

БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МВД РОССИИ
ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА

В.А. Потетин, А.И. Бельский, Р.А. Лащенко

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ**

Учебное пособие

Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2023

УДК 342.72
ББК 67.408.1
П 64

Печатается по решению
редакционно-издательского совета
Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина

Потетинов, В. А.

П 64

Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: вопросы теории и практики : учебное пособие / В.А. Потетинов, А.И. Бельский, Р.А. Лащенко. – Белгород : Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2023. – 76 с.

ISBN 978-5-91776-491-7

Рецензенты:

Подчерняев А.Н. – кандидат юридических наук, доцент (Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова);

Стоколясов Д.А. – заместитель начальника ОМВД России по Волоковскому району – начальник следственной группы.

В учебном пособии проводится анализ социальной обусловленности преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, дается уголовно-правовая характеристика нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), а также управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ). На основе анализа сложившейся судебной-следственной практики раскрываются и научно обосновываются проблемы квалификации данных видов преступлений, исследуются проблемы разграничения указанных составов и иных видов преступлений и правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Приводятся примеры разрешения спорных ситуаций в определении объективных и субъективных признаков исследуемого состава преступления, а также даются рекомендации по квалификации деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств.

Предназначено для курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России, сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

УДК 342.72
ББК 67.408.1

ISBN 978-5-91776-491-7

© Белгородский юридический институт
МВД России имени И.Д. Путилина, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
Раздел 1. социальная обусловленность и виды ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	6
<i>Вопросы для самоконтроля</i>	24
Раздел 2. Уголовно-правовая характеристика нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	25
2.1. Уголовно-правовая характеристика объективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ	25
2.2. Уголовно-правовая характеристика субъективных признаков преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ	36
2.3. Уголовно-правовая характеристика управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ)	40
<i>Вопросы для самоконтроля</i>	44
Раздел 3. Проблемные вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	45
3.1. Актуальные проблемы квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	45
3.2. Положительный опыт территориальных органов внутренних дел по выявлению, раскрытию и расследованию нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	49
<i>Вопросы для самоконтроля</i>	53
Заключение	54
Библиографический список	56
Приложение А	60
Приложение Б	65
Приложение В	70

ВВЕДЕНИЕ

В соответствии с Конституцией Российской Федерации¹ «человек, его права и свободы являются высшей ценностью (ст. 2), а их признание, соблюдение и защита – обязанность и гарантия государства» (ст. 2, 45).

Обеспечение безопасности дорожного движения, снижение смертности, травматизма и иного ущерба в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), вызванных нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является одной из актуальных задач нашего государства и приоритетным направлением государственной политики России.

На значимость существующей проблемы обеспечения безопасности дорожного движения неоднократно обращал внимание Президент Российской Федерации. Министр внутренних дел Российской Федерации В.А. Колокольников на 3-й Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Стокгольме заявил о стремлении Российской Федерации к нулевому показателю смертности в ДТП².

Таким образом, в Российской Федерации власти осуществляют целенаправленную деятельность на снижение числа погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, положительные результаты которой мы можем наблюдать из анализа статистических данных о количестве совершенных ДТП и пострадавших в них.

Следует согласиться с Г.Ш. Аюповой³, что «самостоятельной проблемой является совершенствование системы правового регулирования общественных отношений, обеспечивающих безопасность дорожного движения»⁴. Действительно, современное состояние уголовного законодательства в части обеспечения безопасности дорожного движения демонстрирует ее нестабильность. Динамика количества внесенных в ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) изменений и дополнений за период действия уголовного законодательства демонстрирует отсутствие у законодателя не только единого системного представления о должном содержании указанной нормы, но и противоречивость декриминализуемых и криминализуемых составов преступлений и квалифицирующих признаков общественно опасных деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.

² Колокольников: Стремимся выйти на нулевую смертность в ДТП к 2030 году. <https://rg.ru/2020/02/19/> (дата обращения: 21.03.2022)

³ Аюпова Г.Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: дис. ... канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2018. – 225 с.

Еще больше разногласий, как в научных кругах, так и у правоприменителя, вызывают содержание вновь введенных составов преступлений с административной преюдицией в сфере нарушений правил дорожного движения (ст. 264.1¹, 264.2 УК РФ²).

Изучение судебно-следственной практики показало, что в отдельных случаях у правоприменителя возникают проблемные вопросы, связанные с уяснением правовой регламентации составов преступлений в сфере нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их квалификации.

Вышеизложенное в целях эффективности противодействия вышеуказанным преступлениям предопределило ряд актуальных вопросов, подлежащих исследованию в рамках данного пособия. К ним следует отнести единообразные подходы к определению предмета преступления, установления причинной связи, вопросы дифференциации ответственности в зависимости от характера совершенного преступления, степени опьянения лица, управляющим транспортным средством.

Также следует выработать комплексные рекомендации относительно теоретических и правоприменительных аспектов противодействия уголовно наказуемым нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

¹ Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2015. № 1.

² Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2022. № 2.

РАЗДЕЛ 1. СОЦИАЛЬНАЯ ОБУСЛОВЛЕННОСТЬ И ВИДЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Развитие транспортной системы в государстве выступает эффективным средством его экономического развития, ведет к позитивным социально-экономическим преобразованиям, что в целом влияет на обеспечение экономической деятельности, следствием чего выступает улучшение условий и уровня жизни населения.

В настоящее время в транспортную систему России входят следующие виды транспорта общего пользования: железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской, внутренний водный и трубопроводный. В современных условиях автомобильный транспорт получил наибольшее распространение и занимает ведущее положение в перевозках грузов и пассажиров. В силу высокой маневренности и скорости доставки грузов относительной простоты управления и лучшей обеспеченности сохранности грузов, автомобиль стал неотъемлемым атрибутом повседневной деятельности человека.

По официальным данным Министерства транспорта Российской Федерации¹, грузооборот и пассажирооборот транспортного комплекса за 2021 год выглядит следующим образом.

Таблица 1. Динамика перевозки пассажиров (миллионов человек) по видам транспорта за 2020–2022 гг. (первое полугодие)

	2020 г.	2021 г.	2021 г. в % к 2020 г.	I полугодие 2022 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	12 198,6	13 798,6	113,1	100,3
в том числе:				
трамвайный	889,4	992,1	111,6	
троллейбусный	759,6	807,9	106,4	
метрополитенный	2 189,1	2680,0	122,4	
автомобильный (автобусный)	7 403,1	8 135,2	109,9	101,1
морской	4,616	4,515	97,8	113,3
внутренний водный	7,722	8,611	111,5	102,0

¹ Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень 2020 г., 2021 г. и 2022 (первое полугодие) год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents> (дата обращения: 03.02.2022).

воздушный	69,244	111,007	160,3	50,4
из него: внутренние перевозки	56,158	87,504	155,8	
железнодорожный	875,8	1 059,3	120,9	97,2
из него: пригородные (включая внутригородские) перевозки	807,9	966,5	119,6	

Таблица 2. Перевозки грузов (миллионов тонн) по видам транспорта за 2020–2022 гг. (первое полугодие)

	2020 г.	2021 г.	2021 г. в % к 2020 г.	I полугодие 2022 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	6 784,2	6 903,2	101,8	99,9
железнодорожный	1 244,6	1 284,1	103,2	97,2
автомобильный	5 404,7	5 490,5	101,6	102,1
морской	24,7	23,2	94,1	113,3
внутренний водный	109,0	110,3	101,2	102,0
воздушный	1,2	1,5	125,7	50,4
Транспорт других министерств и ведомств				
трубопроводный	1 061,4	1 141,4	107,5	96,6

Исходя из вышеуказанных данных, следует отметить, что автомобильный транспорт обеспечил самый высокий уровень перевозок грузов и пассажиров в 2021 году, продемонстрировал положительную динамику объемов их перевозок в сравнении с 2020 годом.

Такая динамика задействования автомобильного транспорта во всех сферах услуг несомненно способствует развитию рыночной экономики, что, в свою очередь, повышает качество жизни населения. Однако, как правильно заметила С.А. Комарикова, «массовое увеличение автомобильного транспорта порождает возникновение такой острой проблемы, как транспортный травматизм и гибель людей в ДТП»¹.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обладает высоким характером и степенью общественной опасности. Смертность и травматизм в результате ДТП представляет собой значительную и постоянно растущую угрозу для населения, особенно в новых социально-экономических и геополитических реалиях современного мира.

¹ Комарикова С.А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): дис. ... канд. юрид. наук. – Омск, 2018. – 213 с.

По данным Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ), ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает около 1,3 миллиона человек. Еще от 20 до 50 миллионов человек получают травмы, которые в большинстве случаев приводят к утрате трудоспособности и инвалидности, что негативно отражается на экономических связях пострадавших и государства. По оценкам специалистов, ущерб, который причиняется в результате ДТП, достигает 3% от валового внутреннего продукта (далее – ВВП) отдельных государств¹.

В этой связи проблема обеспечения безопасности дорожного движения является глобальной. Уровень смертности на дорогах в странах мира – одна из сфер пристального изучения современной науки. В ряде стран смертность от автомобильных аварий является одной из главных причин демографического кризиса, вызванного уменьшением населения. Статистика смертности в ДТП ведется Всемирной организацией здравоохранения (World Health Organization), которая каждые 3–5 лет выпускает специальный отчет под названием «Доклад о безопасности дорожного движения в мире» (Global Status Report on Road Safety)².

Как показывает статистика, высокая смертность от ДТП в большинстве случаев наблюдается в бедных странах. Причинами тому эксперты называют недостаточность развитой инфраструктуры, плохие дороги, низкий уровень медицинского обслуживания, оказываемого пострадавшим в ДТП людям. В списке стран с наибольшей смертностью на дорогах отсутствуют страны с высоким уровнем развития экономики, которые, очевидно, уделяют должное внимание безопасности на дорогах, обеспечивают надлежащие условия для движения автотранспорта.

1. В пятерку самых опасных стран в 2021 году по смертности в ДТП, из расчета на 100 тысяч населения, вошли: Доминиканская Республика – 79,3 человека, Тонга – 43 человека, Венесуэла – 40,4 человека, Центральноафриканская республика – 39,6 человека. В число самых благополучных по уровню смертности от ДТП входят такие страны, как Республика Карибати – 1,1 человека, Мальдивы – 1,7 человека, Сингапур – 1,8 человека, Исландия и Норвегия – 2 человека. Россия в этом списке занимает 59-е место с уровнем смертности в 10,2 человека, в 2019 году – 12 человек, в 2018 – 12,9 человека³.

Дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной смертности среди детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет. Начиная с групп молодого возраста риск дорожно-транспортных происшествий выше среди мужчин, чем среди женщины. Около трех четвертей (73%) всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом приходится на молодых

¹ Дорожно-транспортные травмы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/> (дата обращения: 21.02.2023).

² Информационный бюллетень. Безопасность дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/364946/road-safety-rus.pdf (дата обращения: 11.03.2023).

³ См. там же.

мужчин в возрасте до 25 лет, среди которых риск гибели в результате дорожно-транспортных происшествий почти в три раза выше, чем среди молодых женщин.

Основными детерминантами дорожно-транспортных происшествий в мире выделяют следующие факторы:

– **превышение скорости.** Увеличение средней скорости движения напрямую влияет как на риски дорожно-транспортных происшествий, так и на тяжесть их последствий. Например, увеличение медианной скорости движения на 1% приводит к возрастанию риска дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом на 4% и риска дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями на 3%; значительно возрастает риск смертельного исхода для пешеходов в случае фронтального наезда транспортного средства (в 4,5 раза при увеличении скорости с 50 км/ч до 65 км/ч); риск смертельного исхода для водителей и пассажиров транспортных средств при боковом столкновении на скорости 65 км/ч составляет 85%¹;

– **управление транспортным средством под воздействием спиртосодержащих напитков и других психоактивных веществ.** Управление транспортным средством под воздействием спиртосодержащих напитков и других психоактивных или наркотических веществ ведет к возрастанию риска дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезного дорожно-транспортного травматизма. При управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения риск дорожно-транспортного происшествия возникает даже при низком уровне содержания алкоголя в крови (далее – САК) и существенно возрастает при уровне САК $\geq 0,04$ г/дл.

При управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ риск дорожно-транспортного происшествия возрастает в различной степени в зависимости от употребленного психоактивного вещества. Например, риск дорожно-транспортного происшествия среди лиц, находящихся под воздействием амфетаминов, приблизительно в пять раз выше, чем среди лиц, которые их не употребляли;

– **неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих систем.** Правильное использование шлема позволяет снизить риск травматизма со смертельным исходом на 42% и риск травм головы на 69%. Использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода среди водителей и пассажиров на переднем ряду сидений на 45–50% и риск смертельного исхода или серьезного травматизма среди пассажиров на заднем ряду сидений на 25%². Использование детских удерживающих систем снижает риск смертельного исхода на 60%³ – **невнимательность при управлении транспортным средством.** Существует много отвлекающих внимание факторов, в результате которых водитель может не справиться с управлением

¹ Информационный бюллетень. Безопасность дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/364946/road-safety-rus.pdf (дата обращения: 11.03.2023).

² Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 03.04.2023).

³ См. там же.

транспортным средством. Растущую обеспокоенность как фактора, отвлекающего от управления транспортным средством, вызывают мобильные телефоны. Использование мобильного телефона при управлении транспортным средством ведет к четырехкратному возрастанию риска дорожно-транспортного происшествия; Использование телефона при управлении транспортным средством ведет к замедлению реакции (в частности, увеличению времени реакции нажатия на тормозную педаль и времени реакции на дорожные сигнальные знаки), а также затрудняет соблюдение рядности дорожного движения и дистанции между транспортными средствами. Телефонные аппараты, допускающие возможность их использования без помощи рук, ненамного безопаснее, чем телефоны, которые необходимо держать в руке, а обмен текстовыми сообщениями значительно повышает риск дорожно-транспортного происшествия.

– **небезопасная дорожная инфраструктура.** Значительное влияние на безопасность дорожного движения оказывает обустройство дорог. В идеале дороги должны обустраиваться таким образом, чтобы обеспечить безопасность всех участников дорожного движения. Это означает обустройство надлежащих объектов и сооружений для пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Важное значение для уменьшения риска травматизма среди этих участников дорожного движения имеет сооружение таких объектов, как пешеходные и велосипедные дорожки, безопасные переходы и другие средства замедления дорожного движения;

– **небезопасные транспортные средства.** Важную роль в предотвращении дорожно-транспортных происшествий и уменьшении риска серьезного травматизма играет безопасность транспортных средств. Существует целый ряд правил ООН по безопасности транспортных средств, включение которых в национальные промышленно-производственные стандарты способствует предотвращению гибели людей. Эти правила, в частности, требуют от производителей соблюдения определенных норм в отношении безопасности при лобовых и боковых ударах, установки электронных систем контроля устойчивости (для предотвращения заноса), а также оснащения всех транспортных средств подушками и ремнями безопасности. Без соблюдения этих базовых стандартов риск дорожно-транспортного травматизма, причем как для водителей и пассажиров транспортных средств, так и для других участников дорожного движения, существенно возрастает;

– **ненадлежащее оказание помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.** Тяжесть травматизма возрастает при задержках в выявлении травм и оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Важное значение при оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии имеет фактор времени: задержка в несколько минут может стоить человеческой жизни. Для улучшения помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии требуется обеспечение своевременной догоспитальной помощи, а также повышение качества как догоспитальной, так и больничной помощи, например путем организации программ подготовки специалистов.

– **ненадлежащий контроль за соблюдением правил дорожного движения.** В отсутствие контроля за соблюдением законодательных требований в отношении управления транспортными средствами в состоянии опьянения, применения ремней безопасности, соблюдения ограничений скорости движения, использования шлемов и детских удерживающих устройств ожидаемого уменьшения смертности и травматизма, связанных с определенным поведением участников дорожного поведения, не произойдет. Таким образом, если контроль за соблюдением правил дорожного движения отсутствует или воспринимается как отсутствующий, вероятно, что соответствующие требования не будут соблюдаться, а шансы того, что они повлияют на поведение участников дорожного движения, невелики. Эффективное правоприменение предполагает принятие и регулярное обновление законодательных актов на национальном, муниципальном и местном уровнях для устранения вышеупомянутых факторов риска, а также контроль за их соблюдением. Оно также предполагает введение надлежащих санкций.

Обозначенные проблемы не раз были предметом обсуждения со стороны высшего руководства страны. Так, 14 марта 2016 года Президент Российской Федерации В.В. Путин на заседании президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения обращал внимание его членов на то, что важнейшим направлением государственной политики является повышение безопасности на дорогах, и в первую очередь сохранение жизни и здоровья граждан страны¹. В дальнейшем Президент России В.В. Путин поручил Правительству Российской Федерации стремиться к достижению нулевого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в России к 2030 году².

В целях исполнения поручения Президента Российской Федерации Правительством Российской Федерации утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы³ (далее – Стратегия), которая выступает основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения.

В рамках данной Стратегии дана оценка современного состояния безопасности дорожного движения. Определены цели, основные направления, задачи, принципы и показатели Стратегии, где основным качественным целевым ориентиром на 2024 год устанавливается показатель социального риска (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения), составляющий не более 4 погибших, а к 2030 году должна быть достигнута нулевая смертность.

¹ Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения: 12.12.2022).

² Перечень поручений по итогам совещания с членами Правительства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/> (дата обращения: 11.12.2022).

³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Собрание законодательства Российской Федерации». 2018. № 5. Ст. 774.

Одной из основных задач Стратегии по реализации направления, связанной с совершенствованием системы управления безопасности дорожного движения, выступает развитие законодательства для приведения в соответствие норм и правил реальным процессам в дорожном движении, включая обеспечение соразмерности наказания тяжести совершенного правонарушения. Решение указанной задачи мы можем осуществить криминализацией деяний посредством введения в УК РФ новых составов преступлений (ст. 264.2 УК РФ) и ужесточением уголовной ответственности по действующим составам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В Стратегии определены показатели состояния безопасности дорожного движения, характеризующие:

- ущерб, причиненный жизни и здоровью граждан в результате дорожно-транспортных происшествий;
- дорожно-транспортные происшествия по их видам (с участием пешеходов, детей, велосипедистов, водителей мопедов и мотоциклов);
- дорожно-транспортные происшествия, в которых зафиксированы недостатки улично-дорожной сети;
- дорожно-транспортные происшествия по вине водителей со стажем управления транспортными средствами до 2 лет;
- дорожно-транспортные происшествия, в которых зафиксированы технические неисправности транспортных средств;
- эффективность государственного и муниципального управления в области безопасности дорожного движения;
- своевременность оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Анализ статистических данных о состоянии преступности в России¹, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, а также управлением транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264 и 26.1 УК РФ), свидетельствует о ежегодном снижении количества зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий (анализировались статистические данные за 2018–2021 гг.). Так, в 2018 году было зарегистрировано 168,1 тыс. (-0,8%) ДТП, в 2019 году указанных происшествий зарегистрировано 164,4 тыс. (-2,2%), в 2020 году – 145,1 тыс. (-11,1%), в 2021 году – 133,3 тыс. (-8,1%).

Аналогичная ситуация в указанный период времени прослеживается и с количеством погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Так, в 2018 году в результате ДТП погибло 18 214 человек, что на 4,6% меньше в сравнении с 2017 годом. В 2019 году количество погибших в результате ДТП составило 16 981 человек (-6,8%), в 2020 году погибло 16 152 человека (-4,9%), а в 2021 году 14 874 человека (-7,9%). На общем фоне ежегодного снижения количества зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий и числа погибших их

¹ Состояние преступности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/folder/101762> (дата обращения: 12.01.2023).

участников динамика ДТП с особо тяжкими последствиями за отчетный период имела как положительную, так и отрицательную динамику. Так, рост зарегистрированных ДТП с особо тяжкими последствиями имел место в 2018 году +5,8% и в 2021 году + 3,2%.

Анализ дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года¹ свидетельствует о достаточно высоком уровне аварийности, где каждое одиннадцатое ДТП приводит к смертельному исходу. Наибольший рост числа погибших приходится на такие субъекты как Республики Карелия и Адыгея, Костромская, Астраханская и Магаданская области. Наиболее массовыми видами дорожно-транспортных происшествий являются столкновения транспортных средств (45%) наезд на пешехода (25%) и съезд с дороги (11%) (см. рис. 1). В указанных видах ДТП отмечается наибольшее число погибших. Причинами девяти из десяти дорожно-транспортных происшествий является нарушение правил дорожного движения² водителями транспортных средств.

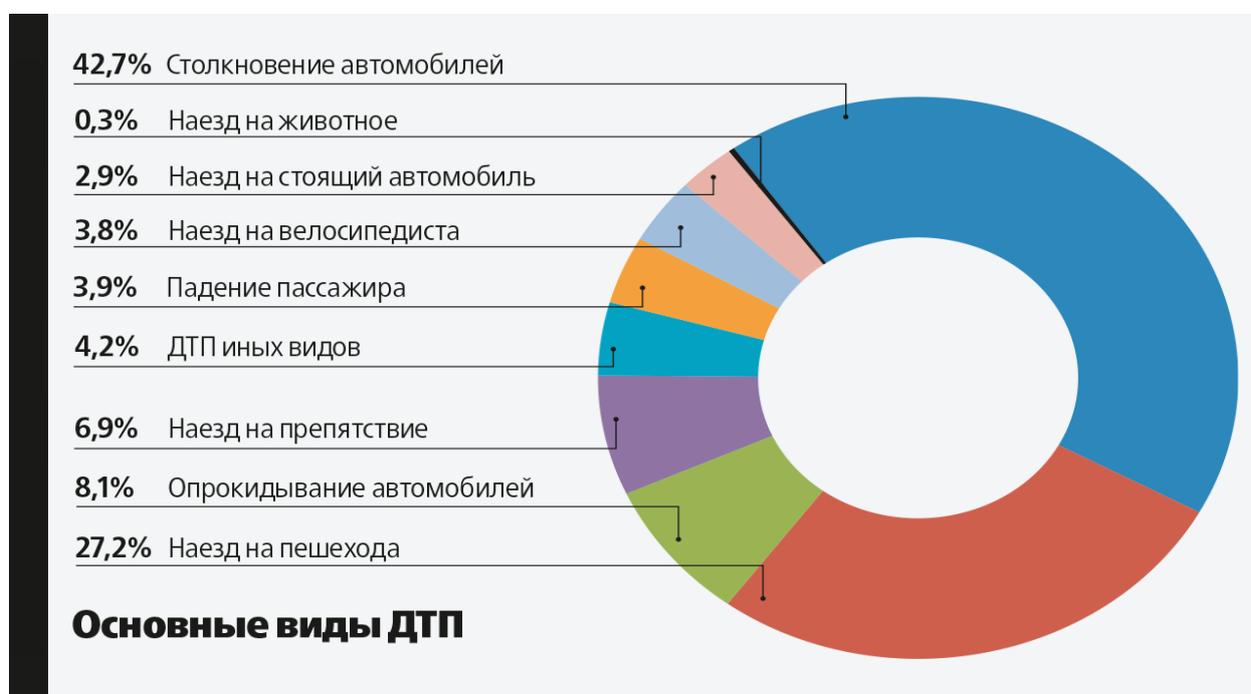


Рисунок 1. Основные виды дорожно-транспортных происшествий по итогам 2021 года

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 года: информационно-аналитический обзор. – Москва: НИЦ БДД МВД России, 2022. – 126 с.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. № 227.

В качестве основных рисков и угроз в области безопасности дорожного движения в Стратегии обозначены следующие факторы:

– неконтролируемый рост автомобилизации населения, например по данным Автостатинфо¹, на 1 января 2021 года в федеральных округах России (см. рис. 2) имеется следующий парк легковых автомобилей:



Рисунок 2. Парк легковых автомобилей по федеральным округам по состоянию на 1 января 2021 года

– усугубляющийся разрыв между темпами автомобилизации и темпами развития улично-дорожной сети (обращает на себя внимание тот факт, что при наибольшем количестве ДТП в столицах субъектов наибольшее число погибших приходится на сельские поселения);

– снижение среднего возраста водительского состава (несмотря на то, что наибольшее количество ДТП совершается водителями возрастной группы от 30 до 40 лет (более 27%), наибольший рост погибших отмечается в происшествиях, произошедших по вине водителей в возрасте от 14 до 16 лет (+ 61,9%).

– приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, и т.д.

К числу угроз в области безопасности дорожного движения Стратегия относит:

– значительное количество транспортных средств, не отвечающих современным требованиям безопасности (в настоящее время половина транспортных средств имеет срок эксплуатации более 10 лет);

¹ Сколько легковых автомобилей числится в федеральных округах России? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/47693/> (дата обращения: 12.12.2022).

- отсутствие действенного организационно-правового механизма контроля технического состояния транспортных средств;
- несовершенство системы допуска водителей к участию в дорожном движении (подготовка, экзамены, медицинские критерии);
- наличие в стране круга экономических проблем зачастую препятствующих принятию необходимых мер по повышению безопасности дорожного движения;
- недостаточное внимание к причинам детского дорожно-транспортного травматизма;
- несовершенство действующей системы оповещения о дорожно-транспортных происшествиях;
- несовершенство системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Обращает на себя внимание и тот факт, что абсолютное большинство нашего населения (98,7%) считает проблему обеспечения безопасности дорожного движения актуальной и значимой для современной России, оценивая ее настоящее состояние как невысокое¹.

При этом в своем диссертационном исследовании С.А. Комарикова отмечает, что нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, не является опасным преступлением, с чем нельзя согласиться.

Приведенная выше статистика² свидетельствует об обратном: повторимся, например, в 2021 году доля зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в общем количестве зарегистрированных в 2021 году преступлений составила 6,65%. Так, в 2021 году зарегистрировано 7 332 убийства и покушения на убийство и 17 894 умышленного причинения тяжкого вреда здоровью (суммарная доля 1,26%), которые по физическим последствиям равнозначны общественно опасным последствиям, указанным в ст. 264 УК РФ. Таким образом, суммарная доля зарегистрированных ДТП в пять раз больше доли зарегистрированных убийств, покушений на убийства и причинение тяжкого вреда здоровью.

В этой связи возникает вопрос: «Имеется ли общественная опасность в деяниях, связанных с нарушением правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств, и необходимость восстановления социальной справедливости через меры уголовно-правового воздействия к их виновникам?» Ответ достаточно ясен. Последствия совершаемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств очевидны. Исследуемые виды преступлений причиняют вред либо создают угрозу его причинения не только общественным отношениям в сфере безопасности дорожного движения, но и посягают на самые ценные и неотъемлемые блага человека – его жизнь и здо-

¹ Комарикова С.А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): дис. ... канд. юрид. наук. – Омск, 2018. – 213 с.

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 года: информационно-аналитический обзор. – Москва: НИЦ БДД МВД России, 2022. – 126 с.

ровье. При этом вредность последствий от дорожно-транспортных происшествий на этом не заканчивается, поскольку причинение вреда высшим ценностям человека прерывает его связи с семьей, обществом, государством, возникает дисбаланс внутри нормального функционирования гражданского общества, прерываются экономические связи, а безнаказанность указанных деяний влечет негативное отношение большинства членов общества к государству, что подрывает его авторитет.

В обоснование высокой степени общественной опасности и достаточной социальной необходимости предусмотреть в действующем законодательстве различных видов ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств следует привести примеры резонансных дорожно-транспортных происшествий.

Так, 28 октября 2022 г. на обочине автодороги Белгород – Шебекино в районе села Купино произошло столкновение автомобиля «Газель» со стоящим на обочине бензовозом, в результате которого семеро пассажиров автомобиля «Газель» погибло, еще трое получили телесные повреждения¹.

Таких примеров резонансных ДТП, к сожалению много: так, 29 января 2021 г. на 873 километре федеральной автодороги М-5 «Урал» в районе села Заборовка Сызранского района Самарской области произошла авария с участием грузового автомобиля DAF, легкового автомобиля Chevrolet Niva и пассажирского микроавтобуса Citroën. Погибли 12 человек, 14 пострадали.

14 марта 2021 года в Свердловской области, на 48-м километре трассы Р-351 Екатеринбург – Тюмень в районе села Мезенское водитель автомобиля Kia не справилась с управлением, автомобиль выехал на встречную полосу и столкнулся с грузовиком Volvo. В результате ДТП пять человек, в том числе двое детей, погибли. По информации представителя экстренных служб, все погибшие находились в легковой машине, сидевшие сзади дети не были пристегнуты².

Общественная опасность данных видов преступлений заключается еще и в том, что в каждом случае транспортного преступления (ст. 264–264.2 УК РФ) механическое транспортное средство как предмет преступления выступает источником повышенной опасности, на раскрытии которого остановимся в последующих разделах учебного пособия.

Ведя речь о видах ответственности за преступления в сфере безопасности дорожного движения, следует сказать, что формирование правил обращения человека с автомобилем имеет глубокую историю. Законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения принималось, обновлялось и совершенствовалось параллельно развитию техники, видам транспорта, организации сети дорог, а также постепенному их проникновению в повседневную жизнь.

¹ Семь человек погибли в ДТП с участием газели и бензовоза под Белгородом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iz.ru/1417688/2022-10-28/sem-chelovek-pogibli-v-dtp-s-uchastiem-gazeli-i-benzovoza-pod-belgorodom> (дата обращения: 01.02.2023).

² Крупные ДТП в России в 2021 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ria.ru/20210418/dtp-1728802683.html> (дата обращения: 16.01.2022).

В 30-е годы XX века, когда транспортная система страны еще не была достаточно развита, действующее законодательство предусматривало исключительно дисциплинарный и административный виды ответственности. Уголовное законодательство в указанный период только начинало формироваться и развиваться.

26 мая 1922 г. на IX съезде Советов принят первый советский Уголовный кодекс РСФСР. Первоначально УК РСФСР проигнорировал формирование специальных составов преступлений, предусматривающих ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Такие деяния в случае причинения смерти или телесных повреждений потерпевшим от транспортных происшествий квалифицировались по соответствующим статьям главы V «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности». Прямого упоминания о транспортных средствах нет даже в статьях, устанавливающих ответственность за оставление в опасности (ст. 163–165 УК РСФСР)¹.

Например, если в действиях виновного водителя усматривался умысел при причинении физического вреда людям в результате нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, то его действия подлежали квалификации по статьям об убийстве или умышленном причинении телесных повреждений. В случаях причинения при аналогичных обстоятельствах значительного имущественного вреда действия водителя квалифицировались как небрежное исполнение служебных обязанностей.

В дальнейшем Пленум Верховного Суда СССР в своем постановлении от 25 февраля 1933 года попытался урегулировать данный вид общественных отношений и дал разъяснения следующего содержания: «когда аварии на автотранспорте и городских железных дорогах явились результатом простой неосторожности со стороны работников этого транспорта и повлекли за собой человеческие жертвы, то это преступление при отсутствии квалифицирующих признаков должно квалифицироваться как неосторожное причинение смерти или увечья по соответствующим статьям УК союзных республик»².

В дальнейшем уголовное законодательство по автотранспортным преступлениям развивалось противоречиво, уголовная ответственность за нарушения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие телесные повреждения или смерть, разделялась в зависимости от категории водителей (специальный субъект). Например, если нарушения допускались работниками автотранспорта, то их действия квалифицировались по ст. 59.3 в УК РСФСР как халатное отношение к исполнению служебных обязанностей (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт подвижного состава и пути и т.п.), которое повлекло или могло повлечь за собой крушение или аварию, срыв выполнения заданий по перевозкам, несвоевремен-

¹ Жулев В.И. Транспортные преступления: комментарий законодательства. – Москва, 2001. – 190 с.

² Сборник действующих постановлений Пленума и директивных писем Верховного Суда СССР 1924–1944 / под ред. И.Т. Голякова. – Москва, 1946. – 228 с.

ную отправку поездов, простой подвижного состава или иные нарушения правильности и безопасности движения; если же аналогичные нарушения допускались водителями, не относящимся к работникам автотранспорт, то их действия квалифицировались по составам преступлений против личности. Таким образом, одно и то же лицо, в зависимости от времени совершения деяния могло быть привлечено по разным нормам, ответственность за которые значительно отличалась. Например, если лицо допустило нарушение во время рабочего дня, являясь работником автотранспорта, то подлежало ответственности по ст. 59.3 в УК РСФСР, если же указанное лицо управляло транспортным средством, не исполняя свои трудовые обязанности, и нарушило требования безопасности дорожного движения с соответствующими последствиями, то оно подлежало ответственности за преступления против личности. Таким образом, несовершенство регламентации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств формировало противоречивую судебную практику, что влияло на качество и законность уголовного судопроизводства.

Дальнейшим шагом развития уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств стало введение вступившим в силу Уголовным законом от 1 января 1961 г. двух составов исследуемых преступлений: ст. 211 УК РСФСР – «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами»; ст. 212 УК РСФСР – «Нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта», которые вошли в главу X «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения».

В дальнейшем действующее законодательство было дополнено нормами, предусматривающими уголовную ответственность за повторное управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, лишенным водительских прав или не имевшим водительских прав (ст. 211.1 УК РСФСР), и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств (ст. 211.2 УК РСФСР). В качестве уголовно наказуемых последствий данных составов преступлений выступали причинение менее тяжкого телесного повреждения (то есть средней тяжести вред здоровью, причинение тяжкого вреда здоровью, гибель одного или нескольких людей). Преемственность указанных видов составов преступлений можно наблюдать в действующем уголовном законодательстве, которое еще более модернизировало ответственность в области охраны общественных отношений в сфере безопасности и эксплуатации транспортных средств.

Качественное изменение автомобильной промышленности, рост автомобильного транспорта и дорожной сети привели к тенденции увеличения нарушений правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств, влекущих за собой не только причинение материального ущерба, но и физического вреда, что потребовало от законодателя принятия действенных правовых мер борьбы с указанными правонарушениями.

Указанные правовые меры были направлены на более жесткое регулирование данного вида общественных отношений и вели к ужесточению ответственности в данной сфере, также происшедшие изменения частично привели к гуманизации уголовного законодательства.

Законодатель в частности исключил из ст. 264 УК РФ такие виды последствий, как причинение крупного ущерба и причинения средней тяжести здоровья, за которые наступает административная ответственность¹. В дальнейшем законодатель шел только по пути усиления уголовной ответственности и ужесточения наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, что привело к появлению ряда квалифицированных и особо квалифицированных видов составов указанного преступления и перевода их в категорию тяжких преступлений.

Кроме того, на современном этапе развития уголовного законодательства законодатель пошел по пути криминализации нарушений правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, что исторически обусловлено и не противоречит международным нормам.

Установление уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ²), а также нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ)³, позволяет адекватно оценить характер и степень общественной опасности, провести дифференциацию юридической ответственности, в зависимости от обстоятельств правонарушения и личности виновного.

Говоря о видах юридической ответственности следует отметить, что в зависимости от последствий, наступивших в результате нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также личности виновного, отечественное законодательство предусматривает не только уголовную, но и административную ответственность за такие нарушения (см. табл. 3):

¹ Федеральный закон от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ (в ред. от 08.12.2023) «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Российская газета. 1998. 27 июня; Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ (в ред. от 07.12.2011) «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Российская газета. 2011. № 278.

² Федеральный закон от 1 июля 2021 г. № 258-ФЗ «О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2021. № 145.

³ Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2022. № 2.

Таблица 3

Статья КоАП РФ	Преюдиционные и (или) смежные уголовно наказуемым деяниям административные правонарушения	Санкция
12.7 часть 2	Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами	Наказание: административный штраф в размере тридцати тысяч рублей либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок от ста до двухсот часов
12.8 часть 1	Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния. Примечание. Употребление веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ запрещается. Административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей и частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека	Наказание: административный штраф в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет
12.8 часть 2	Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. Примечание. Употребление веществ,	Наказание: административный штраф в размере тридцати тысяч руб-

	<p>вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ запрещается. Административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей и частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека</p>	<p>лей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет</p>
<p>12.8 часть 3</p>	<p>Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния. Примечание. Употребление веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ запрещается. Административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей и частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха,</p>	<p>Наказание: административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток или административный штраф на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере тридцати тысяч рублей</p>

	или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека	
12.9 часть 4	Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60, но не более 80 километров в час	Наказание: административный штраф в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев
12.9 часть 5	Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 80 километров в час	Наказание: административный штраф в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок шесть месяцев
12.15 часть 4	Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных ч. 3 настоящей статьи	Наказание: административный штраф в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев
12.24 часть 1	Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего Примечания: 1. Под причинением легкого вреда здоровью следует понимать кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности	Наказание: административный штраф в размере от двух тысяч пятисот до пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет

12.24 часть 2	<p>Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего</p> <p>Примечания: 2. Под причинением средней тяжести вреда здоровью следует понимать неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть</p>	<p>Наказание: административный штраф в размере от десяти тысяч до двадцати пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет</p>
---------------	---	---

Кроме того, в соответствии со ст. 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации¹, обязанность возмещения вреда возлагается на владельца источника повышенной опасности, к которым относятся транспортные средства. Владельцами таковых считаются не только лица, обладающие правом собственности на транспортное средство, но и использующие их на праве хозяйственного ведения, оперативного управления, либо на ином законном основании, например праве аренды. Соответственно, если в результате нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств наступили последствия, предусматривающие наступление уголовной ответственности, то уголовную ответственность несет исключительно лицо, их допустившее, а материальную – владелец источника повышенной опасности. Если же в действиях лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие, отсутствуют признаки административно или уголовно наказуемых деяний, то оно обязано понести ответственность в гражданском порядке и возместить ущерб.

Например, 27 сентября 2018 года в Ярославском районе произошло дорожно-транспортное происшествие, в результате которого водитель легкового автомобиля совершил наезд на пешехода, которому был причинен тяжкий вред здоровью, а впоследствии установлена группа инвалидности. В ходе проверки по факту ДТП, в действиях водителя нарушений правил дорожного движения не установлено и было принято решение об отказе в возбуждении уголовного дела за отсутствием состава преступления. Потерпевшей в ходе длительного лечения было проведено несколько операций, на которые потрачены значительные суммы. В дальнейшем пострадавшая в результате ДТП в порядке гражданского судопроизводства обратилась к владельцу транспортного средства с иском о возмещении материального ущерба и компенсации морального вреда, причиненных повреждением здоровья. Суд, руководствуясь ст. 1079 и 110 ГК РФ, исковые требования удовлетворил частично².

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.

² Решение № 2-659/2021 2-659/2021~М-2449/2020 М-2449/2020 от 30 июля 2021 г. по делу № 2-659/2021 // Архив Ярославского районного суда.

Подводя итог первому разделу, следует отметить, что аварийность на автомобильном транспорте относится к числу глобальных современных социально-экономических проблем. Обеспечение безопасности дорожного движения, снижение смертности, травматизма и иного ущерба в результате дорожно-транспортных происшествий, вызванных нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, является одной из актуальных задач нашего государства и приоритетным направлением государственной политики России.

Анализируемые виды правонарушений причиняют вред, создают угрозу его причинения не только общественным отношениям в сфере безопасности дорожного движения, но и посягают на самые ценные и неотъемлемые блага человека – его жизнь и здоровье.

Различная степень общественной опасности и социальной обусловленности предусматривает в действующем законодательстве различные виды юридической ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (гражданскую, административную, уголовную).

Вопросы для самоконтроля

1. Какие виды транспорта общего пользования входят в транспортную систему России?
2. Назовите основные причины высокой смертности в дорожно-транспортных происшествиях.
3. Выделите основные детерминанты дорожно-транспортных происшествий и дайте им характеристику.
4. Что выступает основой формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения?
5. Назовите основные показатели состояния безопасности дорожного движения.

РАЗДЕЛ 2. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1. Уголовно-правовая характеристика объективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

Понятие состава преступления, несмотря на широкое использование указанного термина в уголовном и уголовно-процессуальном законодательстве России, ни в одной из отраслей отечественного права не раскрывается.

В теории уголовного права под **составом преступления** понимается *совокупность (система) объективных и субъективных признаков, характеризующих совершенное общественно опасное деяние как преступление*. Иными словами, состав преступления – это юридическое закрепление наиболее присущих тому или иному общественно опасному деянию признаков в диспозиции норм Особенной части Уголовного закона.

Всего в составе преступления выделяют *четыре элемента: объект преступления; объективную сторону преступления, субъективную сторону преступления и субъект преступления*, которые, в свою очередь, включают в себя однородную группу обязательных и факультативных признаков, характеризующих преступление с отдельно взятой стороны. Несмотря на общую однородность указанных обязательных и факультативных признаков, они в каждом составе преступления специфичны и, как правило, неповторимы.

В свою очередь, объект и объективную сторону преступления в теории уголовного права принято относить к объективным признакам состава преступления, а субъективную сторону и субъект преступления – к субъективным признакам состава преступления. Основное значение их правильного установления влияет на правильную квалификацию совершенного деяния, возможность отграничения смежных составов преступления и в целом на законность уголовного судопроизводства.

Переходя к раскрытию объективных признаков основного состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, следует начать с объекта преступления. В уголовном праве под **объектом преступления** *понимаются охраняемые уголовным законом различные виды общественных отношений, на которые осуществляется общественно-опасное посягательство, причиняется вред или создается угроза его причинения*.

В свою очередь, объект преступления обладает факультативными признаками, присущими только отдельным видам составов преступлений. Таким образом, с объектом преступления тесно связаны предмет преступления и личность потерпевшего. Следует отметить, что указанные факультативные признаки характерны только для отдельных видов составов преступлений, но там, где

они предусмотрены они приобретают обязательное значение, а их установление будет влиять на правильную юридическую оценку содеянного.

Под **предметом преступления** признается *физический предмет материального и виртуального мира, электронный ресурс или интеллектуальная ценность, на которые оказывается непосредственное воздействие при совершении преступления.*

Понятие «потерпевший» содержится в ст. 42 УПК РФ, под которым понимается физическое лицо, которому преступлением причинен физический, имущественный или моральный вред, а также юридическое лицо, которому преступлением причиняется имущественный вред или вред деловой репутации.

Давая уголовно-правовую характеристику объекту преступления, предусмотренному ст. 264 УК РФ, следует сказать, что, согласно законодательному закреплению указанной нормы (IX раздел УК РФ), родовым объектом указанной группы составов преступлений выступает общественная безопасность в широком смысле слова, то есть не только глава 24 УК РФ, где видовым объектом признается общественная безопасность (в узком смысле слова), но и такие видовые объекты, как общественный порядок, здоровье населения, общественная нравственность (глава 25 УК РФ), экологическая безопасность (глава 26 УК РФ), безопасность движения и эксплуатации транспорта (глава 27), безопасность компьютерной информации (глава 28 УК РФ), что подчеркивает особую опасность для общества и государства исследуемого состава преступления.

В соответствии с Федеральным законом от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» и Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (далее – Стратегия безопасности) общественную безопасность можно определить как состояние защищенности национальных интересов от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечивается реализация конституционных прав и свобод граждан¹.

Видовым объектом состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, будут выступать общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Для уяснения видового объекта необходимо раскрыть основные термины, используемые в его понятии. Содержание понятий дорожного движения и безопасности дорожного движения раскрывается в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» (ст. 2)².

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

¹ Федеральный закон Российской Федерации от 28 декабря 2010 г. «О безопасности» // Российская газета. 2010. № 295; Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2021. № 27 (часть II). Ст. 5351.

² Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1995. № 245.

Безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб

Под **эксплуатацией транспортных средств** понимается его использование непосредственно для движения в пределах дорог (дорожном движении), а также на прилегающих к ним и предназначенных для движения транспортных средств территориях (во дворах, в жилых массивах, на стоянках транспортных средств, заправочных станциях и других территориях)¹.

В этой связи **основным непосредственным объектом** состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выступает совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов посредством транспортных средств в пределах дорог, а также на прилегающих к ним и предназначенных для движения транспортных средств территориях и обеспечивающих защищенность его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Дополнительными непосредственными объектами в указанном составе преступления выступают *жизнь и здоровье личности*, как основные и неотъемлемые права личности.

В соответствии с частью 1 ст. 20 Конституции Российской Федерации: «каждый человек имеет право на жизнь». Лишение жизни человека признается неправомерным независимо от его возраста, физического состояния, его морального облика и волеизъявления. **Жизнь** – это биологическое состояние человека, представляющая собой совокупность физических и химических процессов, протекающих в организме, позволяющих осуществлять обмен веществ и его деление². «Жизнь человека – продолжение земной его жизни, от рождения до смерти»³. Начальный момент жизни определяется началом физиологических родов, который, согласно действующему законодательству, определяется моментом отделения плода от организма матери посредством родов (ч. 1 ст. 53⁴). Моментом смерти человека является момент смерти его мозга, то есть полное и необратимое прекращение его функций, регистрируемое при работающем сердце и искусственной вентиляции легких (биологическая смерть человека) (ч. 1 и 2 ст. 66).

¹ Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. 2002. № 80.

² Жизнь. Материал из Википедии – свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Жизнь> (дата обращения: 21.01.2022).

³ Даль В.И. Иллюстрированный толковый словарь русского языка. Современная версия – Москва: Эксмо; Форум, 2007. – 228 с.

⁴ Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // Российская газета. 2011. № 263.

Здоровье человека – это состояние физического, психического и социального благополучия человека, при котором отсутствуют заболевания, а также расстройства функций органов и систем организма.

Действующим законодательством в зависимости от характера наносимого вреда здоровью выделяют три основных его вида: *тяжкий, средней тяжести и легкий*. Влекущим уголовную ответственность по ч. 1 и ч. 2 ст. 264 УК РФ является причинение тяжкого вреда здоровью, а в случаях нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью, виновное лицо подлежит административной ответственности¹. Таким образом, существует прямая зависимость между непосредственным объектом и наступившими общественно опасными последствиями анализируемого состава преступления.

Относительно определения предмета преступления применительно к ст. 264 УК РФ в научных кругах существует несколько точек зрения на его содержание. В своем большинстве ученые², раскрывая диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ и комментируя пункт первый примечания к указанной статье, склоняются к тому, что предметом анализируемого состава преступления выступает автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство. Не поддерживая данную позицию, другие исследователи относят механические транспортные средства к орудию совершения преступления³, что противоречит разъяснениям постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации (далее – ППВС РФ № 25)⁴, в котором указывается, что транспортное средство не может быть признано не только орудием (оборудованием), но и иным средством преступления, предусмотренного ст. 264 и 264.1 УК РФ. Представляет интерес точка зрения С.А. Комариковой⁵, которая считает, что механическое транспортное средство как предмет преступления утратило свою актуальность

¹ Приказ Минздравсоцразвития Российской Федерации от 24 апреля 2008 г. № 194н «Медицинские критерии определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета. 2008. № 188.

² См., например: Уголовное право России. Общая и Особенная части: учебник / под ред. д-ра юрид. наук, профессора В.К. Дуюнова. – 5-е изд. – Москва: РИОР: ИНФРА-М, 2020. – 780 с.; Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. – Москва: Проспект, 2018. – 256 с.

³ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. – Москва: Юриспруденция, 2011. – 192 с.

⁴ Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 2008. № 265.

⁵ Комарикова С.А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) и ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: дис. ... канд. юрид. наук. – Омск, 2018. С. 105–106.

с момента внесения в 1998 году в диспозицию статьи 264 УК РФ соответствующих изменений¹.

Так, в редакции уголовного закона до 25 июня 1998 года в диспозиции уголовно-правовой нормы указывалось еще на одно последствие – причинение крупного ущерба, наступление которого влекло уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ. В данном случае имущество (транспортные средства) выступало предметом общественных отношений, а соответственно, и предметом анализируемого состава преступления, поскольку посредством воздействия на механические транспортные средства причинялся вред объекту преступления (имущественным общественным отношениям).

Однако после внесенных изменений и исключения последствий в виде «ущерба в крупном размере», как утверждает С.А. Комарикова, изменилась не только диспозиция норма, но и структура общественных отношений. В этой связи, по мнению указанного ученого, социальная связь между участниками общественных отношений возникает по поводу причинения физического вреда человеку, предлагая признавать человека как биологическую единицу предметом преступления, а учитывая, что данный состав преступления является многообъектным, то и потерпевшими предлагается признавать государство и конкретного человека.

Следует придерживаться точки зрения о том, что отождествлять «предмет преступления» и «потерпевшего» ошибочно, поскольку по своей сути и содержанию указанные признаки объекта преступления являются разными правовыми категориями и выполняют различные функции.

Придерживаясь «классической» точки зрения относительно предмета преступления в ст. 264 УК РФ, к таковым следует отнести: 1) *автомобиль*, 2) *трамвай*, 3) *другие механические транспортные средства*.

Пункт 1.2 Правил дорожного движения (далее – ПДД)² относит к «механическим транспортным средствам» такие транспортные средства, которые приводятся в движение двигателем. Например, автомобиль – это механическое транспортное средство, предназначенные для перевозки по дорогам людей грузов, оборудования, установленного на нем. Трамвай (от англ. *tram* – вагон, вагонетка) выступает одним из видов уличного транспорта, также предназначенного для перевозки пассажиров и грузов по заданным маршрутам, путям. Помимо определения транспортного средства в ПДД его понятие и виды можно встретить в отраслевом законодательстве, Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации, Уголовном кодексе Российской Федерации, а также в постановлениях Пленума Верховного Суда Российской Федерации.

¹ Федеральный закон от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Российская газета. 1998. № 120.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. № 227.

Под иными механическими транспортными средствами, согласно п. 1 примечания к ст. 264 УК РФ и абз. 2 п. 2 ППВС РФ № 25 [34], понимаются: автобусы, троллейбусы, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины.

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 12 июля 1999 г. № 796 под самоходными машинами понимаются «тракторы, самоходные дорожно-строительные машины, коммунальные, сельскохозяйственные машины, внедорожные автотранспортные средства и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства, имеющие двигатель внутреннего сгорания объемом свыше 50 куб. см или электродвигатель максимальной мощностью более 4 кВт (за исключением предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования автотранспортных средств, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч, и боевой самоходной техники Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, выполняющих задачи в области обороны и безопасности государства)»¹.

Таким образом, действующая редакция статьи не содержит исчерпывающего перечня механических транспортных средств, относящихся к предмету преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и к таковым могут быть отнесены и иные транспортные средства.

Согласно правилам учета дорожно-транспортных происшествий² к транспортным средствам помимо вышеперечисленных относят велосипеды с подвесным мотором, мотонарты, гужевой транспорт.

В виду развития и совершенствования функций существующей техники, определить ее тип не всегда представляется возможным. В настоящее время среди населения получили широкое распространение электросамокаты и иные средства передвижения с электрической тягой (гироскутер, моноколесо, сегвей, электроскейты и т.п.). В отдельных случаях технические характеристики и конструктивные особенности указанных мобильных средств передвижения находятся в пороговых значениях характерных для мопедов и мотоциклов. В связи с этим у правоприменителя в последнее время все чаще возникает вопрос ответственности водителей указанных средств передвижения при нарушении ими правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

¹ Пункт 2 постановления Правительства Российской Федерации от 12 июля 1999 г. № 796 «Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 29. Ст. 3759.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении учета дорожно-транспортных происшествий» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2020. № 39. Ст. 6077.

В настоящее время в законодательстве отсутствуют специальные нормы, регламентирующие порядок использования этих устройств. Правоприменитель пытается устранить данный пробел посредством привлечения специалистов и проведения судебно-технических экспертиз.

Единой научной позиции, а также правоприменительной практики относительно возможности привлечения лиц, управляющих указанными средствами и нарушившими правила дорожного движения к административной или уголовной ответственности, также пока не выработано. В отдельных судебных решениях (приложение 1 УД № 1-338/2020) лица, управляющие указанными средствами передвижения, приравниваются к пешеходам и привлекаются к уголовной ответственности по ст. 268 УК РФ.

Однако имеется ряд судебных решений (приложения 2, 3) о признании электросамокатов транспортными средствами и о привлечении лиц, ими управляющих, к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Таким образом, в случае наступления в результате дорожно-транспортных происшествий последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, и установления экспертным путем, что мобильное средство передвижения обладает признаками механического транспортного средства, виновное лицо подлежит уголовной ответственности.

Не относятся к предмету данного состава преступления транспортные средства, не относящиеся к механическим транспортным средствам, то есть приводимые в движение мускульной энергией человека или животных (велосипеды, самокаты, вьючные и верховые животные и т.п.).

Вторым объективным признаком любого состава преступления выступает *объективная сторона*, которая, в свою очередь, обладает определенными обязательными и факультативными признаками.

В теории уголовного права **под объективной стороной** преступления понимается *совокупность признаков, характеризующих внешнюю сторону преступления, то есть отражает процесс общественно опасного и противоправного посяательства на охраняемые законом интересы.*

Судебно-следственная практика, а также доктрина склоняется к тому, что установление объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, вызывает наибольшее количество ошибок в правоприменительной практике. Причиной тому выступают различные обстоятельства, которые будут раскрыты в данной части учебного пособия.

Объективная сторона преступления находит свое отражение в диспозиции уголовно-правовой нормы, таким образом, в ней раскрывается уголовно-правовой запрет и содержится юридическое основание уголовной ответственности. Учитывая, что диспозиция ст. 264 УК РФ по способу описания объективной стороны преступления является бланкетной, правоприменителю для установления ее признаков и иных элементов состава преступления необходимо руководствоваться нормативно-правовыми актами иных отраслей права (например, Правилами дорожного движения).

Анализируя состав преступления ст. 264 УК РФ, можно прийти к выводу, что он по конструкции объективной стороны является материальным составом преступления, на что обращает внимание Пленум Верховного Суда Российской Федерации в своем постановлении № 25. В пункте первом указанного постановления говорится, что «уголовная ответственность за преступление, предусмотренное в ст. 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье» (пункт 1). Исходя из сказанного, объективную сторону основного состава преступления (ч. 1 ст. 264 УК РФ) **образуют следующие обязательные признаки:**

- 1) общественно опасное деяние, выражающееся в нарушении установленных правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, совершенное в форме действия или бездействия;
- 2) общественно опасные последствия, заключающиеся в причинении тяжкого вреда здоровью, причинении смерти одному, двум и более лицам;
- 3) причинная связь между допущенным фактом нарушения установленных правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств и наступившими в результате их нарушения преступными последствиями.

Как было отмечено выше, первым обязательным признаком объективной стороны выступает общественно опасное деяние. Относительно ст. 264 УК РФ *общественно опасное деяние заключается в нарушении двух типов правил: во-первых, в нарушении правил безопасности движения; во-вторых, в нарушении правил эксплуатации механического транспортного средства.*

В учебном пособии уже акцентировалось внимание на том, что диспозиция статьи 264 УК РФ носит бланкетный характер. Такая диспозиция описывает общие условия наступления уголовной ответственности, однако для полного раскрытия содержания всех признаков преступления требует от правоприменителя обращаться при квалификации деяния к специальным нормативным правовым актам. Одним из таковых являются Правила дорожного движения, регламентирующие единый порядок дорожного движения на всей территории России. Остальные нормативные акты, регламентирующие дорожное движение, должны основываться на требованиях указанных ПДД. Так, согласно п. 3 ППВС РФ № 25, при рассмотрении дел, возбужденных по фактам дорожно-транспортных происшествий, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств повлекло наступления последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Игнорирование указанного требования приводит к отмене судебных решений¹.

Также следует учитывать, что нарушением правил дорожного движения, например скоростного режима в населенном пункте, при совершении дорожно-транспортного происшествия будет считаться, независимо от того, на сколько было зафиксировано превышение допустимого скоростного режима, в отличие от административной ответственности, которая наступает при нарушении скоростного режима на 20 и более км/ч.

¹ Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1996. № 11.

Если говорить о правилах эксплуатации транспортных средств, то их порядок регламентируется Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Помимо требований эксплуатации транспортных средств, закрепленных в ПДД, существуют различного рода инструкции, наставления, правила, регламентирующие порядок технической эксплуатации отдельных видов транспортных средств в зависимости от их специфики и предназначения.

В Правилах дорожного движения содержатся основные понятия и термины (водитель, дорога, дорожное движение, механическое транспортное средство, пассажир пешеход и т.п.), общие обязанности водителей, пассажиров и пешеходов, правила перевозки людей и грузов, установление которых входит в предмет доказывания преступлений, квалифицируемых по ст. 264 УК РФ.

В сферу правового регулирования Правил дорожного движения входят общественные отношения, возникающие в установленном порядке дорожного движения, и не распространяющиеся на другие виды движения и транспорта (например, железнодорожное, воздушное, водное движение, соответственно, железнодорожный, воздушный и водный транспорт).

Исходя из общей характеристики аварийности на дорогах Российской Федерации за 2021 год, причинами дорожно-транспортных происшествий, получивших наибольшее распространение, являлись столкновения транспортных средств (44,7%), наезд на пешехода (26,8%), съезд с дороги (11,1%). Таким образом, можно сделать вывод, что основными причинами нарушений правил дорожного движения явились: несоблюдение скоростного режима, дистанции, правил обгона, опережения, проезда перекрестков, непредоставление преимущества в движении пешеходам и иным участникам дорожного движения.

Доля дорожно-транспортных происшествий с нарушением обязательных требований к эксплуатационному состоянию технических средств, то есть при которых запрещена их эксплуатация, составила 5,7%, в результате которых погибло 1 213 человек (8,2%) и ранено 10 260 человек (6,1%). В качестве основных нарушений правил эксплуатации транспортных средств выступают: нарушения тормозной системы, рулевого управления, несоответствие остаточной глубины рисунка протектора шин предъявляемым требованиям. Указанные нарушения могут заключаться в их невыполнении полностью или в ненадлежащем выполнении.

Вышеуказанные нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств приводят к следующим видам¹ дорожно-транспортных происшествий: столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, пешехода, велосипедиста и т.п.

¹ Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, утвержденные распоряжением Росавтодора от 12 мая 2015 г. № 853-р // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 05.02.2022).

Проанализировав причины дорожно-транспортных происшествий, а также виды нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, можем констатировать, что преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может совершаться как путем действия, так и бездействия.

В качестве общественно опасных последствий анализируемого состава преступления уголовный закон устанавливает наступление тяжкого вреда здоровью, смерть одного или нескольких потерпевших. Правоприменительная практика указывает на то, что у органов предварительного расследования и суда в целом не вызывает сложностей установления общественно опасных последствий.

Степень тяжести вреда здоровью, а также причина смерти потерпевшего устанавливается посредством проведения судебно-медицинской экспертизы.

Критерии определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утверждены приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации¹.

Согласно установленным в вышеуказанном приказе медицинским критериям, квалифицирующими признаками тяжкого вреда здоровью выступают такие негативные последствия для здоровья человека, которые представляют опасность для его жизни, то есть непосредственно создают угрозу причинения смерти. Например, к таким видам вреда относятся:

– раны головы (проникающие в полость черепа, в том числе без повреждения головного мозга; перелом свода (лобной, теменной костей) и (или) основания черепа; разможнение вещества головного мозга и т.п.);

– расстройство жизненно важных функций человека, которое не может быть компенсировано организмом самостоятельно и обычно заканчивается смертью (например: острая, обильная или массивная кровопотери);

– потеря зрения, речи слуха, какого-либо органа или утрата органом его функций, прерывание беременности и т.п.

В результате дорожно-транспортных происшествий пострадавшим могут быть одновременно причинены телесные повреждения, квалифицируемые по различной степени тяжести (легкий, средний или тяжкий вред здоровью либо смерть), что не образует совокупности преступлений и необходимости привлечения лица к административной ответственности.

В случаях наступления последствий, подлежащих квалификации по различным частям ст. 264 УК РФ, общественно опасное деяние подлежит квалификации по той части уголовно-правовой нормы, которая предусматривает наиболее тяжкое из них. Например, если в результате ДТП потерпевшему причинены телесные повреждения, согласно медицинским критериям относящиеся к тяжкому вреду здоровью, а другие явились причиной его смерти, деяние подлежит квалификации по ч. 3 ст. 264 при отсутствии иных квалифицирующих признаков.

¹ Приказ Минздравсоцразвития Российской Федерации от 24 апреля 2008 г. № 194н «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета. 2008. № 188.

Важное значение при привлечении лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ приобретает необходимость установить, что наступившие противоправные последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом, управляющим транспортным средством, нарушениями правил дорожного движения или его эксплуатации. *В этой связи необходимыми условиями установления прямой причины наступивших общественно опасных последствий при квалификации преступлений по ст. 264 УК РФ являются:*

1) деяние по времени должно предшествовать наступлению вредных последствий, то есть изначально должно быть установлено нарушение соответствующим субъектом правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а вторичные наступившие последствия – в виде тяжкого вреда здоровью либо смерти;

2) необходимо установить, что нарушение установленных правил, было необходимым условием наступления уголовно наказуемых последствий. Например, не может признаваться необходимым условием наступивших последствий в виде смерти мотоциклиста, двигающегося с нарушением правил без шлема, если на него будет совершен наезд другим транспортным средством.

Установление необходимой причинной связи в правоприменительной практике по указанной категории дел представляет существенную трудность, о чем свидетельствуют неоднократные публикации анализа причинной связи в Бюллетенях Верховного Суда Российской Федерации. Проблематичность установления причинной связи при квалификации деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ, чаще всего возникает в тех случаях, когда наступившие последствия (тяжкий вред здоровью, смерть потерпевшего) явились причиной обоюдных противоправных действий, например водителей при столкновении транспортных средств или же водителя и пешехода при наезде на него.

Правила квалификации указанных деяний будут подробно исследованы на примерах судебно-следственной практики в следующем разделе учебного пособия.

Завершая анализ объективных признаков преступления по ст. 264 УК РФ, следует сказать, что в качестве квалифицированных признаков указанного состава преступления выступают такие объективные признаки как тяжесть последствий (смерть одного или нескольких лиц ч.ч. 3–6 ст. 264 УК РФ) и сопряженность с оставлением места дорожно-транспортного происшествия (ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ). Последний квалифицированный признак введен в действие в 2019 году, что вызвало критику в научных кругах. В частности, критикуя законодательную инициативу, ученые отмечали, что оставление места дорожно-транспортного происшествия не входит в механизм последнего, а характеризует постпреступное поведение виновного лица¹.

Авторами учебного пособия поддерживается законодательная инициатива введения данного квалифицирующего признака, поскольку таким образом восполнился пробел, при котором лицо, находящееся в состоянии опьянения,

¹ Коробеев А.И., Чучаев А.И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. 2019. № 5.

фактически имело возможность избежать уголовной ответственности за совершенное деяние, так как к моменту задержания виновного установить факт опьянения в результате медицинского освидетельствования уже не представлялось возможным.

Подводя итог данной части исследования, следует сформулировать следующие выводы.

Основным непосредственным объектом исследуемого состава преступления признаются общественные отношения, возникающие в процессе обеспечения безопасности дорожного движения (перевозка грузов и пассажиров с помощью механических транспортных средств в пределах дорог). Дополнительными непосредственными объектами выступают здоровье и жизнь человека. Уголовная ответственность за преступление по ст. 264 УК РФ наступает при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти одному или нескольким лицам. Предметом анализируемого состава преступления выступает автомобиль, трамвай либо иное механическое транспортное средство.

По структуре объективной стороны преступления исследуемый состав преступления является материальным. Обязательными признаками объективной стороны являются общественно опасное деяние в форме действия или бездействия и заключающееся в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; общественно опасных последствий в виде наступления тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего и причинной связи между общественно опасным деянием и наступившими последствиями.

2.2. Уголовно-правовая характеристика субъективных признаков преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

Уголовно-правовая характеристика субъективных признаков состава преступления заключается в исследовании соответствующих элементов состава преступления – субъективной стороны и субъекта преступления.

Субъективная сторона преступления, в отличие от объективной стороны, представляет собой внутреннюю его характеристику, заключающуюся в психологическом отношении лица к совершаемому им общественно опасному деянию и наступившим общественно опасным последствиям. Таким образом, субъективная сторона характеризует протекающие в психике виновного процессы.

Обязательным признаком субъективной стороны выступает **вина**, которая выражается в двух формах (умышленной и неосторожной).

Содержание вины образует психические процессы, состоящие из интеллектуальных и волевых моментов.

Форма вины преступления ст. 264 УК РФ прямо определена в уголовно-правовой норме, как неосторожная. В соответствии с ч. 1 ст. 26 УК РФ «преступлением, совершенным по неосторожности, признается деяние, совершенное по легкомыслию или небрежности».

В этой связи преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, считается совершенным по легкомыслию, если лицо, управляющее транспортным средством, нарушая правила дорожного движения или эксплуатацию транспортных средств, **предвидело** возможность наступления тяжкого вреда здоровью или смерти иным участникам дорожного движения и без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение.

Например, водитель А, управляя технически исправным автомобилем, находясь в состоянии опьянения, проследовал на запрещающий движение красный сигнал светофора и допустил столкновение с пересекающим перекресток на разрешающий движение зеленый сигнал светофора автомобилем, в результате чего водителю В. указанного транспортного средства причинен тяжкий вред здоровью.

Из указанного примера видно, что водителем А. были нарушены правила дорожного движения, выразившиеся в управлении транспортным средством в состоянии опьянения и выезде на перекресток на запрещающий сигнал светофора, рассчитывая «проскочить» перекресток без помех для иных участников движения.

При совершении указанного преступления по небрежности лицо, управляющее транспортным средством, допуская нарушение правил дорожного движения или эксплуатацию транспортных средств, **не предвидело** возможности наступления тяжкого вреда здоровью или смерти иным участникам дорожного движения, но при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

При данном виде неосторожной формы вины можно привести следующий пример. Водитель транспортного средства, в темное время суток и сложные метеорологические условия (метель, гололед) следовал по дороге в жилой зоне с допустимой скоростью движения. Во время движения между многоквартирными домами из-за угла здания на проезжую часть выбежал малолетний ребенок, водитель ввиду неожиданности появления ребенка не успел применить торможение и остановить транспортное средство, допустил наезд на потерпевшего, причинив тяжкий вред его здоровью.

Таким образом, водитель, двигаясь без нарушения скоростного режима, не предвидя возможности появления на проезжей части дороги пешехода, не выполнил требования части второй п. 10.1 ПДД, то есть при возникновении опасности для движения он должен был принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Таким образом, в дорожно-транспортных преступлениях на водителе лежит обязанность выполнения соответствующих правил безопасности дорожного движения, и он в определенных случаях обязан предвидеть возможность наступления опасных последствий.

При нарушении водителем транспортного средства нескольких пунктов правил дорожного движения необходимо устанавливать вину в отношении каждого нарушенного правила дорожного движения.

Если же будет доказан умысел в отношении наступивших последствий дорожно-транспортного происшествия, то указанные деяния, в зависимости от тяжести наступивших последствий, подлежат квалификации по статьям уголовного законодательства, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья (глава 16 УК РФ).

Субъектом преступления нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств является лицо, которое обладает помимо общих признаков (физическое вменяемое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности) специальным признаком, отражающим специфический род деятельности. В преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, субъектом преступления является лицо, достигшее 16-летнего возраста и управляющее механическим транспортным средством.

Не имеет уголовно-правового значения факт управления транспортным средством, принадлежащим водителю на законных основаниях (право собственности, владения) или находящимся в его неправомерном владении (например, угнанным транспортным средством). Не играет роли и то обстоятельство, имеет ли лицо документы, удостоверяющие право на управление транспортным средством соответствующей категории, или таковые отсутствуют. Наличие или отсутствие необходимых навыков управления лицом механическими транспортными средствами также не имеет квалифицирующего значения.

К лицу, управляющему механическим транспортным средством, согласно п. 1.1 Правил дорожного движения, приравнивается инструктор, если в результате несоблюдения правил безопасности дорожного движения наступили последствия, указанные в ст. 264 УК РФ. В случаях сознательного нарушения обучающимся правил безопасности движения, которые явились следствием причинения тяжкого вреда здоровью или наступления смерти потерпевшего, обучающийся несет ответственность по ст. 264 УК РФ.

Анализируя квалифицируемые и особо квалифицируемые составы преступления ст. 264 УК РФ, предусмотренные частями 2, 4, 6, еще одним признаком указанных составов преступлений является особое состояние субъекта – *состояние опьянения*.

В соответствии с п. 2 примечания к статье 264 УК РФ, в целях применения указанной уголовно-правовой нормы и ст. 264.1 УК РФ, лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления различного рода веществ, вызывающих состояние опьянения, а также лицо, не выполнившее законных требований уполномоченных лиц о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Установление наличия или отсутствия состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наркотических и иных запрещенных в гражданском обороте веществ регламентируется Порядком проведения медицинского освидетель-

ствования на состояние опьянения (далее – Порядок медицинского освидетельствования)¹.

В соответствии с указанным приказом медицинскому освидетельствованию подлежат лица, которые управляют транспортным средством, на основании протокола о направлении на медицинское освидетельствование, составленного в соответствии со ст. 27.12 КоАП РФ. Результаты проведенного медицинского освидетельствования вносятся в Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения. **Положительным результатом исследования выдыхаемого воздуха считается концентрация этилового спирта в 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха.**

К отдельному виду специальных субъектов транспортных преступлений следует относить военнослужащих, то есть лиц, проходящих военную службу по призыву либо по контракту, а также граждан, пребывающих в запасе, во время прохождения ими военных сборов.

В случаях нарушения указанными лицами при управлении транспортными средствами правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств вред причиняется общественным отношениям, обеспечивающим нормальное осуществление военной службы, и регулируются правилами вождения и эксплуатации боевой, специальной или транспортной техники (машин, танков, бронетранспортеров, самоходных технических средства, легковых и грузовых транспортных машин, используемых для перевозки личного состава, боеприпасов и иного имущества). В указанных случаях действия водителей-военнослужащих квалифицируются по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, как «нарушение правил вождения или эксплуатации машин».

В заключении следует сказать, что субъективная сторона нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств характеризуется виной в форме неосторожности, как в виде легкомыслия, так и небрежности. Особое место в системе субъективных признаков анализируемого состава преступления занимает специальный субъект, обязательным признаком которого выступает род деятельности, связанный с управлением транспортным средством. Еще одним признаком специального субъекта выступает его состояние в момент управления транспортным средством.

Установление факта управления транспортным средством в состоянии опьянения свидетельствует о повышенной опасности как самого совершаемого деяния, так и лица его совершившего, в связи с чем законодатель предусмотрел за указанные деяния ответственность в квалифицированных и особо квалифицированных составах преступления. В этой связи особую роль в совершении дорожно-транспортных происшествий играет личность.

¹ Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 18 декабря 2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) // Российская газета. 2016. № 60.

2.3. Уголовно-правовая характеристика управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ)

По результатам обзора аварийности за 2021 год¹, водителями в состоянии опьянения совершено каждое восьмое дорожно-транспортное происшествие, в результате которых погибли 3 866 и ранены 20 796 человек. Таким образом, по тяжести последствий данный показатель превышает почти в два раза средний показатель всех дорожно-транспортных происшествий и с 2019 года имеет положительную динамику (14,3), в 2020 – 15,2, в 2021 – 15,7 человек.

В числе лидеров по количеству дорожно-транспортных происшествий с участием водителей в состоянии опьянения находятся Республика Карелия, Кабардино-Балкарская и Чувашская Республики, Приморский край, г. Севастополь, Амурская, Астраханская, Калининградская и Костромская области.

Наиболее распространенной причиной дорожно-транспортных происшествий водителей с признаками опьянения стало нарушение скоростного режима (21,6%), а удельный вес погибших – 37,8%, что в полтора раза выше относительно иных видов нарушений.

Одна тысяча восемьсот шесть дорожно-транспортных происшествий совершено с участием пьяных водителей, лишенных права управления транспортным средством.

В абсолютном большинстве в 2021 году дорожно-транспортные происшествия совершались водителями в состоянии алкогольного опьянения (74,1%), в состоянии наркотического опьянения совершено 1 199 ДТП или, что составило 7,6%, каждый пятый, или 18,2% водителей отказались от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. В 14 725 случаях дорожно-транспортных происшествий (94%) водителями в состоянии опьянения являлись мужчины. В 43,8% случаев дорожно-транспортные происшествия водители с признаками опьянения ранее уже привлекались к уголовной ответственности за аналогичные нарушения.

Приведенная статистика наглядно свидетельствует не только о социальной обусловленности, но и практической необходимости достижения целей Стратегии по обеспечению дорожной безопасности по снижению травматизма и смертности на дорогах.

Давая уголовно-правовую характеристику управлению транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, следует начать с объекта преступления.

Объектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ выступают общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения.

¹ Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 года. – Москва: НЦ БДД МВД России, 2022. – 126 с.

Понятие безопасности дорожного движения раскрывалось в первой части настоящего раздела.

Основным непосредственным объектом состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, Г.Ш. Аюпова предлагает рассматривать общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения, отражающие степень защищенности личности от действий, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, а также общественные отношения, обеспечивающие законно установленный и регламентированный государством порядок направления водителей на медицинское освидетельствование на состояние опьянения и его прохождение¹.

Таким образом можно заметить, что общественная опасность данного состава преступления заключается не столько в нарушении условий безопасности движения, сколько в особом состоянии лица, управляющего транспортным средством, не способного обеспечить безаварийность использования автомобиля, трамвая или иного механического средства. В этой связи можно выделить дополнительный непосредственный объект, в качестве которого может выступать авторитет государственной власти, установленный порядок правосудия, являющиеся важнейшим условием нормального функционирования соответствующих государственных органов. Например, виновное лицо, подвергнутое административному наказанию, несмотря на возложенные на него обязанности претерпевать установленные государством лишения, игнорирует их и продолжает свое противоправное поведение. Достижение соблюдения всеми гражданами установленных легитимной властью норм и правил будет способствовать формированию правового государства и гражданского общества, а также авторитета и уважения к власти.

Определение лица, находящегося в состоянии опьянения, дано в пункте втором примечания к ст. 264 УК РФ, положения которого были раскрыты в учебном пособии ранее.

Переходя к уголовно-правовой характеристике **объективной стороны** преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, следует отметить, что диспозиция статьи имеет сложный характер и включает в себя два отличающихся по природе вида преюдиции (административную и уголовную).

Сущность **административной преюдиции** состоит в криминализации повторного административного правонарушения в течении определенного периода времени и трансформации его общественной опасности в уголовно-наказуемое деяние.

Для целей анализируемого состава преступления в качестве административной преюдиции учитываются не только административные наказания, назначенные лицу после вступления в действие анализируемой уголовно-правовой нормы (1 июля 2015 года), но и факты назначения наказания лицам, управляющим транспортными средствами в состоянии опьянения или отказав-

¹ Аюпова Г.Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: дис. ... канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2018. С. 106.

шимся от прохождения медицинского освидетельствования на его установление, имевшие место по 30 июня 2015 г., если не истекли сроки давности, предусмотренные ст. 4.6 КоАП РФ. В соответствии с указанной нормой лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о его назначении и до истечения одного года со дня окончания исполнения постановления либо истечения одного года со дня уплаты административного штрафа.

Вторым видом преюдиции в конструкции диспозиции ч. 2 ст. 264.1 УК РФ, выступает – **уголовная преюдиция**. В данном случае криминально образующим признаком деяния выступает наличие непогашенной или неснятой судимости за преступления, предусмотренные частями 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ и ст. 264.1 УК РФ.

Согласно ст. 15 УК РФ преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ, отнесены к категории небольшой тяжести, ч. 2 ст. 264 – средней тяжести, ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ – к тяжким преступлениям. Таким образом, согласно п. «в» ч. 3 ст. 86 УК РФ, судимости за преступления, предусмотренные ст. 264.1 и ч. 2 ст. 264 УК РФ, погашаются по истечении трех лет после отбытия наказания, если не были назначены наказания, не связанные с лишением свободы (п. «а» и п. «б» ч. 3 ст. 86 УК РФ). Судимости за преступления, предусмотренные ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ погашаются по истечении восьми лет после отбытия наказания в виде лишения свободы (п. «г» ч. 3 ст. 86 УК РФ).

По конструкции объективной стороны анализируемый состав преступления относится к формальным. Обязательным признаком объективной стороны выступает совершение общественно опасного деяния, состоящее из следующих альтернативных действий:

- управление движением транспортного средства в состоянии, запрещающем его управление (состояние опьянения);
- управление движением транспортным средством, сопряженное с последующим оставлением места дорожно-транспортного происшествия (ч. 2, ч. 4, ч. 6 ст. 264 УК РФ);
- управление движением транспортного средства, сопряженное с последующим невыполнением требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Признаком, имеющим значение при квалификации содеянного, является результат управления транспортным средством, то есть установление факта изменения его положения в пространстве. При этом не имеет значения для квалификации ни продолжительность управления, ни расстояние, на которое переместилось транспортное средство.

Преступление считается оконченным с начала управления движением транспортного средства лицом, находящимся в состоянии опьянения.

В соответствии с ГОСТ Р 50905-96 **управление движением автотранспортного средства** – общее название процессов управления узлами, от функ-

ционирования которых зависит движение автотранспортного средства, в частности подвеской, рулевым управлением, тормозной системой и т.п.¹

Практический интерес вызывает возможность привлечения к ответственности лица, находящегося в состоянии опьянения в автомобиле с автономным управлением. В данном случае мы полностью поддерживаем позицию Г.Ш. Аюповой², предлагающей привлечь указанную категорию лиц к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, поскольку, несмотря на оснащённость транспортного средства технологией автономного управления, водитель обязан осуществлять постоянный и полный контроль за окружающей обстановкой, что исключается при нахождении водителя в состоянии опьянения.

Субъективная сторона данного состава преступления характеризуется прямым умыслом, то есть лицо, ранее привлекавшееся к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения или имеющее судимость за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства в состоянии опьянения, игнорируя ранее назначенные ограничения его прав, осознает, что снова управляет транспортным средством в состоянии опьянения и желает осуществлять указанные противоправные действия.

Субъект преступления – лицо, находящееся в состоянии опьянения, ранее подвергнутое 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 имеющее судимость за совершение преступлений, предусмотренных ч. 2, 4 и 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

Таким образом, завершая уголовно-правовую характеристику анализируемого состава преступления, можно сделать выводы:

– основным непосредственным объектом выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность личности в сфере дорожного движения от действий лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения;

– объективная сторона преступления заключается в совершении альтернативных действий при наличии административной и уголовной преюдиции. Преступление с формальным составом, считается оконченным с момента начала управления движением транспортного средства в запрещающем его управление состоянии;

– субъективная сторона преступления характеризуется прямым умыслом. Субъект специальный, т.е. лицо имеющее право на управление транспортным средством.

¹ ГОСТ Р 50905-96. Автотранспортные средства. Электронное оснащение. Общие технические требования: принят и введен в действие Постановлением Госстандарта России от 29 мая 1996 г. № 331). – Москва: Издательство стандартов, 1996.

² Аюпова Г.Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: дис. ... канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2018. С. 95–97.

Вопросы для самоконтроля

1. Назовите основной и дополнительный непосредственные объекты состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.
2. Назовите предмет состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.
3. К какому виду состава преступления по конструкции объективной стороны можно отнести преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ?
4. Назовите квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.
5. Раскройте субъективные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.
6. Раскройте сущность административной и уголовной преюдиции применительно к составу преступления, предусмотренному ст. 264.1 УК РФ.
7. К какому виду состава преступления по конструкции объективной стороны можно отнести преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ?
8. Назовите субъект состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

РАЗДЕЛ 3. ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

3.1. Актуальные проблемы квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Вопросы квалификации преступлений в его отраслевом значении непосредственно объединяют в себе не только проблемные аспекты теории уголовного права, но и в прямом смысле слова влияют на формирование правоприменительной практики относительно отдельных видов составов преступлений.

Действующее уголовное законодательство для всех субъектов преступлений предусмотрело единое *основание уголовной ответственности – это совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного Уголовным кодексом Российской Федерации (ст. 8)*. Однако следует отметить, что квалификация преступления ограничивается не только применением норм материального права. Логическая цепочка установления всех необходимых признаков элементов состава преступления в конечном итоге должна быть облечена в соответствующую процессуальную форму.

В этой связи **под квалификацией преступления следует понимать точное установление и процессуальное закрепление тождества установленных признаков совершенного общественно опасного деяния, признака состава преступления, предусмотренного диспозицией нормы Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации**. Иными словами, точная и полная юридическая оценка совершенного деяния должна быть процессуально (постановление о возбуждении уголовного дела, постановление об отказе в возбуждении уголовного дела и т.п.) закреплена уполномоченным на то должностным лицом органа дознания, органа предварительного расследования и т.п.

Несмотря на то, что межотраслевая природа процесса квалификации преступлений не позволяет разорвать материальное и процессуальное содержание этого понятия, в его основе лежат юридические свойства деяния, а значит, материально правовое содержание в процессе квалификации приобретает ключевое значение.

Правильная квалификация выступает необходимым условием обеспечения законности, справедливого уголовного судопроизводства. Правоприменителю, чтобы обеспечить правильную квалификацию совершенного деяния, необходимо учесть не только законодательную конструкцию описания общественно опасного деяния в уголовном законе (описательная, ссылочная, бланкетные диспозиции), но и общие (по объекту, объективной стороне, субъекту и субъективной стороне преступления), а также специальные (при конкуренции

уголовно-правовых норм, соучастии, неоконченном преступлении и т.п.) правила квалификации преступлений.

В обеспечении неотвратимости наказания за дорожно-транспортные происшествия немаловажная роль принадлежит специализированным органам расследования. Соблюдение специализации по указанной категории уголовных дел позволяет обеспечить рост профессионального мастерства сотрудников предварительного следствия, что впоследствии позволяет исключить или значительно снизить допускаемые ошибки при квалификации деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств.

В этой связи следователи, специализирующиеся на расследовании уголовных дел, возбужденных по составам преступления, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, должны обладать не только надлежащими компетенциями в юриспруденции, но и иных областях знаний.

В учебном пособии уже отмечалось, что одной из часто встречающихся проблем правоприменительной практики по преступлениям, посягающим на общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, является бланкетная диспозиция ст. 264 УК РФ. Более того, неоднозначность формулировок, содержащихся в положениях нормативных актов, к которым отсылает вышеуказанная уголовно-правовая норма, приводит к противоречивым выводам при квалификации указанного вида преступлений.

Для определения конкретных нарушений правил дорожного движения, эксплуатации транспортных средств должностным лицам, осуществляющим квалификацию содеянного, необходимо обращаться к ряду отраслевых нормативных правовых актов. При этом, квалифицируя дорожно-транспортное происшествие, следователь не только дает юридическую оценку с правовой точки зрения, но и формулирует в соответствующих процессуальных документах нарушенные пункты Правил. Свободная формулировка и расширенное толкование установленных нарушений Правил недопустимо, поскольку влечет нарушение права на защиту лица, подозреваемого (обвиняемого) в совершении данного преступления.

Например, в Апелляционном постановлении Ставропольский краевой суд установив несоответствие инкриминируемых подсудимому пунктов нарушений Правил дорожного движения их официальному тексту, сделал вывод о существенном нарушении требований уголовно-процессуального закона¹.

Следующим проблемным вопросом, с которым часто сталкиваются следователи при квалификации дорожно-транспортных происшествий, является оставление водителем места дорожно-транспортного преступления. Действующим уголовным законодательством предусмотрена ответственность по ст. 125 УК РФ за оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни и здоровья состоянии. Данная норма вступает в конкуренцию при применении в случаях оставления в опасности в результате дорожно-транспортных преступлений.

¹ Апелляционное постановление Ставропольского краевого суда от 3 августа 2016 г. по делу № 22-3861/2016 // ГАС РФ «Правосудие» (дата обращения: 11.03.2022).

Правоприменительная практика в этом плане складывается неоднозначно и иногда приводит к решениям диаметрально противоположным. Причинами тому могут служить указанные законодателем в диспозиции статей такие оценочные понятия, как «опасность для жизни и здоровья», «беспомощность», вызывающие трудности толкования у должностных лиц органа предварительного расследования.

Согласно пункту 19 ППВС РФ № 25 в случаях, когда водитель транспортного средства, в нарушение требований п. 2.6 Правил дорожного движения, не оказал потерпевшему в результате произошедшего дорожно-транспортного происшествия необходимую помощь, действия водителя подлежат квалификации по статье 125 УК РФ, то есть по совокупности преступлений в соответствии с соответствующей частью статьи 264 УК РФ. Не образуют совокупности преступлений указанные деяния в тех случаях, когда, например, причиной совершения дорожно-транспортного происшествия явились нарушения правил дорожного движения самим потерпевшим, а водитель транспортного средства скрылся с места ДТП, в таких случаях действия виновного подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ в случае установления опасности для жизни (причинен тяжкий вред здоровью или впоследствии наступила смерть). Если потерпевшему в результате дорожно-транспортного происшествия был причинен легкий или средней тяжести вред здоровью (не представляющий опасности для жизни), то действия водителя, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия, не образуют признаков составов преступлений, предусмотренных ст. 125 и 264 УК РФ, и подлежат ответственности в соответствии со ст. 12.24 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью».

Необходимо также акцентировать внимание на проблеме установления предмета преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Авторами учебного пособия в предыдущем разделе раскрывалось его понятие, сейчас же следует остановиться на проблемных вопросах отнесения транспортных средств к предмету преступления ст. 264 УК РФ, возникающих у правоприменителя.

Анализируя действующую диспозицию и примечание ст. 264 УК РФ, законодатель в них перечисляет лишь отдельные виды механических транспортных средств, хотя полный их перечень значительно шире. При этом, трактуя понятие предмета исследуемого состава преступления, законодатель отошел от его сущностной характеристики (объем двигателя, развиваемая скорость) и стал использовать формально-правовую, отнеся к предмету преступления все транспортные средства, на которые необходимо предоставление специального права.

Еще одной дилеммой актуальных вопросов квалификации дорожно-транспортных происшествий выступает необходимость уголовно-правовой оценки последствий нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в случаях причинения имущественного вреда (ст. 168 УК РФ – «Уничтожение или повреждение чужого имущества по неосторожности»),

а также причинения вреда при оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности (ст. 238 УК РФ).

Нами отмечалось, что в первоначальной редакции ст. 264 УК РФ предусматривалось в качестве негативных последствий причинение крупного ущерба, однако указанный признак был исключен законодателем в 2003 году, что порождает логичные вопросы о необходимости квалификации данных негативных последствий в соответствии со ст. 168 УК РФ. Имеющиеся разъяснения ППВС РФ № 25 разрешают аналогичную проблему только в части квалификации действий лица, совершившего неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения (п. 25).

Правоприменительная практика при разрешении данного вопроса складывается следующим образом. В тех случаях, когда в результате ДТП уничтожено или повреждено имущество, не относящееся к источнику повышенной опасности, то действия виновного подлежат квалификации по совокупности преступлений, предусмотренных статьями 168 и 264 УК РФ.

Например, Т., управляя в состоянии алкогольного опьянения грузовым транспортным средством, допустил столкновение с жилым домом, повлекшее его частичное обрушение и причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью несовершеннолетнему Б., а также крупного ущерба в результате повреждения жилого дома. Действия водителя были квалифицированы по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 168 и ст. 264 УК РФ¹.

В этой связи следует выработать правило квалификации аналогичных ситуаций следующим образом. При повреждении транспортных средств в результате их взаимодействия при перемещении пассажиров и грузов дополнительная квалификация по ст. 168 УК РФ не требуется, правовая оценка действиям виновного дается в рамках главы 27 УК РФ.

В части квалификации общественно опасных деяний при конкуренции ст. 264 и ст. 238 УК РФ необходимо руководствоваться разъяснениями Пленума Верховного Суда Российской Федерации по судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 238 УК РФ. В соответствии с п. 11 указанного постановления «если уголовная ответственность за нарушение специальных требований или правил установлена в других статьях Особенной части УК РФ, то содеянное не должно квалифицироваться по ст. 238 УК РФ независимо от того, совершены эти деяния при производстве или обороте товаров и продукции, выполнении тех или иных работ, оказании услуг»².

Так, приговором суда К. осужден по ч. 1 ст. 238 УК РФ, при этом судом установлено, что К., управляя автобусом при наличии неисправностей, при которых эксплуатация транспортного средства запрещена, нарушил п. 2.3.1 Правил дорожного движения Российской Федерации, п. 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, п. 1 ст. 16, п. 1 ст. 19 Феде-

¹ Приговор Тисульского районного суда Кемеровской области от 26 июня 2012 г. № 1-52/2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sudact.ru> (дата обращения: 03.04.2022).

² Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных статьей 238 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2019. № 142.

рального закона «О безопасности дорожного движения», чем создал возможность аварийной ситуации, угрожающей безопасности жизни и здоровья пассажиров. В этой связи действия К. подлежали квалификации по ст. 264 УК РФ, однако, учитывая, что каких-либо последствий в результате указанных действий не наступило, уголовное дело в отношении К. прекращено за отсутствием состава преступления¹.

Таким образом, мы рассмотрели отдельные проблемные вопросы квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые подлежат урегулированию посредством совершенствования действующего уголовного законодательства, а также разъяснений Пленума Верховного Суда Российской Федерации.

3.2. Положительный опыт территориальных органов внутренних дел по выявлению, раскрытию и расследованию нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Анализ судебно-следственной практики по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях показывает, что более чем в 90% случаев к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, привлекается конкретный водитель.

Вместе с тем в ходе расследования отдельных уголовных дел указанной категории добываются доказательства, свидетельствующие об обоюдной (смешанной) форме вины в совершенном ДТП нескольких участников дорожного движения. Расследование таких уголовных дел представляет особую сложность.

Следует отметить, что из содержания п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» следует, что в случаях, когда нарушения правил дорожного движения Российской Федерации были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями.

Несмотря на указанное обстоятельство, факты привлечения к уголовной ответственности нескольких лиц за совершение одного ДТП на территории различных регионов Российской Федерации носят единичный характер, а позиция судов первой инстанции по указанному вопросу не является однозначной.

¹ Постановление Президиума Санкт-Петербургского городского суда от 7 августа 2019 г. № 44у-74/2019 по делу № 1-105/2018 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 23.03.2022).

В то же время в период с 2014 г. по настоящее время органами предварительного следствия ГУ МВД России по Самарской области окончено и направлено в суд 5 уголовных дел по обвинению одновременно нескольких участников ДТП. По всем уголовным делам вынесены обвинительные приговоры.

Так, в производстве СО ОМВД России по Сергиевскому району находилось уголовное дело по факту ДТП с участием водителей гр. Гафиятова и гр. Обозова.

В ходе предварительного следствия установлено, что 10.05.2014 на 7-м км автодороги Сергиевск – Боровка на территории Сергиевского района Самарской области произошло столкновение автомобилей Honda Partner под управлением гр. Гафиятова и ВАЗ-2121 «Нива» под управлением водителя гр. Обозова. Оба водителя находились в состоянии алкогольного опьянения.

В результате ДТП пассажир автомобиля Honda Partner гр. Веденина скончалась.

В ходе осмотра места происшествия и проведения автотехнической судебной экспертизы установлены координаты столкновения транспортных средств – середина проезжей части. Органами предварительного следствия получены доказательства того, что водителями гр. Гафиятовым и гр. Обозовым нарушены требования пунктов 2.7, 9.4, 9.10, 10.1 ПДД, которые состоят в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями в виде причинения смерти пассажиру – гр. Ведениной. По результатам расследования уголовное дело направлено в суд.

Приговором Сергиевского районного суда Самарской области от 05.03.2015 гр. Гафиятов и гр. Обозов признаны виновными и осуждены каждый к трем годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении.

Другим примером в расследовании ДТП с обоюдной (смешанной) формой вины является уголовное дело, находившееся в производстве следственной части ГСУ ГУ МВД России по Самарской области, по обвинению двух лиц в совершении преступлений, предусмотренных ч. 3, 5 ст. 264 УК РФ.

Расследованием установлено, что водитель автомобиля «Tatra» гр. Мирхазов, осуществляя движение по автодороге М-5 «Урал» на территории Камышлинского района Самарской области, в нарушение требований пунктов 2.3.1, 10.1, 20.4 ПДД и п. 10 «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» осуществлял буксировку автомобиля Hyundai HD-450 с неисправным рулевым управлением под управлением гр. Гамалетдинова.

Нарушение правил буксировки и движения со скоростью, не обеспечивающей постоянный контроль за управлением транспортных средств, послужило причиной выезда буксируемого автомобиля на полосу, предназначенную для встречного движения, столкновения его с автомобилем DAF, двигавшимся во встречном направлении, и последующего столкновения автомобиля DAF с автомобилями Volkswagen Golf и ГАЗ. В результате ДТП водители автомобилей Volkswagen Golf и Hyundai HD-450 скончались.

По результатам расследования водителю автомобиля Tatra гр. Мирхазову предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 254 УК РФ, в отношении погибшего гр. Гамалетдинова вынесено постановление о привлечении в качестве обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ.

В ходе судебного разбирательства выводы следствия о виновности указанных водителей признаны обоснованными, уголовное дело направлено в суд. Самарским областным судом 29.02.2016 вынесен обвинительный приговор гр. Мирхазову.

Так, в мае 2017 г. на ул. Московское шоссе г. Самары произошло столкновение автомобилей Toyota Avensis и ВАЗ-21093, в результате которого имеются пострадавшие и погибшие.

В ходе предварительного следствия установлено, что 07.05.2016 водитель гр. Сусликов, управляя автомобилем Toyota Avensis, осуществлял движение по левой полосе движения проезжей части по ул. Московское шоссе в г. Самаре, имеющей более четырех полос для движения в одном направлении. В нарушение требований пунктов 1.3, 1.5, 8.1, 8.4 ПДД, а также требований дорожной разметки п. 1.9 Приложения № 2 к ПДД, не убедившись в безопасности совершаемого маневра, гр. Сусликов перестроился на среднюю – реверсивную полосу движения и приступил к выполнению разворота, чем создал опасность для движения водителю автомобиля ВАЗ-21093 гр. Титову, следовавшему в попутном с ним направлении, в нарушение пунктов 10.1, 10.2 ПДД со скоростью 120 км/ч, значительно превышающей установленное ограничение для движения в населенных пунктах (60 км/ч), и начавшего обгон автомобиля Toyota Avensis.

В результате столкновения автомобилей Toyota Avensis и ВАЗ 21093 пассажир ВАЗ-21093 гр. Юдин скончался, а пассажиру гр. Тенишевой причинен тяжкий вред здоровью.

В качестве доказательств обвинения в отношении гр. Сусликова и гр. Титова органами предварительного следствия представлены показания участников и очевидцев ДТП, результаты осмотра записи видеорегистратора, изъятого из автомобиля одного из очевидцев происшествия, а также результаты автотехнической судебной экспертизы, назначенной и проведенной по материалам дела.

Октябрьским районным судом г. Самары 07.04.2017 вынесен обвинительный приговор в отношении гр. Сусликова и гр. Титова, признанных виновными в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ¹.

Не менее важным считается вопрос предупреждения и профилактики дорожно-транспортных происшествий, который призван решить проблему снижения травматизма при нарушении правил дорожного движения, а также достижения поставленной Президентом Российской Федерации цели обеспечения безопасности дорожного движения – «нулевой смертности», которая возможно только при осуществлении профилактики нарушений всеми субъектами.

¹ Положительный опыт органов предварительного следствия ГУ МВД России по Самарской области по раскрытию и расследованию уголовных дел, возбужденных по фактам дорожно-транспортных происшествий с обоюдной (смешанной) формой вины [Электронный ресурс] // ГИАЦ МВД Российской Федерации.

В качестве положительного опыта обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) следует привести опыт взаимодействия ОГИБДД УМВД России по г. Архангельску с общественной организацией «Белая стрела».

Общественная организация «Белая стрела» (общая численность 60 человек) создана жителями г. Архангельска в мае 2018 года в социальной сети «ВКонтакте» для оказания содействия правоохранительным органам в обеспечении БДД и выявлении грубых нарушений правил дорожного движения.

Активисты «Белой стрелы» осуществляют мониторинг движения транспортных средств с целью выявления и передачи информации о нарушениях ПДД водителями в дежурную группу ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по г. Архангельску.

Для оперативного взаимодействия и оповещения участниками «Белой стрелы» выделен специальный телефонный аппарат мобильной связи, который передан во временное пользование в дежурную группу ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по г. Архангельску с подключением аккаунта «Сообща о пьяном водителе!» (общее число подписчиков 6 500 чел.).

В случае выявления водителя с признаками алкогольного опьянения активистами по мобильной связи информируется дежурная группа ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по г. Архангельску о нарушении и при необходимости осуществляется сопровождение автомобиля предполагаемого нарушителя до момента его передачи экипажу ДПС.

В период с мая 2018 по сентябрь 2019 года «Белой стрелой» проведено 45 рейдов (из них 18 – совместно с сотрудниками ГИБДД) по выявлению водителей, находящихся в состоянии опьянения, в ходе которых 35 нетрезвых водителей задержаны нарядами ДПС ГИБДД.

В целях информационно-пропагандистского сопровождения БДД о деятельности общественной организации «Белая стрела» в эфире ведомственной телепрограммы ГИБДД «708-й на связи!» вышли два телесюжета, проведен совместный рейд с журналистами областного телеканала ГТРК «Поморье», по итогам которого был подготовлен и показан на телеканале «Россия-1» в телепрограмме «Помор Драйв» специальный репортаж «Рейд по БДД общественной организации «Белая стрела». Данный материал был отмечен дипломом III степени в номинации «На страже дорог» XI Всероссийского конкурса телерадиопрограмм по безопасности дорожного движения.

Информация о результатах деятельности и взаимодействия с ГИБДД УМВД России по г. Архангельску по обеспечению БДД «Белой стрелы» на постоянной основе освещаются в ведомственной телепрограмме ГИБДД «708-й на связи!»¹.

¹ Положительный опыт по взаимодействию отдела ГИБДД УМВД России по г. Архангельску с общественной организацией «Белая стрела» в обеспечении безопасности дорожного движения и выявлении грубых нарушений правил дорожного движения [Электронный ресурс] // ГИАЦ МВД Российской Федерации.

Вопросы для самоконтроля

1. Что понимается под квалификацией преступления?
2. Назовите постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации, в котором даны рекомендации правоприменителю по вопросам квалификации преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.
3. Назовите вид диспозиции ст. 264 УК РФ.
4. Каким образом разрешается вопрос квалификации дорожно-транспортных происшествий с оставлением места его совершения лицом и оставлением потерпевшего в опасном для жизни и здоровье состоянии?
5. Назовите основные проблемные вопросы квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Аварийность на автомобильном транспорте относится к числу глобальных современных социально-экономических проблем. Обеспечение безопасности дорожного движения, снижение смертности, травматизма и иного ущерба в результате дорожно-транспортных происшествий, вызванных нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, является одной из актуальных задач нашего государства и приоритетным направлением государственной политики России.

Проблемам обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации уделяется значительное внимание, о чем свидетельствует постоянно совершенствующееся законодательство в данной отрасли. Однако правоприменительная практика свидетельствует о том, что в отдельных случаях у правоприменителя возникают проблемные вопросы, связанные с уяснением правовой регламентации правонарушений и составов преступлений в сфере нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их квалификации.

Анализируемые виды правонарушений причиняют вред, создают угрозу его причинения не только общественным отношениям в сфере безопасности дорожного движения, но и посягают на самые ценные и неотъемлемые блага человека – его жизнь и здоровье.

Различная степень общественной опасности и социальной обусловленности предусматривает в действующем законодательстве различные виды юридической ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (гражданскую, административную, уголовную).

Основным непосредственным объектом исследуемого состава преступления признаются общественные отношения, возникающие в процессе обеспечения безопасности дорожного движения (перевозка грузов и пассажиров с помощью механических транспортных средств в пределах дорог). Дополнительными непосредственными объектами выступают здоровье и жизнь человека. Уголовная ответственность за преступление по ст. 264 УК РФ наступает при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти одному или нескольким лицам. Предметом анализируемого состава преступления выступает автомобиль, трамвай либо иное механическое транспортное средство.

По структуре объективной стороны преступления исследуемый состав преступления является материальным. Обязательными признаками объективной стороны являются общественно опасное деяние в форме действия или бездействия и заключающееся в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, общественно опасных последствий в виде наступления тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего и причинной связи между общественно опасным деянием и наступившими последствиями.

Субъективная сторона нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств характеризуется виной в форме неосторожности, как в виде легкомыслия, так и небрежности. Особое место в системе субъективных признаков анализируемого состава преступления занимает специальный субъект, обязательным признаком которого выступает род деятельности, связанный с управлением транспортным средством. Еще одним признаком специального субъекта выступает его состояние в момент управления транспортным средством.

Установление факта управления транспортным средством в состоянии опьянения свидетельствует о повышенной опасности как самого совершаемого деяния, так и лица, его совершившего, в связи с чем законодатель предусмотрел за указанные деяния ответственность в квалифицированных и особо квалифицированных составах преступления. В этой связи особую роль в совершении дорожно-транспортных происшествий играет личность.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.

2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. №14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.

3. Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2022. № 2.

4. Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Российская газета. 2015. № 1.

5. Федеральный закон от 21 ноября 2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // Российская газета. 2011. № 263.

6. Федеральный закон Российской Федерации от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // Российская газета. 2010. № 295.

7. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // Российская газета. 2011. № 278.

8. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета. 2002. № 80.

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

10. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. 1995. № 245.

11. Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2021. № 27 (часть II). Ст. 5351

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 12 июля 1999 г. № 796 «Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 29. Ст. 3759.

13. Постановление правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении учета дорожно-транспортных происшествий» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2020. № 39. Ст. 6077.

14. Постановление Правительства Российской Федерации № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. № 227.

15. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. № 227.

16. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 5. Ст. 774.

17. Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 18 декабря 2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» // Российская газета. 2016. № 60.

18. Приказ Минздравсоцразвития Российской Федерации от 24 апреля 2008 г. № 194н «Медицинские критерии определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека» // Российская газета. 2008. № 188.

19. ГОСТ Р 50905-96. Автотранспортные средства. Электронное оснащение. Общие технические требования: принят и введен в действие Постановлением Госстандарта России от 29 мая 1996 г. № 331). – Москва: Издательство стандартов, 1996.

Книги, комментарии, монографии, учебники, учебные пособия

20. Даль В.И. Иллюстрированный толковый словарь русского языка. Современная версия. – Москва: Эксмо; Форум, 2007. – 228 с.

21. Жулев В.И. Транспортные преступления: комментарий законодательства. – Москва, 2001. – 190 с.

22. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. – Москва: Юриспруденция, 2011. – 192 с.

23. Уголовное право России. Общая и Особенная части: учебник / под ред. д-ра юрид. наук, профессора В.К. Дуюнова. – 5-е изд. – Москва: РИОР; ИНФРА-М, 2020. – 780 с.

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

Научные и публицистические статьи

25. Коробеев А., Чучаев А. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. 2019. № 5.

Диссертации и авторефераты диссертаций

26. Аюпова Г.Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию: дис. ... канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2018. – 225 с.

27. Комарикова С.А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). – Омск, 2018. – 213 с.

Материалы судебно-следственной практики

28. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных статьей 238 Уголовного кодекса Российской Федерации» // Российская газета. 2019. № 142.

29. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 2008. № 265.

30. Сборник действующих постановлений Пленума и директивных писем Верховного Суда СССР 1924–1944 / под ред. И.Т. Голякова. – Москва, 1946. – 228 с.

31. Апелляционное постановление Ставропольского краевого суда от 3 августа 2016 г. по делу № 22-3861/2016 // ГАС РФ «Правосудие».

32. Постановление Президиума Санкт-Петербургского городского суда от 7 августа 2019 г. № 44у-74/2019 по делу № 1-105/2018 // СПС «КонсультантПлюс».

33. Приговор Тисульского районного суда Кемеровской области от 26 июня 2012 г. № 1-52/2012 // <https://sudact.ru>.

34. Положительный опыт органов предварительного следствия ГУ МВД России по Самарской области по раскрытию и расследованию уголовных дел, возбужденных по фактам дорожно-транспортных происшествий с обоюдной (смешанной) формой вины // ГИАЦ МВД Российской Федерации.

35. Положительный опыт по взаимодействию отдела ГИБДД УМВД России по г. Архангельску с общественной организацией «Белая стрела» в обеспечении безопасности дорожного движения и выявлении грубых нарушений правил дорожного движения // ГИАЦ МВД Российской Федерации.

36. Решение № 2-659/2021 2-659/2021~М-2449/2020 М-2449/2020 от 30 июля 2021 г. по делу № 2-659/2021 (Архив Ярославского районного суда, Ярославская область).

37. Информационно-аналитический обзор «Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 года». – Москва: НЦ БДД МВД России, 2022. – 126 с.

Интернет-ресурсы

38. Дорожно-транспортные травмы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

39. Жизнь. Материал из Википедии – свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Жизнь>.

40. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506>.

41. Информационный бюллетень. Безопасность дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/364946/road-safety-rus.pdf.

42. Крупные ДТП в России в 2021 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ria.ru/20210418/dtp-1728802683.html>.

43. Перечень поручений по итогам совещания с членами Правительства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/>.

44. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/>.

45. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, утвержденные распоряжением Росавтодора от 12 мая 2015 г. № 853-р // СПС «КонсультантПлюс».

46. Семь человек погибли в ДТП с участием газели и бензовоза под Белгородом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iz.ru/1417688/2022-10-28/sem-chelovek-pogibli-v-dtp-s-uchastiem-gazeli-i-benzovoza-pod-belgorodom>.

47. Сколько легковых автомобилей числится в федеральных округах России? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/>.

48. Состояние преступности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn--blaew.xn--plai/folder/101762>.

49. Текст выступления Министра внутренних дел Российской Федерации на 3-й Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Стокгольме [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/>.

50. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень 2020 г., 2021 г. и 2022 (первое полугодие) год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents>.

**ЧЕРЕМУШКИНСКИЙ РАЙОННЫЙ СУД ГОРОДА МОСКВЫ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ****от 26 мая 2020 года № 1-338/2020**

Черемушкинский районный суд города Москвы в составе председательствующего – судьи Хомякова С.А., при секретаре судебного заседания К., с участием следователя 3-го отдела СЧ по РОПД СУ УВД по ЮЗАО ГУ МВД России по г. Москве майора юстиции ФИО, помощника прокурора ЮЗАО г. Москвы Р., потерпевшей ФИО, обвиняемого В. и его защитника – адвоката Семина В.И., представившего удостоверение № 11363, выданное ГУ МЮ РФ по Москве 8 июня 2011 года, и ордер № 6 от 25.02.2019,

рассмотрев постановление следователя 3 отдела СЧ по РОПД СУ УВД по ЮЗАО ГУ МВД России по г. Москве майора юстиции ФИО возбуждении перед судом ходатайства о прекращении уголовного дела и уголовного преследования в отношении обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 268 УК РФ,

В., родившегося «дата» года в г. Москве, гражданина Российской Федерации, зарегистрированного и фактически проживающего по адресу:*, на учете в НД и ПНД в настоящее время не состоящего, положительно характеризующегося по месту жительства и по последнему месту работы, ранее не судимого, с назначением ему меры уголовно-правового характера в виде судебного штрафа, установил:

органом предварительного расследования В. обвиняется в нарушении участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 УК РФ) правил безопасности движения транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение смерти человеку, совершенном им при следующих обстоятельствах.

Примерно в 05 часов 06 минут 11 июля 2018 года В., управляя технически исправным электрическим самокатом марки Icewheel S 8, для управления которым не требовалось специальное право, следуя по велопешеходной дорожке природно-исторического парка "*" в направлении проезжей части «адрес», в нарушение требований п. 1.3 Правил дорожного движения РФ (далее – ПДД РФ) необходимых мер предосторожности и требований Правил не соблюдал, внимательным и предупредительным к другим участникам движения не был и выбрал скорость, которая не обеспечивала ему возможности постоянного контроля над движением транспортного средства для выполнения требований ПДД РФ, без учета характера организации движения пешеходов на данном участке дороги. При возникновении опасности для движения в виде идущего по велопешеходной дорожке впереди пешехода ФИО, которого он в состоянии был заблаговременно обнаружить, не выполнив требования п. 10.1. ПДД РФ, В. не принял возможные меры к снижению скорости, вплоть до остановки транспортного средства, в результате чего, в нарушение требований п. 1.5. ПДД РФ, не выполнил необходимых действий по безопасному управлению транспорт-

ным средством и заведомо поставил себя в условия, при которых был не в состоянии обеспечить безопасность движения и избежать причинения вреда, не предвидя возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности он должен был и мог предвидеть эти последствия. Примерно в 151,8 метра от проезжей части «адрес», В. отвлекся от управления транспортным средством и потерял контроль за его движением, в результате чего совершил наезд на указанного выше пешехода. В результате совершения В. данного дорожно-транспортного происшествия фио по неосторожности были причинены, согласно заключению судебно-медицинской экспертизы № 13386-18/115-19 от 7 декабря 2019 г., телесные повреждения, повлекшие смерть 11 июля 2018 года в ГБУЗ ГКБ им. С.С. Юдина ДЗ г. Москвы, а именно: комплекс сочетанной травмы – открытая непроникающая черепно-мозговая травма с двусторонней субдуральной гематомой (слева объемом 80 мл, справа – пластинчатая); перелом костей свода и основания черепа, костей лицевого скелета, ушиб левых лобной, височной и затылочной долей, субарахноидальные кровоизлияния полушарий головного мозга и мозжечка, кровоподтеки и ссадины головы; перелом правого 3-го ребра по средней ключичной линии, кровоизлияние в мягкие ткани правой половины груди; закрытый чрезвертельный перелом правой бедренной кости, кровоизлияние в мягкие ткани правого бедра и правой ягодичной области; кровоподтеки конечностей, кровоизлияния в мягкие ткани нижних конечностей, задней поверхности туловища. При этом вышеуказанная сочетанная травма у ФИО квалифицирована как тяжкий вред здоровью, опасный для жизни человека, создающий непосредственно угрозу для жизни. Смерть ФИО наступила от отека головного мозга, развившегося вследствие сочетанной травмы, то есть между указанной сочетанной травмой и наступлением смерти ФИО имеется прямая причинно-следственная связь. Таким образом, нарушения В. требований пунктов 1.3, 1.5 и 10.1 ПДД РФ находятся в прямой причинной связи с наступившими последствиями в виде причинения по неосторожности смерти ФИО.

В Черемушкинский районный суд г. Москвы поступило вышеуказанное постановление с ходатайством следователя, в обоснование которого указано на то, что В. ранее не судим, обвиняется в совершении преступления средней тяжести, он возместил потерпевшей стороне причиненный материальный ущерб и загладил моральный вред, каких-либо претензий потерпевшая к обвиняемому не имеет.

Потерпевшая ФИО и следователь ФИО, извещенные о времени и месте судебного заседания, назначенного на 26 мая 2020 года, в суд не прибыли, желая участвовать в заседании суда не изъявляли, а, напротив, в своем письменном заявлении просили рассмотреть ходатайство следователя в их отсутствие, с указанием на то, что они поддерживают данное ходатайство. При этом в судебном заседании от 21.05.2020 потерпевшая ФИО и следователь ФИО также довели до сведения суда свое отношение к рассматриваемому судом ходатайству – следователь и потерпевшая его поддержали, при этом потерпевшая сообщила, что обвиняемый по своей собственной инициативе обратился к ней с целью оказать материальную помощь в организации похорон ФИО и передал

ей денежные средства в размере * руб., а также принес свои извинения, которые были приняты как ею, так и другими родственниками погибшего, в связи с чем потерпевшая сторона каких-либо претензий (как материального, так и морального характера) к обвиняемому не имеет, ввиду чего потерпевшая просила также прекратить производство по уголовному делу с назначением обвиняемому меры уголовно-правового характера в виде судебного штрафа.

В судебном заседании прокурор, а также обвиняемый и его защитник поддержали ходатайство следователя.

Выслушав мнения участников судебного процесса и обсудив заявленное следователем ходатайство, суд приходит к следующим выводам.

Согласно ч. 2 ст. 446.2 УПК РФ, если в ходе предварительного расследования будет установлено, что имеются предусмотренные статьей 25.1 настоящего Кодекса основания для прекращения уголовного дела или уголовного преследования в отношении подозреваемого, обвиняемого, следователь с согласия руководителя следственного органа или дознаватель с согласия прокурора выносит постановление о возбуждении перед судом ходатайства о прекращении уголовного дела или уголовного преследования в отношении подозреваемого или обвиняемого в совершении преступления небольшой или средней тяжести и назначении этому лицу меры уголовно-правового характера в виде судебного штрафа, которое вместе с материалами уголовного дела направляется в суд. К указанному постановлению прилагается информация, необходимая в соответствии с правилами заполнения расчетных документов на перечисление суммы судебного штрафа, предусмотренными законодательством Российской Федерации о национальной платежной системе.

В силу ч. 1 ст. 25.1 УПК РФ суд по собственной инициативе или по результатам рассмотрения ходатайства, поданного следователем с согласия руководителя следственного органа либо дознавателем с согласия прокурора, в порядке, установленном настоящим Кодексом, в случаях, предусмотренных статьей 76.2 УК РФ, вправе прекратить уголовное дело или уголовное преследование в отношении лица, подозреваемого или обвиняемого в совершении преступления небольшой или средней тяжести, если это лицо возместило ущерб или иным образом загладило причиненный преступлением вред, и назначить данному лицу меру уголовно-правового характера в виде судебного штрафа.

Согласно ст. 76.2 УК РФ лицо, впервые совершившее преступление небольшой или средней тяжести, может быть освобождено судом от уголовной ответственности с назначением судебного штрафа в случае, если оно возместило ущерб или иным образом загладило причиненный преступлением вред.

В соответствии с разъяснениями Пленума Верховного Суда Российской Федерации, содержащимися в п. 16.1 постановления от 27.06.2013 № 19 «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности», исходя из положений статьи 76.2 УК РФ освобождение от уголовной ответственности с назначением судебного штрафа возможно при наличии указанных в ней условий: лицо впервые совершило преступление небольшой или средней тяжести, возместило ущерб или иным образом загладило причиненный преступлением вред.

Согласно правовой позиции Верховного Суда РФ, изложенной в п. 2.1 постановления от 27.06.2013 № 19 «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности», в части 1 статьи 75 и в статье 76.2 УК РФ под ущербом следует понимать имущественный вред, который может быть возмещен в натуре (в частности, путем предоставления имущества взамен утраченного, ремонта или исправления поврежденного имущества), в денежной форме (например, возмещение стоимости утраченного или поврежденного имущества, расходов на лечение) и т.д. Под заглаживанием вреда (часть 1 статьи 75, статья 76.2 УК РФ) понимается имущественная, в том числе денежная, компенсация морального вреда, оказание какой-либо помощи потерпевшему, принесение ему извинений, а также принятие иных мер, направленных на восстановление нарушенных в результате преступления прав потерпевшего, законных интересов личности, общества и государства. Способы возмещения ущерба и заглаживания вреда должны носить законный характер и не ущемлять права третьих лиц.

Изучив материалы уголовного дела, суд приходит к выводу, что обвинение, с которым согласился обвиняемый В., обоснованно и подтверждается собранными по уголовному делу доказательствами. При этом вышеописанные противоправные действия В., совершенные им, по мнению суда, правильно квалифицированы по ч. 2 ст. 268 УК РФ, как нарушение участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 УК РФ) правил безопасности движения транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение смерти человека.

В материалах уголовного дела имеется заявление потерпевшей о том, что причиненный преступлениями материальный ущерб ей возмещен в полном объеме, равно как заглажен ей и моральный вред, каких-либо претензий потерпевшая к обвиняемому не имеет.

Принимая во внимание тот факт, что В. впервые совершил преступления средней тяжести, с учетом того, что последний по своей инициативе возместил причиненный в результате его неправомерных действий потерпевшей стороне материальный ущерб, связанный с организацией похорон ФИО, а также загладил причиненный потерпевшей стороне моральный вред путем принесения своих извинений за содеянное, которые были приняты признанной по делу потерпевшей и другими родственниками погибшего ФИО, и каких-либо претензий потерпевшая к В. не имеет (что указано потерпевшей как в письменном виде, так и сообщено ею в ходе судебного заседания), притом, что В. в полном объеме признал свою вину, раскаялся в содеянном и согласился на прекращение в отношении него уголовного дела с назначением судебного штрафа, равно как не возражала против этого и потерпевшая, а, напротив, настаивала на удовлетворении ходатайства следователя, суд полагает возможным освободить В. от уголовной ответственности, прекратить уголовное дело и назначить ему меру уголовно-правового характера в виде судебного штрафа.

При определении размера судебного штрафа и конкретного срока его уплаты согласно положениям ч. 2 ст. 104.5 УК РФ суд учитывает тяжесть совершенного преступления и имущественное положение В. и его семьи, средний

ежемесячный доход последнего, в том числе получаемый им в качестве пособия по безработице, и имеющиеся у него личные сбережения.

Судьбу вещественных доказательств суд не разрешает ввиду их отсутствия.

На основании изложенного, руководствуясь ст. 25.1, 446.1–446.2 УПК РФ, суд

постановил:

уголовное дело по обвинению В. в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 268 УК РФ, прекратить на основании ст. 25.1 УПК РФ.

Назначить В. меру уголовно-правового характера в виде судебного штрафа, предусмотренного ст. 104.4 УК РФ, в размере 100 000 (ста тысяч) руб., подлежащего уплате до 1 июля 2020 года включительно.

Судья

С.А. Хомяков

ЛЕНИНСКИЙ РАЙОННЫЙ СУД ГОРОДА ЯРОСЛАВЛЯ
РЕШЕНИЕ

от 1 ноября 2021 г. по делу N 12-301/2021

Судья Ленинского районного суда г. Ярославля Силина О.Н.,
с участием защитника Громовой Л.С.,
рассмотрев в открытом судебном заседании жалобу
Ш., <данные изъяты>,

на постановление заместителя командира ОБ ДПС ГИБДД УМВД России
по Ярославской области ФИО1 от ДД.ММ.ГГГГ № по делу об административном
правонарушении, предусмотренном ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ,

установил:

Постановлением заместителя командира ОБ ДПС ГИБДД УМВД России
по Ярославской области ФИО1 от ДД.ММ.ГГГГ № Ш. привлечен к административной
ответственности по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ и подвергнут наказанию
в виде штрафа в размере 30 000 рублей за административное правонарушение,
выразившееся в том, что ДД.ММ.ГГГГ, в 18 часов 20 минут, по адресу: <адрес>,
являясь собственником электросамоката iBalanceAthlet серийный № (800
W) в нарушение п. 2.7 ПДД РФ передал управление данным транспортным
средством Громовой Л.С., ДД.ММ.ГГГГ г.р., заведомо не имеющей права
управления транспортными средствами.

Ш. обратился в суд с жалобой на упомянутое выше постановление, в которой ставятся вопросы о его отмене и прекращении производства по делу в связи с отсутствием состава административного правонарушения.

В жалобе указывается, что при вынесении постановления, должностное лицо, оценивая технические характеристики электросамоката, исходил из того, что Громова Л.С. управляла транспортным средством с электродвигателем, которое по своим техническим характеристикам относится к мопедам, право на управление которыми должно быть подтверждено водительским удостоверением (п. 4 ст. 25 ФЗ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и с соответствием с примечанием к ст. 12.1 КоАП РФ является транспортным средством, на которое распространяется действие главы 12 КоАП РФ. В данном случае ключевое значение для установления виновности в совершении административного правонарушения, по мнению заявителя, имеет определение правовой природы объекта передвижения «Электросамокат», относится ли к категории транспортных средств. На момент принятия обжалуемого постановления в установленном законом порядке вопрос о правовой природе объекта «Электросамокат», как средства индивидуальной мобильности (СИМ), не разрешен, соответствующие изменения в Правила дорожного движения не внесены. Не включены электросамокаты в число предусмотренных п. 1.2 Правил дорожного движения транспортных средств; они отнесены к устройствам.

Заявитель ссылается на п. 1.2 Правил дорожного движения, согласно которому транспортным средством признается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Механическое транспортное средство – транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Мопед – это двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 кубических сантиметров, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. По мнению заявителя, электросамокат транспортным средством не является, нормами действующего законодательства наличие специального права управления электросамокатом не предусмотрено. Анализ положений п. 1.2 Правил дорожного движения не позволяет прийти к выводу о том, что электросамокат является транспортным средством и приравнивается по своим техническим характеристикам к мопедам. В соответствии с указанной нормой к мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики. Автор жалобы полагает, что при таких обстоятельствах у должностного лица не имелось оснований для составления в отношении Ш. протокола об административном правонарушении, предусмотренном п. 3 ст. 12.7 КоАП РФ.

В судебное заседание лицо, в отношении которого вынесено постановление по делу об административном правонарушении, Ш. не явился, извещался надлежащим образом.

Защитник Громовой Л.С. в суде жалобу поддержала, просила отменить постановление зам. командира ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по Ярославской области и прекратить производство по делу в связи с отсутствием состава правонарушения. Пояснила, что Шаронов транспортное средство Громовой Л.С. не передавал. Электросамокат транспортным средством не является, получения права управления на него не предусмотрено. Она также была привлечена к административной ответственности по данному факту по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ, так как она не имеет права управления транспортными средствами, ею также была подана жалоба на постановление, но в настоящее время она не рассмотрена.

Заместитель командира ОБ ДПС ГИБДД ФИО1, не явился, извещен надлежащим образом, ходатайство об отложении судебного заседания не заявил, в связи с чем его неявка не препятствует рассмотрению жалобы по существу.

Проверив материалы дела в полном объеме, судья находит оспариваемое постановление законным и обоснованным, а жалобу – не подлежащей удовлетворению.

Приходя к такому решению, судья учитывает, что ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ предусматривает административную ответственность за передачу управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права.

Согласно примечанию 1 к ст. 12.1 КоАП РФ под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы – также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В соответствии с п. 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «механическое транспортное средство» – транспортное средство, приводимое в движение двигателем». Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. «Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики.

В соответствии с ч. 1 ст. 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в Российской Федерации устанавливаются следующие категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право (далее – право на управление транспортными средствами), в частности категория «М» – мопеды и легкие квадрициклы.

В соответствии с разъяснениями Пленума Верховного Суда Российской Федерации, изложенными в п. 2 Постановления от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» под транспортными средствами в главе 12 КоАП РФ понимаются: транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право (например, мопед).

Фактические обстоятельства совершения Ш. административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ, сформулированные в обжалуемом постановлении, объективно и всесторонне подтверждены протоколом об административном правонарушении, объяснениями Ш., материалами фотофиксации, гарантийным талоном и кассовым чеком на самокат, копией протокола об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ в отношении Громовой Л.С.

Все перечисленные доказательства получены (составлены) с соблюдением требований КоАП РФ, их содержание является последовательным и непротиворечивым, в связи с чем сомнений в допустимости и достоверности они не вызывают, а в совокупности достаточны для правильного установления обстоятельств совершения правонарушения и привлечения Ш. к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ.

Согласно представленным фотоматериалам рассматриваемое транспортное средство имеет электродвигатель мощностью 800 Вт.

Несмотря на то, что определения электросамоката не установлено в указанных положениях закона, вопреки доводам жалобы, подобное устройство с техническими характеристиками, аналогичными характеристикам мопеда, с учетом требований к безопасности дорожного движения, должно расцениваться как транспортное средство, на управление которым в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, категории «М».

Таким образом, постановление заместителя командира ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по Ярославской области ФИО1, вынесенное в отношении Ш. суд считает законным, подлежащим оставлению без изменения.

Кроме того, приходя к выводу о законности обжалуемого постановления, суд учитывает, что передача управления электросамокатом с указанными техническими характеристиками лицу, не подтвердившему свое право управления транспортным средством (не прошедшему соответствующее обучение, не подтвердившему отсутствие медицинских противопоказаний и ограничений к управлению транспортными средствами), и тем более при движении по автомобильной дороге общего пользования, представляет повышенную общественную опасность.

При производстве по делу об административном правонарушении существенных нарушений процессуальных требований, предусмотренных КоАП РФ, которые влекут за собой отмену оспариваемого постановления, не допущено.

Наказание Ш. назначено с учетом положений ст. 4.1 КоАП РФ в пределах санкции ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ, которая по виду наказания является альтернативной.

Тем самым назначенное наказание согласуется с требованиями закона, является соразмерным и справедливым.

С учетом характера и признаков объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ, а также роли Ш. в его совершении оснований для признания действий последнего малозначительными, не представляющими существенного нарушения охраняемых общественных правоотношений, не имеется.

Руководствуясь ст. 30.6–30.7 КоАП РФ, судья

решил:

Постановление заместителя командира ОБ ДПС ГИБДД УМВД России по Ярославской области ФИО1 от ДД.ММ.ГГГГ № по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ, в отношении Ш. оставить без изменения, а жалобу последнего – без удовлетворения.

Решение может быть обжаловано в Ярославский областной суд в течение 10 суток со дня получения или вручения его копии.

Судья

О.Н. Силина

ОРДЖОНИКИДЗЕВСКИЙ РАЙОННЫЙ СУД ГОРОДА НОВОКУЗНЕЦКА
РЕШЕНИЕ
от 20 декабря 2021 года

№ 42MS0144-01-2021-002984-79

Орджоникидзевский районный суд г. Новокузнецка Кемеровской области
в составе судьи Роговой И.В.,
при секретаре К.,
рассмотрев в открытом судебном заседании
жалобу Г. на постановление мирового судьи судебного участка № 4 Ор-
джоникидзевского судебного района г. Новокузнецка Кемеровской области от
28.10.2021 по делу об административном правонарушении в отношении Г.,
предусмотренном ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ,

установил:

Г. обратился в суд с апелляционной жалобой на постановление мирового судьи судебного участка № 4 Орджоникидзевского судебного района г. Новокузнецка Кемеровской области от 28.10.2021 г., согласно которому он признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, и подвергнут наказанию в виде административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением его прав управления транспортным средством сроком на один год шесть месяцев.

Согласно данному постановлению Г. в 00.40 по ул. Г. управлял электро-самокатом, находясь в состоянии алкогольного опьянения, чем нарушил п. 2.7 Правил дорожного движения, то есть совершил административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Постановление мирового судьи от 28.10.2021 считает незаконным и необоснованным, просит его отменить, поскольку считает, что электросамокат не является транспортным средством, а в постановлении мирового судьи много несоответствий.

Г. в судебном заседании требования и доводы, изложенные в апелляционной жалобе, поддержал, суду пояснил, что он находился в гараже, употребил спиртное и поехал домой на электросамокате, был остановлен сотрудниками ГИБДД. При освидетельствовании его с помощью технического средства были нарушения, он не согласен с результатами освидетельствования. Кроме того, считает, что его электросамокат не является транспортным средством.

Лицо, составившее протокол об административном правонарушении, инспектор ДПС ОБДПС ГИБДД при УВД России по г. Новокузнецку Д., – в суд не явился, о времени иместе судебного заседания извещен.

Суд, выслушав участников процесса, исследовав материалы дела, считает постановление мирового судьи судебного участка № 4 Орджоникидзевского судебного района г. Новокузнецка Кемеровской области от 28.10.2021 законным и обоснованным, не находит оснований для удовлетворения жалобы Г.

Согласно ч. 1 ст. 1.6 КоАП РФ лицо, привлекаемое к административной ответственности, не может быть подвергнуто административному наказанию иначе как на основаниях и в порядке, установленном законом.

Согласно ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, которая влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полугода до двух лет.

Согласно п. 2.7. Правил дорожного движения (далее ПДД) 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.

Из материалов дела усматривается, что инспектором ДПС ОБДПС УМВД России по г. Новокузнецку в отношении Г. составлен протокол № об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ (л.д. 3), согласно которому Г. в 00.40 по ул. Г. управлял электросамокатом, находясь в состоянии алкогольного опьянения, то есть нарушил п. 2.7. Правил дорожного движения, ответственность за которое предусмотрена ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Суд считает вину Г. в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, доказанной.

Указанные обстоятельства подтверждаются собранными по делу об административном правонарушении доказательствами: протоколом об административном правонарушении (л.д. 3), протоколом об отстранении Г. от управления транспортным средством (л.д. 4), актом освидетельствования на состояние опьянения (л.д. 4а,5,6), из которых следует, что Г.....г.. в 00.40 по ул.....г..... управлял электросамокатом..... в состоянии алкогольного опьянения.

Г. собственноручно письменно указал, что согласен с результатами освидетельствования, когда у него было установлено состояние алкогольного опьянения (л.д. 5), поставив подпись в присутствии понятых, предупрежденных надлежащим образом об ответственности за дачу заведомо ложных показаний (л.д. 9, 10).

Судом установлено, что протокол об административном правонарушении от <дата> в отношении Г. составлен уполномоченным должностным лицом, его содержание и оформление соответствуют требованиям ст. 28.2 КоАП РФ, все сведения, необходимые для правильного разрешения дела, в протоколе отражены.

Из материалов дела усматривается, что все процессуальные действия в отношении Г. были проведены в строгой последовательности, составленные в отношении него протоколы логичны, последовательны и непротиворечивы, нарушений требований закона при их составлении не допущено. Все протоколы Г. подписал, каких-либо замечаний, в том числе и о нарушении порядка освидетельствования, неисправности технического средства измерения, не указал.

Следовательно, данные, установленные по протоколу об административном правонарушении, содержащему подробное описание произошедшего события, могут в силу положений ст. 26.2 КоАП РФ быть признаны достаточными и надлежащими доказательствами по делу.

От подписания протокола и внесения в него своих объяснений Г., распорядившись своими правами по своему усмотрению, отказался, о чем в протокол внесена запись.

Из акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения от <дата> усматривается, что у Г. имелись следующие признаки опьянения: запах алкоголя изо рта, резкое изменение окраски кожных покровов лица, которые в своей совокупности послужили основанием для проведения в отношении Г. освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Освидетельствование Г. на состояние алкогольного опьянения было проведено в соответствии с требованиями действующих нормативных документов, с применением технического средства измерения, обеспечивающего запись результатов исследования на бумажном носителе и содержащего сведения о его последней поверке, погрешности прибора, что соответствует требованиям п. 5 Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.06.2008 г. № 475 (далее – Правила).

Результаты освидетельствования отражены в акте и на бумажном носителе, приложенном к акту, не доверять показаниям которого у суда нет оснований.

При освидетельствовании использовано зарегистрированное изделие измерения, разрешенное к применению – прибор для обнаружения алкоголя в крови по выдыхаемому воздуху МЕТА АКПЭ-01М-03 (заводской №...), который указан в перечне основных технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения доказательств по делу об административном правонарушении.

Концентрация абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе у Г. составила 0,633 мг/л, что подтверждается бумажным носителем результата анализа от <дата> г., и свидетельствует о превышении предельно допустимой концентрации абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе, в связи с чем сотрудником ГИБДД обоснованно составлен в отношении Г. акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения с приложением к нему бумажного носителя с записью результатов исследования, что соответствует требованиям п. 9 Правил, и не доверять показаниям которого у суда нет оснований.

Доводы жалобы Г. о том, что электросамокат не является транспортным средством, были предметом рассмотрения мировым судьей и были обоснованно отклонены по указанным в судебном акте мотивам, оснований не согласиться с которыми не имеется.

Согласно примечанию к статье 12.1 КоАП РФ под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное средство с

рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы – также тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

По смыслу приведенного примечания, необходимость наличия таких условий для характеристики транспортного средства, как рабочий объем двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальная мощность электродвигателя более 4 киловатт и максимальная конструктивная скорость более 50 км в час и подлежащий государственной регистрации, относится только к применению статьи 12.1 КоАП РФ.

В целях применения других статей главы 12 КоАП РФ под транспортными средствами понимаются также иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», п. 1.2 Правил дорожного движения, транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

В соответствии с пунктом 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090, «Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики.

В пункте 1 статьи 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлены категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право.

В соответствии с данной нормой мопеды относятся к категории «М», на управление такими транспортными средствами предоставляется специальное право. К категории «М» относятся и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками, для управления которыми необходима проверка знаний Правил дорожного движения, подтвержденная водительским удостоверением категории «М».

Как установлено материалами дела, Г. в 00.40 час. управлял транспортным средством – электросамокатом с электродвигателем максимальной мощностью 350 Вт (=0,35 кВт), которое по своим характеристикам относится к мопедам, право на управление которыми должно быть подтверждено водительским удостоверением (п. 4 ст. 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ), и в

соответствии с примечанием к ст. 12.1 КоАП РФ является транспортным средством, на которое распространяется действие главы 12 КоАП РФ.

При указанных обстоятельствах мировой судья пришел к правильному выводу о том, что Г., управлявший транспортным средством, технические характеристики которого имеются в материалах дела (л.д. 56, 58), соответствуют виду транспортного средства «мопед», является водителем, то есть субъектом административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Ссылки Г. на ответ врио начальника 3-го отдела Управления ГИБДД ГУ МВД России по г. Москва (л.д. 48), в котором указано на отсутствие оснований к отнесению самокатов, оснащенных электрическим приводом колес, к транспортным средствам, не имеют правового значения для разрешения дела по существу, поскольку ответ начальника 3-го отдела Управления ГИБДД ГУ МВД России по г. Москва дан без исследования всех обстоятельств конкретного дела.

Вопреки доводам жалобы каких-либо противоречий, которые бы ставили под сомнение доказанность виновности Г. в совершении инкриминируемого правонарушения и соблюдение порядка привлечения к административной ответственности, не имеется.

Изучение представленных материалов свидетельствует о том, что к выводу о виновности Г. в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, мировой судья пришел на основании всесторонне, полно и объективно исследованных доказательств по делу, их совокупности.

Рассматривая дело по существу, мировой судья установил все фактические обстоятельства полно и всесторонне, они полностью подтверждаются представленными доказательствами, исследованными в ходе судебного заседания и получившими правильную оценку в постановлении.

Мировым судьей учтены данные о личности Г. при назначении ему административного наказания.

Порядок и срок давности привлечения к административной ответственности соблюдены. Существенных нарушений процессуальных требований Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, влекущих отмену судебного постановления, по делу не допущено.

Учитывая вышеизложенное, суд считает постановление мирового судьи судебного участка № 4 Орджоникидзевского судебного района г. Новокузнецка Кемеровской области от 28.10.2021 г. необходимо оставить без изменения, а жалобу Г. без удовлетворения.

На основании изложенного, руководствуясь ст. 30.2 – ст. 30.8 КоАП РФ, суд

решил:

Постановление мирового судьи судебного участка № 4 Орджоникидзевского судебного района г. Новокузнецка Кемеровской области от 28.10.2021 по делу об административном правонарушении в отношении Г., согласно которому он признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ и подвергнут наказанию в виде административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортным средством сроком на один год шесть месяцев, оставить без изменения, жалобу Г. – без удовлетворения.

Решение вступает в силу с момента вынесения, может быть обжаловано в Восьмой кассационный суд общей юрисдикции в порядке, предусмотренном ст. 30.12–30.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Судья

И.В. Рогова

УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

Потетин Виталий Александрович,
кандидат юридических наук, доцент;
Бельский Алексей Иванович,
кандидат юридических наук, доцент;
Лашенко Роман Александрович

**Уголовная ответственность
за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств:
вопросы теории и практики**

Учебное пособие

Редактор
Комп. верстка

О.И. Шаповал
И.Ю. Чернышева, Е.А. Роцупкина

Подписано в печать 2023. Формат 60x90/16
Усл. печ. л. 4 Тираж 44 экз. Заказ 29

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
г. Белгород, ул. Горького, 71

ISBN 978-5-91776-491-7

