщением Екатеринбург-Шадринск-Курган Белоярского района Свердловской области.

При рассмотрении данного дела в кассационной инстанции судебная коллегия отметила, что вывод суда о виновности К.С. в совершении преступления при обстоятельствах, указанных в приговоре, основан на исследованных в судебном заседании доказательствах, в том числе показаниях самого осужденного, не отрицавшего факта выезда автомобиля под его управлением на полосу встречного движения в результате нарушения им Правил дорожного движения Российской Федерации, показаниях свидетеля <данные изъяты> об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия при участии автомобиля осужденного, показаниях сотрудников ГИБДД <данные изъяты> об обстановке на месте дорожно-транспортного происшествия, результатах осмотра места происшествия, заключениях эксперта по результатам проведения автотехнической экспертизы, согласно которым причиной столкновения автомобиля под управлением осужденного с автомобилем под управлением погибшего <данные изъяты> явилось несоответствие действий К.С. требованиям п. 8.1 (абзац 1). 11.1, 11.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, заключениях судебно-медицинского эксперта о причинах смерти потерпевших и других доказательствах, которые суд проверил и оценил по правилам ст. ст. 87, 88 УПК РФ, указав в приговоре мотивы, по которым принял одни доказательства и отверг другие.

Несмотря на доводы осужденного, его показания о том, что дорога была скользкая, не были оставлены без внимания, им дана оценка в совокупности с иными доказательствами, в частности, с актом обследования дорожных условий, согласно которому на месте дорожно-транспортного происшествия асфальтобетонное дорожное покрытие было обработано противогололедными материалами. Указанное осужденным состояние проезжей части не исключает правильность выводов суда о его виновности в совершении преступления,

поскольку, выполняя маневр обгона, когда впереди движущееся транспортное средство выполняло обгон, он как водитель, обязан был учитывать, в том числе и состояние проезжей части¹.

В ч. 6 ст. 264 УК РФ деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, если оно:

- а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- б) сопряжено с оставлением места его совершения.

Если в результате допущенных нарушений правил дорожного движения возникли негативные последствия, которые указаны в качестве квалифицирующих признаков в различных частях статьи 264 УК РФ, то виновному лицу следует вменять все наступившие общественно - опасные последствия, но квалификация содеянного должна осуществляться только по той из частей ст. 264 УК РФ, в которой предусматриваются наиболее тяжкие из всех наступивших последствий.

Если же наступление разных негативных последствий явилось следствием нескольких отдельных и не взаимосвязанных между собой нарушений правил дорожного движения, то подобные деяния следует квалифицировать по совокупности всех совершенных преступлений.

По совокупности преступлений деяния, имеющие различные последствия, квалифицируются в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия явились результатами нескольких взаимно не связанных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Включение в число квалифицирующих признаков состояния алкогольного опьянения должно сыграть определенную общепрофилактическую роль.

Однако, к сожалению, оно приводит к фактическому «поощрению» водителей, отказывающихся от освидетельствования, скрывающихся с места

¹ Кассационное определение Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 25.02.2021 № 77-587/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

происшествия или употребляющих алкогольные напитки, наркотические средства, одурманивающие или психотропные вещества после дорожно-транспортного преступления.

Конечно, можно было бы закрепить указанные варианты поведения в качестве квалифицирующих признаков в ст. 264 УК, но, как справедливо отмечается некоторыми авторами, квалифицирующим может быть лишь то обстоятельство, которое сформировалось до момента окончания преступления, характеризую степень общественной опасности преступления и личности виновного. А данные действия виновного совершаются уже после дорожно-транспортного преступления и вряд ли существенно повышают степень общественной опасности содеянного, поскольку общественно опасные последствия уже наступили¹.

В настоящий момент подобное постпреступное поведение виновного следует учитывать лишь при назначении наказания как обстоятельство, характеризующее его личность.

Еще один момент, который требует пояснений, является включение опьянения в качестве обстоятельства, отягчающего преступность деяния, только в ст.264 УК, при оставлении без внимания однородных преступлений (ст.263 УК РФ - нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта). Между тем, в результате совершения данных преступлений наступившие последствия могут превосходить по их общественной опасности те, которые указаны в ст.264 УК РФ.

Сама по себе идея более суровых наказаний лиц, управляющих источниками повышенной опасности и находящихся в состоянии опьянения, является справедливой и социально обусловленной, однако неясно, по каким критериям и положениям уголовного закона следует привлекать лиц, совершивших данные преступления, к более строгим мерам наказания.

¹ Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений / В.В.Лукьянов. - М.:Норма, 2019. - С.101.

Основано такое положение, по мнению исследователей, исключительно на обстоятельствах, указанных в ст.63 УК РФ, т.е. обстоятельствах, являющихсяотягчающими наказание.

Конструирование ст.264 УК РФ парадоксально: с одной стороны, оно верное, поскольку устанавливает справедливое наказание тому лицу, которое причинило вред потерпевшему, находясь в состоянии алкогольного опьянения; с другой же стороны, поскольку нет такого обстоятельства, как «совершение преступления в состоянии опьянения», законодатель нарушает логико-структурную основу Особенной части УК РФ и переводит ст.264 УК РФ в неправовое поле, так как данный признак не входит в перечень обстоятельств, указанных в ст.63 УК РФ, а следовательно, не может влечь за собой более суровое наказание.

§ 2. Критерии отграничения состава дорожно - транспортного преступления от смежных составов преступлений

Основной подход к разграничению смежных составов рассматриваемых преступлений, связанных с использованием самоходных автотранспортных средств, был сформулирован еще в Постановлении Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г. № 50 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»¹.

Согласно действующему в то время постановлению действия водителей транспортных средств, повлекшие указанные в уголовном законе последствия не в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации

¹ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. ст. 211, 211.2, 148.1 УК РСФСР): постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22.10.1969 № 50 // Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1970. № 1. (утратило силу).

транспортных средств, а при погрузке или выгрузке грузов, ремонте транспортного средства, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других нетранспортных работ, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве определенных работ (п.11¹).

То же самое относится и непосредственно к автомашинам и другим транспортным средствам, если они используются не по назначению или по назначению, но при производстве работ, регламентируемых другими правилами безопасности. И наоборот, если самоходный механизм используется как транспортное средство, водитель обязан подчиняться правилам безопасности движения, а в случае причинения вреда в результате их нарушения - нести ответственность за дорожно-транспортное преступление.

По этому поводу, - А.В. Галахова, - пишет: «Что по таким делам необходимо выяснять, использовались ли механизмы в качестве транспортных средств, или происшествие связано с производством сельскохозяйственных, строительных работ, выполнением других технологических операций, регулируемых правилами техники безопасности и охраны труда»².

Таким образом, ранней судебной практикой, в общем, сформулирован основной подход к разграничению транспортных преступлений и преступлений против личности, совершенных в результате использования транспортного средства не по назначению либо в качестве механизма при производстве нетранспортных работ. Наличие или отсутствие признаков нарушения правил дорожного движения, или эксплуатации транспортных

¹ 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 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

² Галахова А.В. Уголовный закон в практике районного суда: научно-практическое пособие / под ред. А.В. Галаховой. - М.: Норма. - 2017. - С. 790.

средств определялось не столько местом происшествия и типом самоходной машины, сколько характером выполняемых механизмом функций и видом производимых работ.

Так, согласно апелляционному приговору Г. оправдан по предъявленному обвинению в совершении 15 января 2015 года нарушения лицом, управляющим механическим транспортным средством, правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека.

В кассационном представлении заместитель прокурора Хабаровского края не согласился с апелляционным приговором, указав в обоснование, что выводы суда апелляционной инстанции противоречат требованиям ПДД и не соответствуют нормам уголовного закона. Наличие знаков "дорожные работы" и наблюдателей за ходом производства снегоуборочных работ не свидетельствуют о том, что Г. не должен был руководствоваться ПДД.

Кассационная инстанция указала, что из приведенных в приговоре доказательств следует, что Г., находясь на участке автомобильной дороге в зоне действия дорожных знаков "Дорожные работы", управляя фронтальным погрузчиком, производил дорожные работы по уборке снега, которые заключались не только в движении по проезжей части, в том числе поперек направления движения, но и в управлении ковшом фронтального погрузчика.

В соответствии с п. п. 1.1, 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, настоящие Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. "Дорожное движение" - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

С учетом изложенного, вывод суда апелляционной инстанции об отсутствии в действиях Г. состава преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ являются обоснованными.

На основании исследованных в судебном заседании доказательств судом

апелляционной инстанции правильно установлено, что Г., выполняя на фронтальном погрузчике дорожные работы по уборке снега, на участке дороги, огороженном дорожными знаками, с выставленными рабочими - сигнальщиками, не нарушил требования инструкции по охране труда для машиниста погрузчика в части требований безопасности.

При таких обстоятельствах обоснован и вывод суда апелляционной инстанции об отсутствии в действиях Г. иных составов преступлений.

Судебная коллегия признала необоснованной ссылку автора кассационного представления в подтверждение своих доводов на заключения экспертов № 195/э от 27.04.2017 и № 173/1-19 от 30.05.2019, согласно которым Г. являлся участником дорожного движения и должен был руководствоваться требованиями п. 8.1, 8.12 Правил дорожного движения.

Вопрос о том, являлся ли Г. участником дорожного движения и должен ли был при осуществлении на фронтальном погрузчике дорожных работ по уборке снега руководствоваться требованиями Правил дорожного движения, является правовым вопросом и не мог быть разрешен экспертом при производстве автотехнической экспертизы¹.

Позднее критерии отграничения транспортного преступления от других смежных с ним общественно опасных деяний были уточнены применительно к правилам квалификации нарушений безопасных условий труда. Так в п. 10 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29.11.2018 № 41 «О судебной практике по уголовным делам о нарушениях требований охраны труда, правил безопасности при ведении строительных или иных работ либо требований промышленной безопасности опасных производственных объектов» отмечено, что если несчастный случай произошел в ходе работ с использованием специальных самоходных машин (трактор, экскаватор, грейдер, скрепер и т.п.) вследствие допущенных лицом, управляющим такой машиной, в том числе и во время движения транспортного средства, нарушений правил безопасности

¹ Кассационное определение Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 22.03.2021 № 77-431/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2021).

при ведении строительных или иных работ либо нарушения требований промышленной безопасности опасных производственных объектов, а не в результате нарушения им правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом деяние надлежит квалифицировать по статье 216 или 217 УК РФ, предусматривающей ответственность за нарушение соответствующих правил¹.

Другими словами, при квалификации преступления в указанных выше случаях необходимо учитывать не только характер выполняемых работ, но и вид нарушенных правил. Также возможны ситуации, в которых в действиях водителя могут быть одновременно и признаки нарушения правил дорожного движения, и признаки нарушения правил охраны труда. В таких случаях необходимо выяснить не только вид производимых работ, но и основную функцию, выполняемую с помощью автомобиля.

Действительно, автомобиль является средством передвижения. Но следует отметить, что эту функцию нельзя рассматривать в отрыве от предназначения транспортного средства, т.е. перемещения грузов или людей. Следовательно, если автомашина использовалась в качестве механизма нетранспортной операции, движения в том смысле, какой в него вкладывают Правила дорожного движения, то и нет ответственности по 264 УК.

Рост числа транспортных средств и увеличения транспортной преступности привели если не к пересмотру, то к корректировке рассмотренной выше позиции. Поэтому, исходя из вышеприведенного государство, принимая на себя обязанности по обеспечению безопасности движения, ограничило пределы правового регулирования лишь теми участками местности, которые специально предназначены для движения. Если исходить из наименования основного нормативного акта, регулирующего

¹ О судебной практике по уголовным делам о нарушениях требований охраны труда, правил безопасности при ведении строительных или иных работ либо требований промышленной безопасности опасных производственных объектов: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.11.2018 № 41 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2019. № 1.

отношения в этой сфере (Правила дорожного движения РФ), то критерием разграничения смежных преступлений является установление факта движения по дороге. Так согласно ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дорожное движение определяется как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог»¹. Дорогой же считается обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Она включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Принятый в 1996 г. УК РФ воспринял эту терминологию, включив словосочетание «дорожное движение» в диспозицию своей статьи, увязав тем самым признаки состава преступления с этим понятием.

В Постановлении Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»² содержатся и другие критерии, которые можно использовать для отграничения преступления, предусмотренного ст. 264 УК, от преступлений против личности и нарушений правил охраны труда.

Так, в п. 7 указано, что в официальную статистическую информацию не включаются сведения о дорожно-транспортных происшествиях, произошедших: а) во время проведения на специально подготовленных территориях официальных спортивных мероприятий по автомобильному или мотоциклетному спорту, культурно-зрелищных или иных публичных мероприятий с использованием при их проведении транспортных средств,

¹ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) // Российская газета. 1995. № 245.

² Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 39. Ст. 6077.

когда получили ранения или погибли зрители, участники и персонал, обслуживающий эти мероприятия, а также при постановочных действиях при съемках фильмов либо проведении театрализованных мероприятий; б) в результате чрезвычайных ситуаций и стихийных бедствий; в) при выполнении транспортными средствами технологических и (или) производственных операций, не связанных с перевозкой людей или грузов (прокладка траншей, производство сельскохозяйственных работ, рубка лесных насаждений, погрузочно-разгрузочные работы, установка мачт, опор и других работ); г) вследствие нарушения правил техники безопасности и эксплуатации транспортных средств (запуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке транспортных средств, механизмов, приспособлений), в том числе при осуществлении ремонта (технического обслуживания) транспортных средств; д) в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного ущерба; е) в результате падения пассажиров внутри движущихся транспортных средств категорий М2 и М3, а также трамваев, троллейбусов, осуществляющих перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении, независимо от наступивших для их жизни и здоровья последствий, при отсутствии нарушений правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства со стороны водителей, управлявших такими транспортными средствами, а также других участников дорожного движения; ж) в связи с попыткой покончить жизнь самоубийством либо умышленным причинением вреда своему здоровью или действиями, совершенными в состоянии невменяемости; з) вследствие смерти лица от последствий различных заболеваний (инфаркта, инсульта, простудных, инфекционных и других заболеваний), а также острых отравлений; и) в результате умышленных действий лица (или группы лиц), при этом получившего ранение либо погибшего, направленных на остановку транспортного средства либо воспрепятствование движению транспортного средства; к) в результате действий должностных лиц, уполномоченных

осуществлять принудительную остановку транспортных средств.

Эти обстоятельства были учтены при подготовке Постановления Пленума Верховного Суда РФ, посвященного квалификации дорожно-транспортных преступлений. Так согласно п. 4 указанного Постановления действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, а равно в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ¹.

Так, приговором Бодайбинского городского суда Иркутской области от 03 июля 2020 года С.В. осужден по ч. 1 ст. 109 УК РФ.

В кассационной жалобе потерпевшие не согласились с квалификацией действий С.В. по ч. 1 ст. 109 УК РФ, и сочли, что в его действиях имеется состав преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ, ссылаясь на п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ N 25 от 09.12.2008 г.

С.В. в день совершения преступления управляя снегоболотоходом трудовую деятельность не осуществлял, ремонта транспортного средства не производил, как и производство погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных и других работ. Указали, что С.В. грубо нарушил правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, находясь в состоянии алкогольного опьянения, не имея права на управление транспортным средством, при движении задним ходом, не убедившись в безопасности маневра, совершил наезд на А., причинив телесные

¹ 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 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

повреждения, от которых он скончался.

Указали на нарушение С.В. Правил дорожного движения, ч. 1 ст. 8.12, п. 1.1 ПДД.

По результатам рассмотрения данного дела кассационная инстанция отметила, что действиям С.В. дана правильная правовая квалификация по ч. 1 ст. 109 УК РФ. Выводы суда в этой части обоснованы как установлением конкретных фактических обстоятельств произошедшего, добытыми и исследованными в точном соответствии с законом доказательствами, в том числе подтверждающими не только сам факт наезда С.В. на потерпевшего при установленных обстоятельствах, но и отсутствие в месте наезда дороги, о чем указывали в своей позиции потерпевшие, обосновывая свою позицию о наличии в действиях С.В. признаков нарушения Правил дорожного Движения РФ, что давало бы основания для квалификации его действий по ст. 264 УК РФ.

Совершенные С.В. действия при управлении им гусеничного вездехода вне дороги, в результате которых по неосторожности причинена смерть потерпевшему ФИО9, верно квалифицированы по ч. 1 ст. 109 УК РФ, предусматривающую ответственность за причинение смерти по неосторожности. Доводы кассационной жалобы о неправильной квалификации действий С.В. по ч. 1 ст. 109 УК РФ необоснованны. Основания для иной квалификации действий С.В. в данном случае отсутствуют¹.

Таким образом, к известному критерию разграничения дорожно-транспортных и иных преступлений - характеру производимых с помощью транспортного средства работ и виду нарушаемых правил - добавлен дополнительный критерий - место совершения преступления. Термин «дорога», как мы уже отмечали, имеет легальное определение, и бланкетная диспозиция ст. 264 УК тем самым получает более определенное содержание. Поэтому рекомендация Пленума вносит определенность относительно

¹ Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 12.01.2021 по делу № 77-3491/2020. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2021).

пределов уголовной ответственности водителя по ст. 264 УК, ограничивая ее основание лишь нарушением, допущенным при движении по дороге. Соответствует такое толкование и действующему в рассматриваемой сфере законодательству. Так как, Правила дорожного движения сконструированы в основном с учетом их привязки к дорожным знакам и разметке, к четко обозначенным перекресткам, а также сигналам светофора. Вне этого обозначенного правом пространства большинство предписаний не имеет смысла.

Вместе с тем требования некоторых пунктов Правил безопасности движения имеют универсальный характер и обязаны выполняться водителем независимо от места управления автотранспортным средством, поскольку свойства источника повышенной опасности не уменьшаются оттого, что, например, водитель съехал с дороги, и объезжает автомобильную пробку по территории, не предназначенной для движения.

Например, согласно п. 9.9 Правил запрещается движение транспортных средств по разделительным полосам и обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам (за исключением случаев, предусмотренных пп. 12.1, 24.2-24.4, 24.7, 25.2 Правил), а также движение механических транспортных средств (кроме мопедов) по полосам для велосипедистов. Запрещается движение механических транспортных средств по велосипедным и велопешеходным дорожкам. Допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. Но при этом должна быть обеспечена безопасность движения.

Из этого вытекает, что и тротуар, и обочина, согласно п. 1.2 Правил, являются элементом дороги, но движение по ним запрещено. В некоторых случаях пункты Правил имеют общий характер, а подпункты - специальный, рассчитанный только на дорогу. Например, согласно п. 8.12 Правил, движение

транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц. Это положение применяется независимо от места нахождения автомашины. Вместе с тем подпункт этого же пункта предусматривает ограничение лишь применительно к специально обустроенной дороге. Так, движение задним ходом запрещается на перекрестках и в местах, где запрещается разворот, согласно п. 8.11 Правил. Пункт 10.1 Правил содержит норму, которая может быть отнесена и к движению по дороге, и вне дорог: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения». Завершающая же часть пункта обозначает более общее требование, которое является универсальным и может применяться независимо от места движения: «Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства»¹. Также универсальный характер имеет требование п. 10.5, согласно которому водителю запрещается превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства.

Кроме того, следует учитывать, что Правила дорожного движения не являются единственным блоком нормативных предписаний, нарушение которых при наличии соответствующих обстоятельств (неосторожном причинении тяжкого вреда здоровью человека или смерти) влечет уголовную

¹ О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

ответственность. Диспозиция ст. 264 УК кроме правил дорожного движения упоминает и правила эксплуатации транспортных средств, которые содержатся и в самих Правилах дорожного движения. К таким правилам эксплуатации, независимо от места использования автотранспортного средства следует отнести требование п. 2.3.1 Правил, согласно которому водитель обязан перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации. Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада. И наконец, наиболее очевиден универсальный характер правила, сформулированного в п. 2.7, в соответствии с которым водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

Таким образом, часть правил, обеспечивающих безопасность движения, имеет универсальный характер и не привязана к дороге. В случае нарушения таких универсальных правил вне дорог более адекватной характеру опасности была бы квалификация нарушений по ст. 264 УК, а не по ст. 109 или ст. 118 УК, если вред причинен в результате использования самоходного механического устройства в качестве транспортного средства. Ограничение действия правил безопасности движения лишь пределом дороги оставляет вне поля правового регулирования движение источника повышенной опасности вне специально отведенных участков. Между тем ни в одном нормативном акте нет запрета на управление автомобилем вне дорог.

На наш взгляд, необходимо различать функциональное предназначение

действующих нормативных актов, обеспечивающих безопасность движения транспортных средств, и функции соответствующих правоохранительных органов, обеспечивающих такую безопасность (например, ГИБДД). Можно понять законодателя, определяющего требования к безопасности движения лишь применительно к дорогам, специально обустроенным для движения. В этой позиции просматривается стремление ограничить территорию обычного использования транспорта лишь специально обустроенными дорогами. Следует принимать во внимание и ограниченные возможности контроля движения транспорта, который в территориальном плане не может быть тотальным. Однако функция правил, обеспечивающих безопасность движения транспортных средств, не может быть сведена лишь к регулированию дорожного движения. Да и сами правила, несмотря на свое наименование, как уже отмечалось, содержат не только специальные, но и универсальные нормы безопасности движения. Транспортные средства используются не только в городской местности, где имеется соответствующая разметка и контроль, но и вдали от постов ГИБДД (в сельской местности), управление транспортным средством в состоянии опьянения (а это одно из самых грубых нарушений правил) считается вполне обыденным делом. Поэтому было бы нелогичным выводить указанные нарушения водителя, повлекшие тяжкий вред или гибель человека, за рамки действия специальной нормы - ст. 264 УК.

Критерием отграничения от смежных составов в таком случае останется характер производимых с помощью транспортного средства работ и вид нарушенных правил. Если транспортное средство использовалось в качестве механизма при хозяйственно-бытовых или производственных работах и при этом нарушены правила безопасности проведения таких работ - квалифицировать содеянное необходимо по ст. 143 или ст. 109, 118 УК РФ. Если же автомашина использовалась в качестве транспортного средства для перевозки людей или грузов, водитель обязан соблюдать требования правил движения и эксплуатации механического транспортного средствами независимо от места движения. Соответственно, в случае причинения тяжкого

вреда здоровью или смерти в результате нарушения таких требований водитель должен нести ответственность по ст. 264 УК.

Вывод по главе: если в результате допущенных нарушений правил дорожного движения возникли негативные последствия, которые указаны в качестве квалифицирующих признаков в различных частях статьи 264 УК РФ, то виновному лицу следует вменять все наступившие общественно - опасные последствия, но квалификация содеянного должна осуществляться только по той из частей ст. 264 УК РФ, в которой предусматриваются наиболее тяжкие из всех наступивших последствий.

Если же наступление разных негативных последствий явилось следствием нескольких отдельных и не взаимосвязанных между собой нарушений правил дорожного движения, то подобные деяния следует квалифицировать по совокупности всех совершенных преступлений.

В качестве основного критерия для отграничения рассматриваемых преступлений от иных смежных составов следует рассматривать характер производимых с использованием транспортных средств работ и специфику допущенных нарушений. В ситуациях, когда транспортные средства были использованы в качестве механизмов при производстве хозяйственных или промышленных видов работ и при их использовании были допущены отдельные нарушения правил безопасности, установленных для таких работ, совершенные деяния подлежат квалификации по статьям 143, 109, 118 УК России. В случаях, когда транспортные средства были использованы для осуществления перевозки людей или грузов, на их водителей накладываются обязанности по соблюдению установленных правил дорожного движения вне зависимости от обстановки и места совершаемой перевозки. Следовательно, при возникновении последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека в результате нарушения водителем установленных правил его действия подпадают под признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (с учетом наступивших последствий и иных квалифицирующих обстоятельств).

ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И МЕРЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

§1. Проблемы правоприменительной практики привлечения к ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Необходимо отметить, что существуют различные проблемы уголовно-правовой квалификации преступлений, связанных с преступными посягательствами против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Например, вызывает споры уголовно-правовая квалификация действий водителя, нарушившего правила эксплуатации транспортного средства в случае передачи управления транспортным средством другому человеку. Так, привлекать к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ возможно только лицо, управляющее транспортным средством. С момента передачи водителем управление автомобилем другому человеку он перестает быть таким лицом, а значит, его действия нельзя квалифицировать по этой статье. Следует отметить, что ранее такие деяния охватывались понятием «иное грубое нарушение правил эксплуатации» и квалифицировались по ст. 211.2 УК РСФСР. Также возникает вопрос о вине водителя, виновного в нарушении правил дорожного движения, повлекшим причинение потерпевшему тяжкого вреда здоровью, и заведомо оставившего без помощи потерпевшего в опасном для жизни или здоровья состоянии. Имеется ли в данном случае совокупность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ и ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности». В ситуации, когда водитель не был виновен в преступном нарушении указанных правил, но жизнь или здоровье потерпевшего поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им транспортным средством, то невыполнение обязанности водителем по оказанию помощи потерпевшему влечет ответственность только по ст. 125 УК

РФ. Однако такая норма не применяется, если смерть потерпевшего наступила мгновенно, в момент совершения транспортного преступления.

Так, приговором Фурмановского городского суда Ивановской области от 10 сентября 2020 года К. осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ и оправдан по предъявленному обвинению в совершении преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ.

К. признан виновным в том, что, управляя автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, допустил нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью Б.

В кассационной жалобе осужденный К. и его адвокат К.А.Н. сочли приговор суда в части осуждения по 2 ст. 264 УК РФ незаконным и необоснованным, вынесенным с нарушением норм уголовно-процессуального закона.

В кассационной жалобе представитель потерпевшего А.А. - адвокат Б.Р.Р. выразил несогласие с состоявшимися судебными решениями, вынесенными с нарушением уголовно-процессуального законодательства. Указал, что суд незаконно оправдал К. по предъявленному обвинению в совершении преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ, поскольку его вина полностью доказана собранными

При рассмотрении данного дела кассационная инстанция отметила следующее.

Исследованные в суде показания К. в части отсутствия технической возможности, с учетом видимости, избежать столкновения с двигавшимся в попутном направлении велосипедистом были надлежащим образом проанализированы в совокупности с другими материалами дела и обоснованно признаны недостоверными, поскольку опровергнуты исследованными доказательствами.

Исходя из установленных судом фактических обстоятельств дела, К. имел возможность заранее обнаружить движущееся попутно транспортное средство, поэтому техническая возможность, как указал допрошенный в суде

эксперт, в рассматриваемой ситуации не рассчитывается.

Что касается доводов кассационной жалобы представителя потерпевшего, по мнению судебной коллегии, суд, проанализировав все обстоятельства дела пришел к обоснованному выводу об отсутствии в действиях К. состава преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ.

Исходя из установленных судом фактических обстоятельств, К. не была очевидна тяжесть наступивших последствий, так как он не видел пострадавшего и соответственно, не мог осознавать реальную и непосредственную опасность для жизни и здоровья потерпевшего.

Доводы жалобы представителя потерпевшего о том, что К. не мог не видеть и не осознавать, что в результате ДТП Б. причинены тяжкие телесные повреждения, по мнению судебной коллегии, имеют предположительный характер, ссылка на сведения, полученные из протоколов осмотра места происшествия, повреждений автомобиля, видеозаписи камер наблюдения не могут свидетельствовать о наличии прямого умысла у К. на заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни и здоровья состоянии. Кроме того, как следует из установленных судом обстоятельств дела, К., проезжая мимо места ДТП по противоположной полосе движения, видел возле потерпевшего стоявшую с велосипедом девушку¹.

Также в правоприменительной практике вызывает споры определение субъекта преступного посягательства, предусмотренного некоторыми статьями гл. 27 УК РФ. Так, субъектом преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», может быть пассажир, пешеход, достигший возраста 14 лет. В силу прямого указания закона им не могут быть лица, указанные в ст. 263 и 264 УК РФ.

Следует отметить, что для правильной квалификации преступных деяний, и определения субъекта преступного посягательства,

¹ Кассационное определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 15.04.2021 № 77-1261/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 26.05.2021).

предусмотренного уголовно-правовыми нормами гл. 27 УК РФ, в правоприменительной практике следует руководствоваться разъяснениями Пленума Верховного Суда. Так, Постановлением ПВС РФ «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», были даны разъяснения. Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является лицо, достигшее 16-летнего возраста, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Субъектом преступления признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение правил дорожного движения, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением¹.

Так, приговором суда С. признан виновным в том, что, являясь лицом, имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, 01.06.2020 в период времени с 21 часа до 22 часов 09 минут, находясь в состоянии алкогольного опьянения, он управлял автомобилем и был остановлен сотрудниками полиции у дома N 30/1 по ул. Суворова г. Воркуты Республики Коми.

Кассационная инстанция отметила, что суд обоснованно пришел к выводу о виновности С. и правильно квалифицировал его действия по ст.

¹ 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 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

264.1 УК РФ.

Доводы осужденного о необходимости освобождения его от уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ и привлечении к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 Кодекса РФ об административных правонарушениях РФ основаны на неверном понимании уголовного закона.

Согласно ст. 264.1 УК РФ предусмотрена ответственность, в том числе, за управление автомобилем лицом, находящимся в состоянии опьянения, имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Судимость осужденного С. по ст. 264.1 УК РФ от 27.05.2019 на 01.06.2020 погашена не была. Отсутствие у осужденного рецидива преступлений, в силу положений п. "а" ч. 4 ст. 18 УК РФ, не предопределяет отсутствие в действиях С. уголовно-наказуемого деяния.

Однако, как органом следствия, так и судом при квалификации действий С. излишне указано, что действия С. совершенные 01.06.2020 являлись управлением автомобилем лицом, находящимся в состоянии опьянения, имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Действующая редакция закона не предусматривает такого квалифицирующего признака преступления. Указание на состояние опьянения в четвертом упоминании в диспозиции ст. 264.1 УК РФ имеет отношение только к ст. 264 УК РФ, но не к ст. 264.1 УК РФ, диспозиция которой уже учитывает наличие состояния опьянения.

Таким образом, правильно установив фактические обстоятельства дела, суд ошибочно при квалификации действий С. по ст. 264.1 УК РФ указал на квалифицирующий признак "лицом, имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ".

Данное нарушение подлежит устранению судом апелляционной инстанции, препятствий для этого не имеется.

Также правильным является решение суда о назначении осужденному,

наряду с лишением свободы, обязательного дополнительного наказания, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Уголовный закон не связывает возможность назначения дополнительного наказания в виде лишения осужденного права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, в т.ч. связанной с управлением транспортными средствами, с наличием у осужденного водительского удостоверения и не исключает наложение запрета на такой вид деятельности.

Однако, приговор подлежит изменению в силу положений ст. 389.15, п. 1 ч. 1 ст. 389.18 УПК РФ.

Мотивируя назначение наказания, суд в качестве обстоятельств, характеризующих личность осужденного, указал на то, что С. ранее судим, т.е. фактически учел наличие у осужденного судимости за преступление, предусмотренное 264.1 УК РФ, по приговору от 27.05.2019.

Вместе с тем указанные обстоятельства являются составной частью объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, и в силу указанных положений закона не могут повторно учитываться при назначении наказания. Иные судимости у С. погашены.

В связи с изложенным, из описательно-мотивировочной части приговора подлежит исключению указание на наличие у С. судимости, как обстоятельства учтенного при назначении наказания¹.

Представляет трудность для судебной практики установление причинной связи по категориям дел, предусматривающих уголовную ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Причинная связь устанавливается между деянием в форме нарушения соответствующих правил и наступившими последствиями. Но сам по себе факт нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств еще ни о чем не говорит. Важно проследить причинно-следственную связь.

¹ Апелляционное постановление Верховного суда Республики Коми от 23.03.2021 № 22-616/2021 - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 26.05.2021).

Так, постановлением суда Д. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, а именно в нарушении лицом, управляющим автомобилем Правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности смерть человека и причинение тяжкого вреда здоровью человека.

При рассмотрении данного дела в кассационной инстанции судебная коллегия отметила следующее.

Согласно разъяснениям, содержащимся в п. 1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств" уголовная ответственность за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Из установленных судом обстоятельств совершения преступления, приведенных в постановлении, следует, что ДД.ММ.ГГГГ, примерно в 18 часов 05 минут, в светлое время суток, Д., управляя автомобилем "ГАЗ 322132", государственный регистрационный знак «данные изъяты», с находившимися в нем пассажирами, нарушил п. п. 1.3, 1.4, 1.5, 9.7 Правил дорожного движения РФ и выехал на полосу, предназначенную для движения транспортных средств во встречном направлении. Нарушение Правил дорожного движения повлекло столкновение автомобиля под управлением Д. с автопоездом "КАМАЗ 55102" с прицепом под управлением М.. В результате дорожно-транспортного происшествия пассажиры автомобиля "ГАЗ 322132" З. получила телесные повреждения, от которых скончалась на месте; В. получила телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред ее здоровью.

Однако исследованные в судебном заседании доказательства основаны на предположениях и не содержат однозначного ответа на вопрос о

расположении автомобиля под управлением обвиняемого в момент столкновения.

Кроме того, суд основывает свою позицию на предположениях, что противоречит нормам уголовного и уголовно-процессуального закона.

Так, суд первой инстанции в своем постановлении указывает о движении автомобиля "ГАЗ 322132" по встречной полосе на основании предположения и развития версии о том, что обнаруженная тень на дороге, возможно, принадлежит указанному автомобилю. Исходя из данного предположения, не основанного на каких-либо достоверных фактах, суд пришел к выводу о месте нахождения автомобиля "ГАЗ 322132" под управлением Д..

Неустранным противоречием остался вопрос о том, повлияло ли каким-то образом нахождение выбоины на дорожном покрытии на причину дорожно-транспортного происшествия. Экспертами установлено только, что место начала выбоины не являлось местом столкновения транспортных средств, что не дает ответа на то, могло ли ее наличие прямо или косвенно влиять на обстоятельства ДТП, движение транспортного средства и поведение водителей при управлении ими.

Указанные вопросы подлежали установлению, а противоречия – устранению¹.

Исследуя проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, мы заключили, что судебная практика сталкивается с ситуациями, когда нарушение правил очевидно, но оно находится в причинной связи с результатом действий либо бездействий других участников движения. Это обусловлено тем, что в управлении безопасностью движения транспортного средства одновременно участвует несколько лиц. Ни машинист, ни капитан судна, ни командир экипажа

¹ Кассационное определение Четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 15.06.2020 по делу № 77-531/2020. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 26.05.2021).

самолета, за редким исключением, не могут принимать решения, не согласовывая их с др. лицами, обеспечивающими безопасность движения. В таком случае общественно опасные последствия нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств являются общим результатом действий (бездействия) разных лиц. В данном случае действия каждого из правонарушителей должны квалифицироваться по ст. 263 УК РФ. Однако, следует отметить, что признаки нарушения правил у каждого из них являются разными в соответствии с должностными обязанностями.

Наличие достаточно большого количества проблемных вопросов, связанных с применением мер уголовной ответственности за совершение преступлений в транспортной сфере привело к тому, что законодателем проведена дополнительная конкретизация и криминализация отдельных общественно - опасных деяний. В результате таких мер, в уголовное законодательство включены нормы об ответственности за следующие виды нарушений:

установленных требований в области транспортной безопасности - ст. 263.1 УК РФ;

правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию - ст. 264.1 УК РФ;

правил использования воздушного пространства РФ - ст. 271.1 УК РФ.

Вышеуказанная криминализация уголовного закона представляется достаточно обоснованной и своевременной, а введение в УК РФ дополнительных составов транспортных преступлений будет способствовать, на наш взгляд, более объективным и правильным подходам к квалификации общественно - опасных деяний в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Исходя из сущности преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, его объектом не может выступать собственно безопасность движения или эксплуатации транспортных средств. Существуют определенные условия обеспечения этой безопасности, относящиеся к объектам транспортной

инфраструктуры — путям, системам сигнализации и связи и т. д. Нарушение указанных условий может привести к нарушению и безопасности функционирования конкретного транспортного средства или транспортной системы в целом. Следовательно, охраняя объекты транспортной инфраструктуры, российский уголовный закон тем самым обеспечивает безаварийность работы транспорта. Поэтому объектом уголовно-правовой охраны следует признавать общественные отношения, характеризующие условия безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена, а также автомобильного транспорта и городского электротранспорта¹.

Рассматривая введение в уголовный закон России ст. 264.1 УК РФ, мы заключили о наличии существенных отличий, позволяющих отграничить состав преступления, предусмотренный данной статьей от смежных составов. Так, объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ выражается в действии, которое состоит в управлении транспортным средством в состоянии опьянения при наличии альтернативных условий:

Во-первых, наличие административного наказания за аналогичное нарушение. То есть в качестве обязательного признака предполагается административная преюдиция. Однако законодатель не дает четких указаний момента совершения повторного правонарушения, образующего преступление, следовательно, надлежит руководствоваться общими положениями административного законодательства России. Так, в соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

¹ Печерский В. Уголовная ответственность за автотранспортные правонарушения / В. Печерский // Закон. 2019. №5. С. 13.

Так, <данные изъяты> года К.А.Д. постановлением мирового судьи судебного участка <данные изъяты> был привлечен к административной ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, то есть за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.8 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, и был подвергнут административному наказанию в виде штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами на 1 год и 6 месяцев. Постановление мирового судьи судебного участка <данные изъяты> от <данные изъяты> года вступило в законную силу <данные изъяты> года. Водительское удостоверение серии № категории «<данные изъяты>» выданное К.А.Д. изъято и находится в подразделении 1 роты 1 батальона ДПС ГИБДД Управления МВД России <данные изъяты>, штраф не оплачен.

Однако, К.А.Д., будучи подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в алкогольном опьянении, находясь в состоянии алкогольного опьянения, примерно в <данные изъяты> часов, находясь во дворе <адрес>, осознавая, что находится в состоянии опьянения, сел на водительское сидение автомобиля марки <данные изъяты> за государственным регистрационным знаком <данные изъяты>, завел двигатель и начал движение на вышеуказанной автомашине.

Далее, в пути следования, примерно <данные изъяты> минут напротив <адрес>, К.А.Д., не справившись с управлением, совершил на бордюрный камень, сбил дорожный знак. После чего к нему подъехал экипаж ДПС, в ходе разбирательства инспектор ДПС обнаружил, что К.А.Д. находится с явными внешними признаками опьянения, а именно запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи. В связи с чем, на месте остановки автомобиля, у <адрес>, в присутствии двух граждан, приглашенных в качестве понятых К.А.Д. был отстранен от управления вышеуказанного транспортного средства, о чем был составлен протокол об отстранение от управления

транспортным средством и в <данные изъяты> минут ему было проведено освидетельствование на состояние алкогольного опьянения с применением технического средства измерения «Алкотектор».

Согласно Акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения <данные изъяты> установлено состояние опьянения К.А.Д. с показаниями прибора «Алкотектор».

Действия К.А.Д. суд квалифицировал по статье 264.1 УК РФ¹.

Важно отметить, что действие ст. 264.1 УК РФ вступило в силу 01.07.2015г. Следовательно, возникает вопрос, учитывается ли для целей ст. 264.1 УК РФ административное наказание, назначенное лицу до 1.07.2015 г. за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения? В соответствии с разъяснениями Верховного Суда РФ, данное административное правонарушение учитывается, если на момент совершения нового правонарушения не истек срок, установленный статьей 4.6 КоАП РФ, поскольку лицо, подвергнутое административному наказанию за указанное правонарушение до 1.07.2015 г., совершая аналогичное правонарушение после 30.06.2015 г., осознает, что совершает тем самым уголовно наказуемое деяние, запрещенное ст. 264.1 УК РФ.

Во-вторых, не выполнено законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Важно отметить, что состояние опьянения определено законодательно в примечании 2 ст. 264 УК РФ. Однако следует отметить, что данная норма распространяет свое действие только на автомобильный транспорт, городской электротранспорт и иные механические транспортные средства, на управление которым в соответствии с законом РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Следовательно,

¹ Постановление Приволжского районного суда г.Казани от 02.04.2021 по делу № 1-292/2021. - URL: <http://www.garant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

управление железнодорожным подвижным составом, судном воздушного или водного транспорта в состоянии опьянения не образует состава рассматриваемого преступления.

В-третьих, наличие не погашенной или не снятой судимости за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, ч. 4 ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» либо ст. 264.1 УК РФ. Преступления, предусмотренные ч. 2 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, отнесены законодательным органом государственной власти к преступлениям небольшой тяжести, а ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ — к средней тяжести. Следовательно, в соответствии с п. «в» ч. 2 ст. 86 УК РФ судимость будет погашена по истечении 3-х лет после отбытия наказания.

В результате проведенного нами анализа проблем квалификации транспортной преступности, влияющей на нормальное функционирование транспортного комплекса, мы пришли к выводу, что транспортная безопасность, в соответствии с Федеральным законом, предполагаемая как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, требует особого внимания.

Исследование проблем квалификации в сфере уголовно-правовой охраны транспортной безопасности исходит из потребностей следственной и судебной практики, а изучение угроз, нарушающих безопасность движения и эксплуатации транспорта, выступает в качестве совершенствования уголовного закона России.

§2. Меры совершенствования уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В Российской Федерации ежегодно растет количество зарегистрированных транспортных средств. Это, в свою очередь, создает ряд

сопутствующих проблем, которые необходимо решать органам государственной власти. Снижение количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП) является одной из приоритетных задач в настоящее время.

Одним из направлений в решении данной задачи является снижение количества ДТП, совершаемых в состоянии опьянения.

За вождение в нетрезвом виде предусмотрена административная ответственность по ст. 12.8. КоАП РФ - управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, или по ст. 12.26 КоАП РФ - невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Кроме того, в последнее время значительно ужесточилось уголовное наказание за причинение тяжкого вреда здоровью или смерти лицами, совершившими ДТП в состоянии опьянения.

В 2015 г. вступила в силу ст. 264.1 УК РФ - нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, которая ввела административную преюдицию и предусматривает уголовную ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

Таким образом, если лицо, которое было подвергнуто административному наказанию по статьям 12.8 или 12.26 КоАП РФ, повторно совершает аналогичные правонарушения, то оно привлекается не к

административной, а к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ.

Проблемам и вопросам применения данной статьи посвящено достаточно большое количество публикаций. В целом следует отметить, что многие ученые имеют противоположные мнения относительно состава данного преступления¹, а правоприменительная практика показывает его недостаточную эффективность.

Некоторые ученые считают, что ст. 264.1 УК РФ противоречит принципу презумпции невиновности².

В качестве отрицательного аспекта следует отметить то, что ужесточение ответственности привело к росту количества фактов оставления места ДТП с целью скрывания факта нахождения водителя в состоянии опьянения. Это обусловлено тем, что лица, совершившие ДТП в состоянии опьянения, которые скрылись с места происшествия, стали находиться в более «выгодном» положении, чем лица, оставшиеся и прошедшие процедуру освидетельствования, в результате которой подтвердился факт наличия опьянения.

Ранее лица, скрывшиеся с места ДТП, привлекались к уголовной ответственности по ст. 265 УК РФ «Оставление места дорожно-транспортного происшествия», но впоследствии данное деяние было декриминализовано и статья утратила силу. В 2019 г. были внесены изменения в ст. 264 УК РФ, которые устанавливают ответственность за совершение ДТП, повлекшее тяжкие последствия, сопряженное с оставлением места его совершения. Законодатель фактически вернул обратно часть данной нормы, установив за оставление места ДТП в зависимости от тяжести последствий ответственность, аналогичную ответственности за совершение ДТП в состоянии опьянения.

¹ Батурин С.С. О квалификации состава административного правонарушения и преступления по ст. 264.1 УК РФ / С.С. Батурин // Административное право и процесс. 2018. № 12. С. 72.

² Аюпова Г.Ш. Юридические последствия вынесения постановления о прекращении уголовного дела (уголовного преследования) применительно к ст. 264.1 УК РФ / Г.Ш.Аюпова // Актуальные проблемы рос. права. 2019. № 1 (98). С. 136.

После внесения соответствующих изменений, в течение некоторого времени в практической деятельности стали возникать нарушения действующего законодательства, когда лица, оставившее место ДТП, повлекшее тяжкие последствия, привлекались к административной ответственности за оставление места ДТП и подвергались уголовному преследованию по п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ.

Например, постановлением Фрунзенского районного суда г. Ярославля от 17 августа 2020 года, С. признан виновным в совершении административного правонарушения предусмотренного частью 2 статьи 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и подвергнут наказанию в виде административного ареста на срок 14 суток.

Заместитель прокурора г. Ярославской области обратился во Второй кассационный суд общей юрисдикции с протестом, в котором ставится вопрос об отмене вышеуказанного акта и прекращении производства по делу.

По результатам рассмотрения материалов дела кассационная инстанция указала следующее.

Из представленных материалов следует, что постановлением судьи Фрунзенского районного суда г. Ярославля от 17 августа 2020 года С. привлечен к административной ответственности за то, что 10 августа 2020 года в 20 часов 10 минут в районе дома № 6 по ул. Пирогова, г. Ярославля управлял автомобилем «ВАЗ 21150» и совершил дорожно-транспортное происшествие, наехал на пешехода А., после чего в нарушение требований пунктов 2.5, 2.6.1 Правил дорожного движения место дорожно-транспортного происшествия оставил.

Постановлением следователя следственной части следственного управления УМВД России по Ярославской области от 18 января 2021 года в отношении С. возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного пунктом "б" части 4 статьи 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации по факту того, что 10 августа 2020 года около 20 часов 00 минут С. управляя автомобилем ВАЗ 21150, двигаясь по ул. Пирогова,

г.Ярославля со стороны ул. Индустриальная г. Ярославля в направлении ул. Попова г. Ярославля и следуя в районе дома № 6 по ул. Пирогова, г. Ярославля в нарушении требований пункта 10.1 ПДД РФ, не выбрал скорость, обеспечивающую водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения ПДД РФ, с учетом дорожных и метеорологических условий (мокрая проезжая часть, осадки в виде дождя), в результате чего совершил наезд на пешехода А., переходящего проезжую часть слева на право.

После совершения дорожно-транспортного происшествия С. в нарушение требований пункта 2.5 ПДД РФ покинул место дорожно-транспортного происшествия.

Таким образом, при квалификации действий С. по части 2 статьи 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации учитывались одни и те же обстоятельства, составляющие объективную сторону составов указанных административного правонарушения и преступления.

При таких обстоятельствах постановление Фрунзенского районного суда г. Ярославля от 17 августа 2020 года, вынесенное по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 2 статьи 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в отношении С., подлежит отмене, производство по настоящему делу - прекращению¹.

Представляется, что указанные изменения не в полной мере решают данную проблему, так как существуют случаи, при которых лицо, скрывшееся с места ДТП и находящееся в состоянии опьянения, при определенных обстоятельствах может избежать уголовной ответственности.

Например, если лицо, ранее подвергнутое административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения,

¹ Постановление Второго кассационного суда общей юрисдикции от 14.04.2021 по делу № 16-2552/2021 - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 29.05.2021).

продолжает аналогичное противоправное поведение и совершает в состоянии опьянения ДТП, не повлекшее тяжких последствий, то в случае скрытия с места происшествия оно будет привлекаться не к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ за повторное совершение правонарушения, а к административной ответственности по ч. 2 или ч. 3 ст. 12.27. КоАП РФ «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием».

Это становится возможным, так как факт нахождения лица в состоянии опьянения устанавливается только в рамках процедуры освидетельствования. В случае скрытия с места ДТП установить факт управления транспортным средством в состоянии опьянения по истечении определенного времени невозможно.

Статистические сведения подтверждают сделанные выводы. Так, в 2019 г. по отношению к аналогичному периоду предыдущего года с января по май на 18% снизилось количество ДТП с пострадавшими, совершенных водителями, находившимися в состоянии алкогольного опьянения, количество же ДТП с пострадавшими, с места совершения которых водитель скрылся, а транспортное средство осталось на месте - выросло на 27%¹.

Для устранения данной проблемы предлагается внести в Уголовный кодекс Российской Федерации следующие изменения и дополнения:

- статью 264.1 после слов «медицинского освидетельствования на состояние опьянения» дополнить словами: «или в случае оставления места дорожно-транспортного происшествия». Представляется, что данное изменение позволит закрыть пробел в уголовном законодательстве, позволяющий лицу, управляющему транспортным средством в состоянии опьянения, избежать уголовной ответственности путем фактического совершения еще одного нарушения - скрытия с места ДТП.

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения // Офиц. сайт / Информационно-аналитический портал Госавтоинспекции: URL: <http://stat.gibdd.ru> (Дата обращения: 21.04.2021).

Кроме этого, принятие вышеуказанных мер позволит существенно снизить количество фактов оставления водителями транспортных средств мест дорожно-транспортных происшествий, участниками которых они являлись.

Вывод по главе: наличие достаточно большого количества проблемных вопросов, связанных с применением мер уголовной ответственности за совершение преступлений в транспортной сфере привело к тому, что законодателем проведена дополнительная конкретизация и криминализация отдельных общественно - опасных деяний. В результате таких мер, в уголовное законодательство включены нормы об ответственности за следующие виды нарушений: установленных требований в области транспортной безопасности - ст. 263.1 УК РФ; правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию - ст. 264.1 УК РФ; правил использования воздушного пространства РФ - ст. 271.1 УК РФ.

Вышеуказанная криминализация уголовного закона представляется достаточно обоснованной и своевременной, а введение в УК РФ дополнительных составов транспортных преступлений будет способствовать, на наш взгляд, более объективным и правильным подходам к квалификации общественно - опасных деяний в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Введение в действие в 2015 г. новой статьи 264.1 УК РФ повлекло за собой значительный рост количества фактов оставления водителями мест дорожно - транспортных происшествий в целях сокрытия фактов нахождения данных водителей в состоянии опьянения в момент управления транспортным средством. По нашему мнению, данное обстоятельство обусловлено тем, что водители, которые совершили ДТП будучи в состоянии опьянения и при этом скрылись с места совершенного ДТП, попадают в более «выгодное» положение по сравнению с теми водителями, которые остались на месте происшествия, и состояние опьянения которых было установлено в результате

проведенной процедуры их медицинского освидетельствования.

Для устранения вышеуказанной проблемы предлагается внести в УК РФ следующие изменения и дополнения:

- статью 264.1 после слов «медицинского освидетельствования на состояние опьянения» дополнить словами: «или в случае оставления места дорожно-транспортного происшествия».

Как представляется, внесение подобных изменений позволит закрыть имеющийся пробел в действующем уголовном законодательстве и исключить для лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, возможности уклонения их от уголовной ответственности посредством совершения ими еще одного правонарушения, выражающегося в оставлении места ДТП.

Кроме этого, принятие вышеуказанных мер позволит существенно снизить количество фактов оставления водителями транспортных средств мест дорожно-транспортных происшествий, участниками которых они являлись.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В качестве родового объекта преступлений, включенных в главу 27 действующего Уголовного кодекса, выступают охраняемые общественные отношения, образующиеся в сфере обеспечения надлежащего уровня безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Указанное в полной мере относится и к преступлениям, ответственность за совершение которых установлена в статьях 264 и 264.1 УК России.

В качестве основного непосредственного объекта преступлений, уголовная ответственность за совершение которых установлена в статьях 264 и 264.1 УК России, следует считать ту разновидность общественных отношений, которые складываются между непосредственными участниками дорожного движения и призваны к обеспечению неукоснительного соблюдения ими установленных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Специфическая особенность предмета рассматриваемых преступлений заключается в том, что в качестве такового выступают различные виды транспортных средств, начиная от всех видов автомобилей и заканчивая иными разновидностями механических транспортных средств.

Со своей объективной стороны преступные деяния, ответственность за совершение которых устанавливается в ст. 264 УК РФ, выражаются в наличии одновременной совокупности следующих признаков: а) наличие факта определенных нарушений действующих правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; б) наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека; в) наличие причинно - следственной связи между совершенными противоправными деяниями и наступившими общественно - опасными последствиями.

Отметим, что нарушения действующих правил дорожного движения могут осуществляться как путем активных действий, так и посредством бездействия.

К основному отличительному признаку всех субъектов рассматриваемых видов преступлений относится то обстоятельство, что все они непосредственно управляли каким - либо видом механического транспортного средства.

Со своей субъективной стороны деяния, которые предусмотрены ст. 264 УК РФ, характеризуется неосторожной формой вины. При этом неосторожность может выражаться как в виде преступного легкомыслия, так и в виде преступной небрежности.

Применительно к ст. 264.1 УК РФ, строго говоря, форма вины законодателем непосредственно не установлена. Между тем, указание в диспозиции данных норм на неоднократный характер допущенных нарушений по определению исключает возможность совершения данных преступлений по неосторожности.

Если в результате допущенных нарушений правил дорожного движения возникли негативные последствия, которые указаны в качестве квалифицирующих признаков в различных частях статьи 264 УК РФ, то виновному лицу следует вменять все наступившие общественно - опасные последствия, но квалификация содеянного должна осуществляться только по той из частей ст. 264 УК РФ, в которой предусматриваются наиболее тяжкие из всех наступивших последствий.

Если же наступление разных негативных последствий явилось следствием нескольких отдельных и не взаимосвязанных между собой нарушений правил дорожного движения, то подобные деяния следует квалифицировать по совокупности всех совершенных преступлений.

В качестве основного критерия для отграничения рассматриваемых преступлений от иных смежных составов следует рассматривать характер производимых с использованием транспортных средств работ и специфику допущенных нарушений. В ситуациях, когда транспортные средства были использованы в качестве механизмов при производстве хозяйственных или промышленных видов работ и при их использовании были допущены

отдельные нарушения правил безопасности, установленных для таких работ, совершенные деяния подлежат квалификации по статьям 143, 109, 118 УК России. В случаях, когда транспортные средства были использованы для осуществления перевозки людей или грузов, на их водителей накладываются обязанности по соблюдению установленных правил дорожного движения вне зависимости от обстановки и места совершаемой перевозки. Следовательно, при возникновении последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека в результате нарушения водителем установленных правил его действия подпадают под признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (с учетом наступивших последствий и иных квалифицирующих обстоятельств).

Наличие достаточно большого количества проблемных вопросов, связанных с применением мер уголовной ответственности за совершение преступлений в транспортной сфере привело к тому, что законодателем проведена дополнительная конкретизация и криминализация отдельных общественно - опасных деяний. В результате таких мер, в уголовное законодательство включены нормы об ответственности за следующие виды нарушений: установленных требований в области транспортной безопасности - ст. 263.1 УК РФ; правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию - ст. 264.1 УК РФ; правил использования воздушного пространства РФ - ст. 271.1 УК РФ.

Вышеуказанная криминализация уголовного закона представляется достаточно обоснованной и своевременной, а введение в УК РФ дополнительных составов транспортных преступлений будет способствовать, на наш взгляд, более объективным и правильным подходам к квалификации общественно - опасных деяний в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Введение в действие в 2015 г. новой статьи 264.1 УК РФ повлекло за собой значительный рост количества фактов оставления водителями мест дорожно - транспортных происшествий в целях сокрытия фактов нахождения

данных водителей в состоянии опьянения в момент управления транспортным средством. По нашему мнению, данное обстоятельство обусловлено тем, что водители, которые совершили ДТП будучи в состоянии опьянения и при этом скрылись с места совершенного ДТП, попадают в более «выгодное» положение по сравнению с теми водителями, которые остались на месте происшествия, и состояние опьянения которых было установлено в результате проведенной процедуры их медицинского освидетельствования.

Для устранения вышеуказанной проблемы предлагается внести в УК РФ следующие изменения и дополнения:

- статью 264.1 после слов «медицинского освидетельствования на состояние опьянения» дополнить словами: «или в случае оставления места дорожно-транспортного происшествия».

Как представляется, внесение подобных изменений позволит закрыть имеющийся пробел в действующем уголовном законодательстве и исключить для лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, возможности уклонения их от уголовной ответственности посредством совершения ими еще одного правонарушения, выражающегося в оставлении места ДТП.

Кроме этого, принятие вышеуказанных мер позволит существенно снизить количество фактов оставления водителями транспортных средств мест дорожно-транспортных происшествий, участниками которых они являлись.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

I. Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Российская газета. - 2020. - 4 июля. - № 144.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон №64-ФЗ от 24 мая 1996 года (ред. от 05.04.2021) // Российская газета. 1996. 30 мая, 6, 7, 8 июня.

3. Уголовно - процессуальный кодекс Российской Федерации: федеральный закон №174-ФЗ от 18.12.2001 (ред. от 05.04.2021) // Российская газета. 2001. 19 декабря.

4. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) // Российская газета. 1995. № 245.

5. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

6. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 39. Ст. 6077.

II. Монографии, учебники, учебные пособия

7. Алексеев И.Р. Преступления против общественного порядка и личности / И.Р. Алексеев. - М.: ЮНИТИ, 2018. - 333 с.

8. Галахова А.В. Уголовный закон в практике районного суда: научно-практическое пособие / под ред. А.В. Галаховой. - М.: Норма. - 2017. - С. 788-

794.

9. Жулев В.И., Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения / В.И. Жулев, С.И. Гирько. - М.: Проспект, 2019. - 299 с.

10. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Научно-практическое пособие// под ред. Н.Г. Кадникова. - М.: Юрайт, 2019. - 213 с.

11. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. В.М.Лебедева. - М.: Юрайт, 2019. - 545 с.

12. Лукьянов В.В. Проблема квалификации дорожно-транспортных преступлений / В.В. Лукьянов. - М.:Норма, 2019. - 234 с.

13. Наумов А.В. Российское уголовное право. Особенная часть. - М.: РИОР, 2018. - 468 с.

14. Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть. Курс лекций. -М., Проспект, 2018. - 459 с.

15. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений. - М.: РАП, 2011.- 168 с.

16. Российское уголовное право. Особенная часть: Учебник. 3-е изд. / под ред. М.П. Журавлева, С.И. Никулина. - М.: РИОР, 2018. - 537 с.

17. Уголовное право. Особенная часть / под ред. И.Я. Козаченко, З.А.Незнамовой - М.: РИОР, 2018. - 523 с.

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

III. Статьи, научные публикации

19. Аюпова Г.Ш. Юридические последствия вынесения постановления о прекращении уголовного дела (уголовного преследования) применительно к ст. 264.1 УК РФ / Г.Ш.Аюпова // Актуальные проблемы рос. права. 2019. № 1 (98). С. 134 - 137.

20. Батулин С.С. О квалификации состава административного правонарушения и преступления по ст. 264.1 УК РФ / С.С. Батулин // Административное право и процесс. 2018. № 12. С. 71-74.

21. Баранчикова М. В. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения по месту их совершения / М.В.Баранчикова // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2017. № 4 (22). С. 29-32.

22. Жуков А.М. Проблемы применения административной преюдиции при привлечении к уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному взысканию / А.М. Жуков // Вестник Моск. ун-та МВД России. 2018. № 4. С. 216 - 223.

23. Зокина А.М., Букалерова Л.А. Необходимо совершенствование уголовно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта в России /А.М. Зокина, Л.А.Букалерова // Полицейская и следственная деятельность. 2019. № 2. С. 7 - 12.

24. Маслов И. И. Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность / И.И. Маслов // Юридическая наука. 2016. № 3. С. 57-62.

25. Печерский В. Уголовная ответственность за автотранспортные правонарушения / В. Печерский // Закон. 2019. №5. С. 11 - 15.

26. Собин Д.В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям правил дорожного движения / Л.А. Прохоров, Д.В. Собин // Российский следователь. 2018. № 10. С. 31-34.

27. Собин Д.В. Ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ): анализ дискуссионных теоретических позиций / Д.В. Собин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 11. С.27 – 31.

IV. Материалы судебной практики

28. 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 09.12.2008 № 25 (ред. от

24.05.2016) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

29. О судебной практике по уголовным делам о нарушениях требований охраны труда, правил безопасности при ведении строительных или иных работ либо требований промышленной безопасности опасных производственных объектов: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29.11.2018 № 41 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2019. № 1.

30. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст. ст. 211, 211.2, 148.1 УК РСФСР): постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22.10.1969 № 50 // Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1970. № 1 (утратило силу).

31. Кассационное определение Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 25.02.2021 № 77-587/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

32. Кассационное определение Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 22.03.2021 № 77-431/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2021).

33. Кассационное определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 15.04.2021 № 77-1261/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 26.05.2021).

34. Кассационное определение Четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 15.06.2020 по делу № 77-531/2020. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 26.05.2021).

35. Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 12.01.2021 по делу № 77-3491/2020. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2021).

36. Апелляционное постановление Верховного суда Республики Коми от 23.03.2021 № 22-616/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 26.05.2021).

37. Постановление Второго кассационного суда общей юрисдикции от 14.04.2021 по делу № 16-2552/2021 - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 29.05.2021).

38. Постановление Советского районного суда г.Казани от 03.11.2020 по делу № 1-872/2020. - URL: <http://www.garant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

39. Приговор Ново-Савиновского районного суда г.Казани от 23.03.2021 по делу № 1-254/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

40. Приговор Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан от 03.02.2021 по делу № 1-301/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.05.2021).

41. Приговор Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан от 10.06.2021 по делу № 1-970/2021. - URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 24.06.2021).

V. Интернет - ресурсы

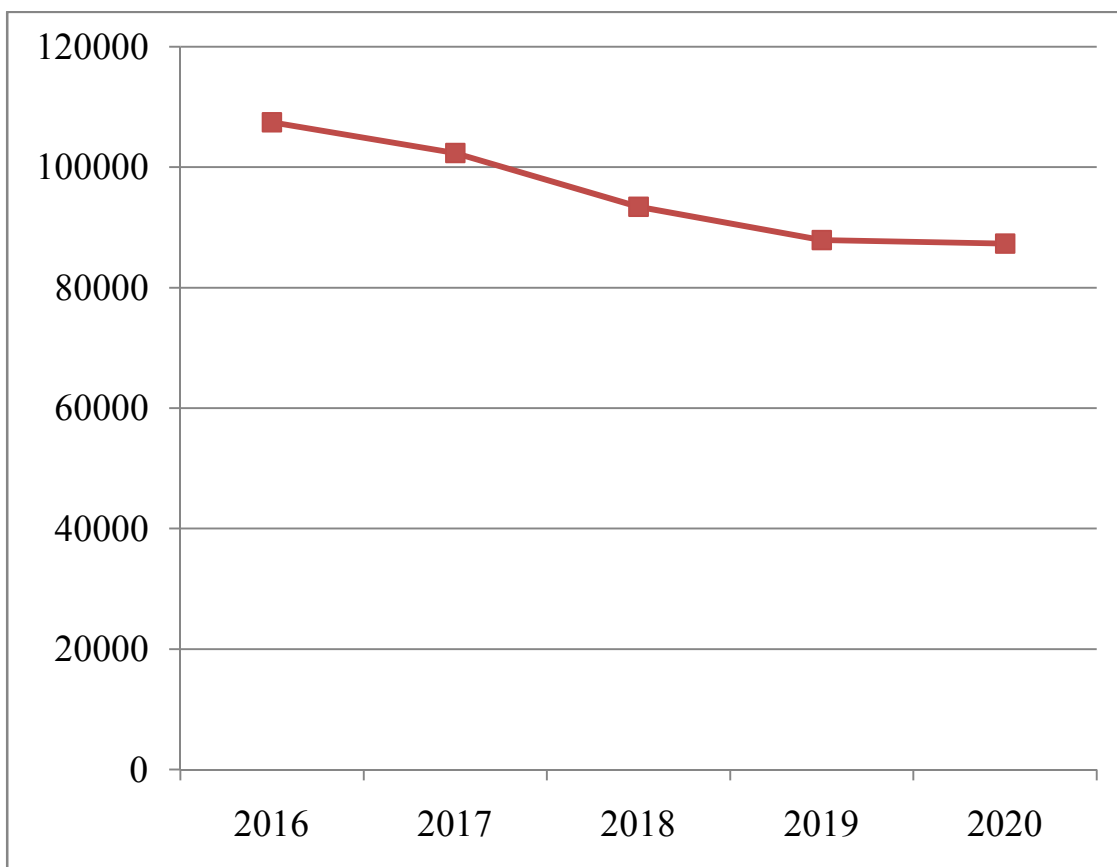
42. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Офиц. сайт / Информационно-аналитический портал Госавтоинспекции: URL: <http://stat.gibdd.ru> (Дата обращения: 21.04.2021).

43. Форма 3 - ЕГС (493) Сборник по Российской Федерации. Раздел 1. Сведения о зарегистрированных раскрытых и не раскрытых преступлениях.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Сведения о зарегистрированных преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в Российской Федерации¹



¹ Форма 3 - ЕГС (493) Сборник по Российской Федерации. Раздел 1. Сведения о зарегистрированных раскрытых и не раскрытых преступлениях.

РЕЦЕНЗИЯ

на выпускную квалификационную работу

обучающегося 353 учебной группы заочной формы обучения, 2015 года набора, по специальности 40.05.02 - Правоохранительная деятельность

Хмелева Николая Ивановича

на тему «Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам судебной практики)»

Выбранная тема исследования достаточно актуальна, поскольку преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. Совершенно очевидно, что немаловажная роль в недопущении негативных последствий от транспортных преступлений принадлежит уголовно - правовым мерам. Но при такой напряженной криминальной ситуации законодатель проводит не всегда последовательную политику в сфере криминализации нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Структура работы в целом может быть признана выдержанной и логичной. Она содержит в себе введение, три главы, заключение, список использованной литературы.

Во введении нашли отражение взгляды автора на актуальность выбранной темы, указаны цель, объект и предмет исследования, проведен анализ специальных теоретических исследований, связанных с избранной темой. Основная часть работы посвящена решению задач, сформулированных во введении. В заключении обозначены выводы, к которым пришел автор в ходе проведенного исследования.

Хмелев Н.И. добился достижения поставленных задач: дал уголовно-правовую характеристику объективным и субъективным признакам составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264, 264.1 УК РФ; рассмотрел квалифицированные виды преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; исследовал критерии отграничения состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений; проанализировал проблемы и меры

совершенствования ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; сформулировал выводы по теме исследования и предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере и практики его применения.

Цель исследования достигнута. Практическая значимость исследования состоит в выработке практических рекомендаций по совершенствованию уголовной ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Научные положения, выводы и рекомендации, представленные в работе достоверны. Ценность работы заключается в постановке ряда проблем, имеющих значение для дальнейшего изучения данной темы.

Существенных недостатков в работе не выявлено. Среди основных положительных черт работы следует отметить хорошую подборку материала для изучения, проведение самостоятельного анализа литературы и судебной практики. Работа логически выстроена, написана научным языком.

В целом, выполненная Хмелевым Н.И. работа позволяет говорить о сформированности у него необходимых общекультурных и профессиональных компетенций.

Таким образом, выпускная квалификационная работа соответствует всем предъявляемым требованиям и заслуживает положительной оценки.

Рецензент

Начальник ОП № 2 «Комсомольский»

УМВД России по г.Набережные Челны

подполковник полиции

«10» августа 2021г.



А.Р. Сунгатуллин

С рецензией ознакомлен

слушатель 353 учебной группы

«10» августа 2021г.

Н.И. Хмелев

Отзыв

о работе обучающегося 353 учебной группы заочной формы обучения,
2015 года набора, по специальности 40.05.01 – Правовое обеспечение
национальной безопасности

Хмелева Николая Ивановича

в период подготовки выпускной квалификационной работы
на тему «Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности
дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам
судебной практики)»

Тема выпускной квалификационной работы является актуальной. Выбрана из списка тем, предложенных кафедрой. Автор обосновал заинтересованность в выбранной теме исследования ее актуальностью, наличием эмпирического материала по теме исследования.

Соответствие содержания работы заданию полное.

Хмелев Н.И. продемонстрировал навыки и умения в формулировании цели и постановке конкретных задач, которые соответствуют теме работы и отражают актуальность выбранной темы исследования.

Структура работы логична, построена таким образом, что позволяет раскрыть наиболее актуальные вопросы темы. Так, работа состоит из введения, трех глав, объединяющих шесть параграфов, заключения и списка использованной литературы.

Во введении автор обосновывает актуальность выданной темы, формулирует цель, задачи, определяет его объект, предмет, теоретическую, нормативную, методологическую основы, показывает апробацию результатов исследования и т.д.

В первой главе «Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» автор изучает объективные и субъективные признаки составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 264, 264.1 УК РФ

Во второй главе «Особенности квалификации преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и критерии их отграничения от смежных составов» автор проводит

анализ квалифицированных видов преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств., а также критерии отграничения состава дорожно - транспортного преступления от смежных составов преступлений.

В третьей главе «Проблемы и меры совершенствования ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» автор раскрывает проблемы правоприменительной практики привлечения к ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и меры совершенствования уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В заключении к работе формулируются выводы и предложения по совершенствованию действующего уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам судебной практики)

В работе автор использовал такие методы научного познания, как: диалектический метод, общенаучный (анализ, синтез, системный) и частнонаучный (исторический, формально-юридический).

Хмелев Н.И. выполнил работу в установленные сроки. Самостоятельно составил план выпускной квалификационной работы, осуществил поиск источников, статистических данных по теме исследования. В процессе подготовки исследования автор осуществлял взаимодействие с научным руководителем. В установленные сроки предоставлял текст работы для проверки, в кратчайшие сроки устранял замечания.

Автор продемонстрировал способность и умения пользования научной литературой, в том числе профессиональной направленности, навыки к поиску, обобщению, анализу материалов практики. Автор проявил эрудицию, показал хорошую теоретическую подготовку по дисциплинам уголовно-правового цикла, а также ранее изученным предметам, имеющим связь с уголовным правом и темой выпускной квалификационной работы.

Автор показал способность формулировать собственную точку зрения, навыки и умения работы с законодательными актами, а также обобщению и анализу эмпирического материала по тематике ВКР. В работе отразились умение и навыки Хмелева Н.И. в оперировании научными, юридическими терминами и категориями и их применение в процессе написания работы, а также в работе с материалами следственной и судебной практики, способность и умения к проведению анализа статистических данных и их применения в исследовании.

Хмелев Н.И. продемонстрировал способность к самостоятельному формулированию обоснованных и достоверных выводов и результатов исследования.

Автор продемонстрировал навыки владения компьютерными методами сбора, хранения и обработки информации, применяемой в сфере профессиональной деятельности. Умение и навыки работы с компьютерными программами (Word, PowerPoint, Excel и т.п.), информационно-справочными ресурсами, работы в системе интернет.

Работа написана грамотно, имеет научный стиль изложения. Тема выпускной квалификационной работы имеет смысловую законченность, тема работы автором раскрыта, цель достигнута, задачи решены. В работе отсутствуют противоречия, имеются четкие авторские выводы по главам, которые соответствуют поставленным целям и задачам, обоснованы, аргументированы и целесообразны.

Оформление работы в целом соответствует предъявленным требованиям ФГОС ВПО по специальности 40.05.02 Правоохранительные органы, а также Положению об организации подготовки и защите выпускных квалификационных работ в КЮИ МВД России.

Анализ выводов, сформулированных автором, показывает, что они имеют не только теоретическую, но и практическую значимость. Выводы и предложения, содержащиеся в работе, могут быть использованы в учебном процессе преподавателями и обучающимися при подготовке дидактического

материала: фондовых лекций, планов семинарских и практических занятий, разработке экзаменационных вопросов, а также вопросов для сдачи зачетов. Результаты исследования могут быть использованы в научно-исследовательской деятельности ученых, преподавателей, курсантов и слушателей КЮИ МВД РТ, а также обучающихся иных учебных заведений. Материал может быть полезен в следственной и судебной практике, а также законотворческой деятельности. Данный материал может быть полезен в качестве дополнительной информации всем тем, кто интересуется изучением проблем уголовной ответственности за квалифицированное убийство.

Работа выполнена самостоятельно. Так, проверка текста на процент заимствования в системе «Антиплагиат.вуз» показала, что оригинальность текста составляет – 32,66 %, цитирования- 26,13 %, заимствования – 41,21 %, что соответствует предъявляемым требованиям к оригинальности текста работы.

Выпускная квалификационная работа Хмелева Николая Ивановича на тему: «Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам судебной практики)» может быть допущена к защите и заслуживает высокой положительной отметки, а ее автор присвоения искомой квалификации.

к.ю.н., доцент,
доцент кафедры уголовного права,
капитан полиции

«21» июня 2021 г.

Печать

С отзывом ознакомлен

С отзывом ознакомлен *Н.И. Хмелев*





СПРАВКА

о результатах проверки текстового документа
на наличие заимствований

Проверка выполнена в системе
Антиплагиат.ВУЗ

Автор работы	Хмелев Николай Иванович
Подразделение	кафедра уголовного права КЮИ МВД России
Тип работы	Дипломная работа
Название работы	Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (по материалам судебной практики)
Название файла	Диплом Хмелев 18 июля.docx
Процент заимствования	41.21 %
Процент самоцитирования	0.00 %
Процент цитирования	26.13 %
Процент оригинальности	32.67 %
Дата проверки	12:28:15 31 августа 2021г.
Модули поиска	Модуль поиска ИПС "Адилет"; Модуль выделения библиографических записей; Сводная коллекция ЭБС; Модуль поиска "Интернет Плюс"; Коллекция РГБ; Цитирование; Модуль поиска переводных заимствований; Модуль поиска переводных заимствований по eLibrary (EnRu); Модуль поиска переводных заимствований по интернет (EnRu); Коллекция eLIBRARY.RU; Коллекция ГАРАНТ; Модуль поиска "КЮИ МВД РФ"; Коллекция Медицина; Сводная коллекция вузов МВД; Диссертации и авторефераты НББ; Модуль поиска перефразирования eLIBRARY.RU; Модуль поиска перефразирования Интернет; Коллекция Патенты; Модуль поиска общеупотребительных выражений; Кольцо вузов

Работу проверил	Амирова Диляра Кафилевна
	ФИО проверяющего
Дата подписи	
	Подпись проверяющего

Чтобы убедиться
в подлинности справки,
используйте QR-код, который
содержит ссылку на отчет.



Ответ на вопрос, является ли обнаруженное заимствование
корректным, система оставляет на усмотрение проверяющего.
Предоставленная информация не подлежит использованию
в коммерческих целях.

С результатами проверки ознакомлен
31.08.2021г. Хмелев Н.И.