**НЕГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ ЧАСТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ ФИНАНСОВО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ «СИНЕРГИЯ»**

**Научно-исследовательская работа.**

**направления 40.04.01 Юриспруденция**

**Работу выполнил студент**

**группы** ОМЮ-1810ВЖКуп

**Кукушкин Руслан Викторович**

**Научный руководитель:**

Москва

2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ……………………………..……………………………...……….…5

1.Отчет о выполнении научно- исследовательской работы. Индивидуальное задание на тему: «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»……………………………………………………….…..7

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ………………………………..…………………………..…….30

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ………………………………………...………..........32

ВВЕДЕНИЕ

*Актуальность темы* исследования связана также с тем, что безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств относится к числу общих для всего человечества глобальных проблем. В современном мире жертвами дорожно-транспортных происшествий ежегодно становятся около пятидесяти миллионов человек. В масштабах планеты погибает каждый год в результате дорожных аварий более двух миллионов человек, наносится материальный ущерб в сумме пятьсот миллиардов долларов. Дорожно- транспортные происшествия дают современной цивилизации около трети всех смертей от несчастных случаев.

Реализация целевых ориентиров программных документов стратегического планирования, в частности Федеральной целевой программы

«Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах»[[1]](#footnote-1), требует постоянного совершенствования организационных и правовых механизмов, задействованных в этом процессе.

Одним из основных показателей программы является количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Так, по данным МВД России, в 2018 году органами внутренних дел на 51,8% меньше, чем в 2017 году, раскрыто преступлений прошлых лет, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Судебная статистика показывает, что на фоне увеличения в 2,4 раза в 2018 году по сравнению с 2017 годом (с 42 599 до 101 759) количества уголовных дел данной категории в 2017 году в 1,75 раз увеличилось количество уголовных дел, возвращенных судами прокурору для устранения недостатков в порядке статьи 237 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее - УПК РФ).

Основной причиной совершения дорожно-транспортных происшествий является нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации. И официальные статистические данные говорят нам о действительно большом количестве случаев несоблюдения требований правил дорожного движения, которые повлекли за собой серьезные последствия. Таким образом, в современных условиях особое значение приобретает борьба за безаварийность работы автомобильного транспорта. Строгое соблюдение водителями, которые управляют транспортными средствами, правил, обеспечивающих безопасность движения - важнейшее условие недопущения аварий и автодорожных происшествий.

Российский законодатель идет по пути постепенного увеличения ответственности за вождение транспортного средства (потенциального источника повышенной опасности в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации (далее - ГК РФ) в нетрезвом виде. Для части нарушений, совершаемых пьяными водителями, предусмотрена уголовная ответственность. Президент России Владимир Путин 17 июня 2019 года подписал закон об ужесточении уголовной ответственности за "пьяные" ДТП, который ранее был одобрен Госдумой и Советом Федерации. Вступившие в силу через 10 дней после опубликования поправки к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) гласят, что в случае причинения тяжкого вреда здоровью срок наказания для пьяного виновника ДТП будет увеличен с максимальных 4 лет до 3-7 лет лишения свободы, при гибели человека – с 2-7 до 5-12 лет, а в случае смерти двух или более лиц – с 4-9 до 8-15 лет лишения свободы. Во всех случаях также предусмотрено дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет. Кроме того, закон ужесточает наказание за совершение в пьяном виде аналогичных преступлений на железнодорожном, воздушном, морском и внутреннем водном транспорте, и метрополитене, внеся изменения в статью 263 Уголовного кодекса. Также к категории тяжких преступлений добавляются неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание не превышает 15 лет лишения свободы.[[2]](#footnote-2)

В пояснительной записке к законопроекту говорится, что в 2017 году по вине пьяных водителей погибли 4,3 тыс. человек, а в 2018 году – уже 4,6 тыс. При этом значительная часть осужденных по ст. 264 снова садится за руль в пьяном виде. По мнению законодателей, ужесточение наказания должно помочь снизить смертность в ДТП в 3,5 раза к 2024 году – такой показатель заложен в майском указе президента 2018 года. В конце апреля 2019 Президент подписал закон, который ужесточает наказание для водителей, скрывшихся с места ДТП с пострадавшими и погибшими. Теперь водителям, скрывшимся с места ДТП, грозит до четырех лет лишения свободы, если в аварии есть пострадавшие с тяжелыми травмами, до семи лет, если в ДТП погиб один человек, и до девяти лет, если авария привела к гибели двух и более человек.

*Степень научной разработанности темы*. Очевидно, что уголовно- правовая характеристика автотранспортных преступлений не является чем-то новым и содержит достаточное количество теоретико-научных наработок. Проблемы уголовной ответственности за автотранспортные преступления рассматриваются в трудах многих отечественных ученых, в частности, из специалистов, внесших весомый вклад в исследование темы, следует выделить труды специалистов, изучавших вопросы квалификации рассматриваемых преступлений, а именно: Гринберга М.С, Козуна А.И., Коробеева А.И., Пикурова Н.И., Сирохина А.И. и других.

*Цель работы* заключается в установлении особенностей уголовной ответственности за совершение автотранспортных преступлений по российскому уголовному законодательству, а также в выявлении проблем правового регулирования квалификации автотранспортных преступлений, и формулировании научно обоснованных предложений по совершенствованию законодательства в этой области.

Для реализации поставленной цели решались следующие *задачи исследования*:- проследить историческое развитие уголовного законодательства об ответственности за автотранспортные преступления;

- рассмотреть понятие и виды автотранспортных преступлений;

- проанализировать объективную и субъективную стороны автотранспортных преступлений;

- выявить проблемы уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений;

- внести предложения по совершенствованию уголовного законодательства в этой области.

*Объектом исследования* являются общественные отношения, возникающие сфере применения уголовно-правовых норм, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

*Предметом исследования* являются нормы действующего уголовного законодательства, а также материалы судебной практики, предусматривающие ответственность за совершение автотранспортных преступлений.

*Нормативно-правовую базу исследования* составляют Конституция Российской Федерации[[3]](#footnote-3), Уголовный кодекс Российской Федерации (далее УК РФ)[[4]](#footnote-4), Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации[[5]](#footnote-5) (далее УПК РФ), законодательство РФ о безопасности дорожного движения и т.д., материалы судебной и следственной практики.

*Методологическую основу* составляют положения и выводы доктрины уголовного права, выработанные на основе теории познания.

С помощью этих методов смоделированы негативные последствия применения некоторых правовых норм, которые нашли свое закрепление в УК РФ, но не могут выполнять регулятивной функции через внутреннюю противоречивость и несогласованность с другими правовыми нормами.

Теоретическая значимость работы. Научно исследовательская работа представляет собой комплексное исследование проблемы автотранспортных преступлений, практики применения действующего уголовного законодательства России по ст. 264 УК РФ.

Практическая значимость исследования. Практическое значение полученных результатов заключается в том, что изложенные в магистерской диссертации результаты исследования могут быть использованы:

- в научно-исследовательской работе - для дальнейшего исследования теоретических и практических проблем квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- в правотворчестве - в процессе подготовки изменений и дополнений в действующие нормативно-правовых актов, а также их проектов;

- в правоприменении - с целью совершенствования практики использования норм действующего законодательства;

- в учебном процессе - при преподавании нормативного курса «Уголовное право Российской Федерации», при подготовке рабочих программ, учебников, учебных пособий, практикумов по указанной дисциплине.

*В качестве источников*, представляющих собой теоретическую основу исследования, были использованы монографические труды таких исследователей, как В.И. Неверова, М.В. Федорченко, Д. В. Смирнова, А.И. Коробеева, В.Г. Ившина, В.Т. Калмыкова, В.М. Лебедева, Е.Р. Кейдунова, А.С. Кручек, Б.А. Куринов, В.В. Кусакин, А.Е. Линкевич, В.В. Намнясев, М.М. Нафиков, В.И. Неверов, В.Г. Пушков, А.Л. Рыбин, А.С. Саядова, М.А. Семикин, Д.В. Смирнов, И.В. Танага, М.В. Федориченко, А.Н. Харитонов, В.Ю. Шевченко, А.Ю. Якимов, а также другие ученые и специалисты в области уголовного права.

ГЛАВА 1. ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ИНСТИТУТА УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

1.1. Историческое развитие уголовного законодательства об ответственности за автотранспортные преступления

В отечественной юридической литературе неоднократно уделялось внимание историко-правовому анализу законодательства об ответственности за транспортные преступления. В частности, весьма системно и подробно эти вопросы рассмотрены в трудах А.И. Коробеева[[6]](#footnote-6) и И.М. Тяжковой[[7]](#footnote-7).

Результаты этих исследований свидетельствуют, что нормы об ответственности за причинение вреда вследствие нарушений мер безопасности при эксплуатации транспорта известны отечественному уголовному законодательству давно, однако они не были оформлены в самостоятельный институт, размещались в различных главах уголовных законов.

К настоящему времени в отечественной юридической литературе весьма подробно освещены проблемы уголовно-правовой охраны обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в разные периоды, особенности развития уголовного законодательства о преступлениях в указанной сфере, специфика терминологии, особенности наказуемости таких преступлений.

Именно через анализ обозначенной стороны проблемы можно обнаружить, обозначает ли законодатель отдельную сферу общественных отношений, отличает ли от других отношений и отражает ли он их специфику. Формирование новых или изменение прежних юридических конструкций в законодательстве непременно оказывает влияние на систему права и механизм правового регулирования и, за некоторыми исключениями, означает изменение представлений законодателя о целях или способах правового регулирования конкретной сферы общественных отношений[[8]](#footnote-8).

В дореволюционном законодательстве в ст. 557 Уголовного уложения 1903 г. была установлена ответственность за повреждение «служащих для общего пользования водного пути, шлюза, водоспуска, плотины, моста или иного сооружены для переправы, судоходства или предупреждения наводнения, если сие повреждение причинило наводнение или остановку в сообщениях». Более серьезная ответственность была предусмотрена за это же деяние, если «таким повреждением причинена опасность для жизни человека»[[9]](#footnote-9).

Статьей 558 Уложения предусматривалась ответственность за «нарушение безопасности железнодорожного движения или плавания», которое выражалось в повреждении путей железных дорог, подвижного состава; морского судна или парохода; предостерегательного знака, «установленного для безопасности железнодорожного движения и судоходства».

Часть 2 ст. 558 также предусматривала ответственность в виде санкции – каторга до 8-и лет за это же деяние, если из-за нарушения происходило крушение транспортного средства. Но если наличествовала цель причинить ущерб, то виновному грозила и пожизненная каторга[[10]](#footnote-10).

Отметим, что перечисленные статьи Уголовного уложения 1903 г. отличались между собой предметом и объективной стороной преступления. В статье 557 предметом выступали сооружения для переправы, а в ст. 558 этого же акта – морские суда, поезда, железнодорожные пути.

С приходом советской власти вести началась борьба с контрреволюцией. Нестабильность в экономике и политике не позволяла значительное внимание уделить транспортным преступлениям. Главным объектом уголовно-правовой охраны явился железнодорожный транспорт. 10 декабря 1919 г. Советом рабочей и крестьянской обороны принимается постановление. Согласно данному акту разрешалось в надлежащих законом случаях преступлений расстреливать на месте тех лиц, которые злоумышленно разрушали железнодорожные сооружения, то есть за действия, которые создавали угрозу безопасности движения железнодорожного транспорта.

В Уголовном кодексе 1922 г. не содержалось специальных статей, предполагающих ответственность за безопасность движения и эксплуатации автотранспорта. Как и до революции была лишь установлена ответственность за нарушение или правил, установленных законодательством или обязательными постановлениями для охраны порядка движения по железнодорожным путям. Лишь в 1923 году в соответствующие статьи кодекса внесены изменения –добавились и пути воздушные[[11]](#footnote-11).

Исходя из изложенного выше, мы приходим к выводу, что рассмотренные нормы явились началом формирования уголовного законодательства в сфере ответственности за транспортные преступления.

Так, УК РСФСР 1922 г. первоначально предусматривал ответственность виновников ДТП, чьи деяния причинили потерпевшим телесные повреждения или смерть, по соответствующим статьям главы «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности». Однако в уже в 1923 г. в УК РСФСР была сформулирована в новой редакции ст. 218, предусматривавшая ответственность за неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям[[12]](#footnote-12). В УК РСФСР 1926 г. дальнейшего развития такое понятие, как «безопасность движения», не получило, а нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, сопряженные с причинением вреда здоровью или смертью, влекли, как и прежде, ответственность по соответствующим статьям о преступлениях против личности.

Таким образом, преступления в сфере автотранспортных преступлений как выводу разновидность преступлений против жизни и здоровья, специфика соответствующих общественных отношений не была выявлена законодателем как по видам транспорта, так и по особенностям субъектного состава, по специфике объективной стороны. Дальнейшая автомобилизация страны, увеличение количества транспортных средств все больше демонстрировали рассогласование между объективной потребностью уголовно-правового регулирования сферы дорожного движения и движения эксплуатации транспорта, с одной стороны, и средствами правового регулирования - с другой[[13]](#footnote-13).

В Советском Союзе лишь к 1960-му году начала складываться ситуация, определяют которая засвидетельствовала необходимость защиты безопасности эксплуатации транспортных средств и дорожного движения. К этому требуется времени были сформированы причины и условия криминализации нарушения правил в этой сфере. До 1960- х годов причинение различного вида вреда в ходе эксплуатации транспорта и дорожного движения квалифицировалось как преступление, против порядка управления, направленное против личности, против общественного порядка и здоровья населения, против общественной безопасности.

Основание криминализации в то время считалась потенциальная или же уже реализованная общественная опасность деяния для рассматриваемых общественных отношений. Данные отношения с течением некоторого времени все более серьезными для общества. Поэтому изначально они охранялись не как самостоятельные, а в пределах иных, более значимых на тот период развития социума отношений, и только потом, вследствие развития общества были выделены в отдельную область.

О явных изменениях представлений законодателя о скорость целях и способах правового регулирования анализируемой нами сферы общественных отношений, а следовательно, и о становлении юридических конструкций, представляет актуально говорить лишь с момента принятия УК РСФСР 1960 г.[[14]](#footnote-14) Именно тогда транспорт и безопасность его функционирования были выделены в качестве объекта уголовно-правовой охраны, объединившего группу одновидовых норм уголовного закона в рамках главы о преступлениях против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. Так появился «прообраз» нового института Особенной части УК, поскольку в самостоятельную главу уголовно-правовой институт о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта был помещен лишь при разработке и принятии УК РФ 1996 г.[[15]](#footnote-15)

Первоначально УК РСФСР 1960 г. содержал три статьи об ответственности за преступления в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: ст. 211 УК РСФСР «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта», ст. 212 УК РСФСР «Нарушение правил безопасности движения автомототранспорта лицом, не являющимся работником автомототранспорта» и ст. 213 УК РСФСР «Нарушение действующих на транспорте правил»[[16]](#footnote-16).

Анализ их юридических конструкций позволяет утверждать, что за основу были взяты конструкции так называемых материальных составов преступлений, а также использованы признаки специального субъекта. Статьи 211 и 212 УК РСФСР имели два уровня дифференциации ответственности в зависимости от тяжести последствий (ч. 1 и 2), в то время как ст. 213 УК РСФСР такой дифференциации не имела и отличалась другими последствиями в объективной стороне.

Различия между составами преступлений в ст. 211 и 212 УК РСФСР состояли:

1) в адресатах запрета (признаках субъекта): в ст. 211 УК РСФСР п говорилось о работниках автомототранспорта или городского электротранспорта, а в ст. 212 УК РСФСР - о лицах, не являющихся работниками автомототранспорта;

2) в содержании признака «деяние»: в ст. 211 УК РСФСР ответственность наступала за нарушение правил преступления безопасности движения и эксплуатации транспорта, а в ст. 212 УК РСФСР - только за нарушение правил безопасности движения.

Начальные редакции ст. 211 и 212 УК РСФСР вызывали целый ряд считаться при их толковании и применении:

- не была указана форма вины (что было характерно и для многих других статей Особенной части УК РСФСР);

- недостаточно ясно обозначен ролевой статус субъекта преступления (фактические признаки): имелись ли в виду помимо водителя еще и лица, обслуживающие транспортное средство (кто закрепляет груз, отвечает за техническую исправность при выпуске на линию), пассажиры, пешеходы? Из текста уголовного закона на этот вопрос нельзя было получить ответ;

- неясно, как соотносится признак «нарушение правил безопасности движения» из ст. 211 и 212 УК РСФСР с признаком «нарушение действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения» из ст. 213 УК РСФСР;

- неясна причина различий между деяниями в ст. 211 и 212 УК РСФСР, а также подход к квалификации случаев нарушения правил эксплуатации транспорта при прочих признаках из ст. 212 УК РСФСР (лицом, не являющимся работником автотранспорта);

- неясен круг транспортных средств, о которых упоминалось в ст. 211 - 213 УК РСФСР (предмет преступления).

Подходы законодателей к криминообразующим признакам анализируемых деяний также претерпевали со временем значительные изменения[[17]](#footnote-17).

Если не принимать в расчёт само деяние исторически самым устойчивым производным криминообразующим признаком нарушения автотранспортных преступлений являются общественно опасные последствия, которые конкретизировали содержание данных посягательств.

Главным из них всегда были последствия для здоровья человека. Однако, при этом необходимо заметить, что описание данного признака в законодательстве далеко не всегда было ясным и четким.

Что же касается других общественно опасных последствий, то организационный вред с 1961-го г. не о являлся производным криминообразующим признаком. Оценивался материальный ущерб, который наступал в следствие нарушения правил безопасности дорожного движения. Позиции законодателей по данному вопросу неоднократно изменялась: законодатель или придавал ему соответствующее значение, или, наоборот, исключал последствие из уголовного закона. Изменения касались и формулировки такого вида последствий («крупный ущерб», «существенный материальный ущерб»)[[18]](#footnote-18).

Изначально связав уголовную ответственность с признаками специального субъекта, законодатели затем отказались от этого подхода.

Нам представляется, что такие изменения подходов к криминообразующим признакам рассматриваемых преступлений в целом являются вполне обоснованными, так как соответствуют общепризнанным принципам криминализации поведения, характеризующегося общественной опасностью.

Например, на определенном этапе исторического развития доминировал принцип достаточности общественно опасности вместе с принципом наступления возможности позитивного воздействия уголовно-правовых норм на социально опасное поведение, в связи с чем законодатели приходили к выводу о возможности установления того или иного уголовно-правового запрета. С развитием общественных отношений ключевым становится принцип экономии репрессий, – в соответствии с этим принципом оказывалось вполне достаточно средств иных отраслей права для упорядочивания воздействия на поведение людей в требуемом допущено государством подходе[[19]](#footnote-19).

Основание криминализации поведения –реализованная общественная опасность.

Эти и ряд других проблем обусловили потребность в руководящих разъяснениях для формирования однообразной судебной практики, а потому 30 марта 1963 г. было издано Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 15 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта». 5 июля 1965 г. Пленум Верховного Суда РСФСР внес изменения и дополнения в упомянутое Постановление № 15 от 30 марта 1963 г.[[20]](#footnote-20) Изменения, в частности, обобщали метод судебную практику, полученную за прошедшие два года, а также были направлены на урегулирование вопросов уголовно-правовой оценки угона транспортных средств.

Таким образом, из текста уголовного закона и его легального нормативного судебного толкования можно судить, что в диспозициях ст. 211 и 212 УК РСФСР были использованы идентичные юридические конструкции, а в ст. 213 УК РСФСР - часть такой конструкции без первого уровня дифференциации (т.е. с наиболее тяжкими последствиями), а также несколько иными формулировками признаков субъекта и общественно опасных последствий.

Главные особенности юридической конструкции, использованной в диспозициях ст. 211 и 212 УК РСФСР состоят в том, что:

- в основание дифференциации уголовной ответственности положен качественный признак тяжести общественно опасных последствий;

- использована сложная опосредованная (двухзвенная) причинная связь. Это видно из использованных словоформ: «повлекшее» + «причинение».

В 1968 г. Верховный Совет РСФСР внес существенные изменения в перечень транспортных преступлений, а также в использованную ранее юридическую конструкцию. Как справедливо отмечал Р. Лукич, «создание конструкций (в праве, как и в других отраслях науки) - трудное, ответственное и опасное дело.

Трудным оно является потому, что необходимо найти лучший способ понимания и отражения чрезвычайно сложной правовой реальности; ответственным и опасным - потому, что последствия недоброкачественных или излишних конструкций могут оказаться весьма тяжелыми»[[21]](#footnote-21).

В итоге за прошедшие семь с небольшим лет практика применения ст. 211 - 213 УК РСФСР позволила убедиться, что та модель, которую изначально сформулировал законодатель, оказалась неудачной, поскольку во многом не соответствовала как действительному содержанию развивающихся общественных отношений в сфере транспорта, так и представлениям государства о необходимой уголовно-правовой охране безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств[[22]](#footnote-22).

Концептуальными явились частности следующие санкции изменения:

1) был изменен адресат уголовно-правового запрета: сформулирован новый перечень специальных субъектов на базе не юридических (должность, место работы), а фактических ролевых признаков: лицо, управляющее транспортным средством, лицо, ответственное за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. Это позволило объединить прежние запреты из ст. 211 и 212 УК РСФСР в одну статью уголовного закона;

2) для различных адресатов уголовно-правового запрета (специальных субъектов) были предусмотрены отдельные статьи Особенной части УК, за счет чего были конструктивно установлены связи признаков субъекта с деянием;

3) изменены представления о степени общественной опасности нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также о градации этой степени в зависимости от последствий. В итоге декриминализовано рассматриваемое деяние, когда оно повлекло причинение легких телесных повреждений (легкого вреда здоровью). Сконструировано три уровня дифференциации уголовной ответственности в ст. 211 УК РСФСР;

4) в ст. 211.2 УК РСФСР «Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств» и ст. 211.3 УК РСФСР «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения» применена так называемая материальная юридическая конструкция, однако без дифференциации уголовной ответственности, а последствия в объективной стороне заменены отсылкой на любой результат, предусмотренный ст. 211 УК РСФСР[[23]](#footnote-23);

5) конструкция диспозиции ст. 211 УК РСФСР дополнена примечанием к этому этой, где разъяснялось содержание предмета преступления (транспортного средства);

6) перечень преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств был дополнен новым запретом с принципиально иной конструкцией: управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 211.1 УК РСФСР). Специфика состояла в том, что из текста закона конструкция усматривалась формальной запрещено само деяние, использованные словоформы позволяли считать преступление оконченным, как только начался процесс управления транспортным средством при условии его движения). В Кодексе РСФСР об административных правонарушениях была предусмотрена аналогичная норма, т.е. был создан механизм административно-правовой преюдиции.

Эти изменения УК РСФСР также потребовали дополнительных разъяснений, в том числе с учетом возникавших проблем в судебно- следственной практике, а потому 22 октября 1969 г. было принято новое Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 50 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном (ст. 211 -212 УК РСФСР)», а еще через год - 23 декабря 1970 г. - в упомянутое Постановление были внесены изменения и дополнения[[24]](#footnote-24).

В итоге в формировавшемся уголовно-правовом институте о транспортных преступлениях была использована одна стержневая и юридическая конструкция в диспозиции ст. 211 УК РСФСР и примечании к ней, на нее опирались типовые юридические конструкции в ст. 211.2 и 211.3 УК РСФСР и дополнительно использовалась конструкция умышленного деяния об управлении транспортным средством в состоянии опьянения в ст. 211.1 УК РСФСР. Нельзя не обратить внимания на то, что при всех изменениях ст. 211 УК РСФСР в юридической конструкции ее диспозиции многое сохранилось от прежней редакции:

- формулировка деяния, не различающая нарушений правил управления транспортом в движении и нарушений правил технической эксплуатации транспорта;

- сложная опосредованная (двухступенчатая) причинная связь;

- так называемая материальная конструкция, когда для оценки содеянного в качестве преступления необходимы общественно опасные последствия, вызванные деянием;

- в основание дифференциации уголовной ответственности положен признак тяжести последствий;

- конструкция не различает особенностей неосторожного отношения виновного к своему деянию и наступившим последствиям (легкомысленное или этом небрежное), достаточно констатировать все признаки неосторожной формы вины[[25]](#footnote-25).

Вместе с тем проведенный анализ юридических конструкций среди важных конструктивных новшеств на данном историческом этапе позволяет отметить следующее:

- за счет описания фактических признаков специального субъекта (лицо, управляющее транспортным средством) установлена связь адресата запрета с деянием, а потому уточнен смысл формулировки «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта». Эта связь - «деяние - специальный субъект» - явилась разграничительным признаком в соотношении со ст. 213 УК РСФСР и статьями о неосторожных преступлениях против жизни и здоровья, а также о преступлениях против правил охраны труда и производства специальных работ;

- дифференциация уголовной ответственности проводится как по качественному признаку (средней тяжести вред здоровью (в терминологии УК РСФСР – менее тяжкие телесные повреждения) - тяжкий вред здоровью (в терминологии УК РСФСР - тяжкие телесные повреждения) - смерть человека), так и по количественному признаку (смерть одного человека, смерть двух или более лиц).

В остальном созданная юридическая конструкция просуществовала до принятия нового УК РФ 1996 г. и лежит в основе ст. 264 УК РФ, что слабо отражает фактически сложившиеся общественные отношения в сфере транспорта. Для повышения эффективности уголовно-правовой охраны сферы дорожного движения и эксплуатации транспортных средств нужно совершенствовать юридическую конструкцию, приводить ее в соответствие с существующими общественными отношениями.

На данный момент нормативная база преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств складывается из Конституции Российской Федерации, УК РФ, Федеральных законов «О транспортной безопасности»[[26]](#footnote-26), «О безопасности дорожного движения»[[27]](#footnote-27), Постановления Правительства Российской Федерации, Пленума Верховного Суда Российской Федерации, Указов Президента Российской Федерации.

По нашему мнению, в свете развития института уголовной ответственности за рассматриваемую категорию деяний, введение законодателем ст. 264.1 имеет особое значение.

С июля 2015 года вступил в силу ФЗ от 31.12.2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»[[28]](#footnote-28).

Документ предусмотрел внесение изменений в УК РФ, УПК РФ и Кодекс Российской Федерации.

За управление автомобилем или иным механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, и ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или же за невыполнение законного требования уполномоченных должностных лиц о прохождении соответствующего медицинского освидетельствования на может следовать наказание – лишение свободы на срок от 2-х лет с лишением права заниматься определенной деятельностью или занимать определенные должности на срок до 3-х лет.

Правоведами вкладывается в понятие «уголовная политика» разное содержание. К этой проблеме в науке уголовного права существуют 2 основные позиции. Исходя из первой, данным понятием охватывается все, что направлено государством и обществом на борьбу с преступностью как социальным явлением – уголовная политика включает и специальные, и общесоциальные мероприятия и меры[[29]](#footnote-29). С таким подходом нельзя до конца согласиться. Уголовная политика безусловно связана с политикой социальной и образует органичное единство с ней. Но каждая из них в отдельности имеет свои задачи и цели. В уголовную политику включается и разработка стратегии, тактики борьбы с общественным явлением – преступностью, что осуществляется и реализовывается с учетом разных направлений политики социальной.

Второй подход, под уголовной политикой понимает выработанную главную стратегическую линию, которая определяет важнейшие направления, средства и цели ликвидации преступности как явления путем формирования собственно уголовного, а также уголовно-исполнительного и уголовно- процессуального законодательства[[30]](#footnote-30). Исходя из названного подхода, была введена статья 264.1 УК РФ, так как одной из целей являлось недопущение преступности в рассматриваемой сфере определенным правовым средством – ограждением граждан от нежелательных последствий повторных нарушений. Направление выбиралось исходя из взаимосвязи норм законодательства административного и уголовного, а также разделения этих составов по принципу повторности.

Действительно, уголовная политика должна быть ограничена только лишь установлением или устранением уголовной ответственности за те или иные формы поведения общественно опасного. В решении концептуальной задачи противодействия преступности в сфере транспорта, государством используется целый комплекс приемов и средств, которые реализуются в различных направлениях. Среди этих направлений мы можем выделить уголовно-процессуальное, уголовно-правовое и уголовно-исполнительное. Для целей нашего исследования значительный интерес представляет именно уголовно-правовое направление, так как именно уголовно-правовая политика признается доминирующей в содержании всей уголовной политики[[31]](#footnote-31).

Если исходить из исторического анализа развития норм в рассматриваемой сфере, то за последнее время довольно широко обсуждалась «Концепция уголовно-правовой политики Российской Федерации». Цели, задачи и средства образуют некую концептуальную основу всей уголовной политики государства. Ее главной целью раньше считалась собственно ликвидация преступности, но уже в современных нам условиях такой было бы более корректно признать минимизацию отрицательного воздействия преступности на российское общество.

Сформулированная цель может достигаться, как путем разработки теоретически актуальных концепций, которые направлены на противодействие фактам совершения преступлений, формирования эффективно действующего уголовного закона, необходимой степени и точности регулирования практики применения его норм, так и собственно юридико-техническими средствами. Средства достижения указанной нами цели многообразны и, зачастую, серьезно зависят от форм функционирования деятельности государства, уголовно-правового законодательства, которым они урегулированы, а также от той части социально-правовой реальности, на целесообразно которую и запрета оказывает воздействие эксплуатации государство избранным инструментом.

Среди задач уголовно-правовой политики выделяются:

- разработка и принятие эффективно действующего уголовного закона, нормы коего должны согласовываться со смежными отраслями законодательства;

- обусловленное необходимостью и социальной значимостью использование методов уголовно-правовой политики;

- своевременное толкование вводимого или действующего уголовного закона.

Именно на примере статьи 264.1 мы видим, что законодатель согласовал административное и уголовное законодательство; предложил эффективный способ не только борьбы с нарушениями, которые могут повлечь тяжелые последствия, но и способ борьбы с пренебрежением правом как институтом, так как сфера безопасности дорожного движения является областью, которая регламентирует поведения абсолютного большинства граждан; применил метод регулирования для реализации уголовно-правовой политики; а также через СМИ дал своевременное толкование норм[[32]](#footnote-32).

Нам представляется, что изменения подходов к криминообразующим признакам рассматриваемых преступлений в целом являются вполне обоснованными, так как соответствуют общепризнанным принципам криминализации поведения, характеризующегося общественной опасностью.

С развитием общественных отношений ключевым становится принцип путям экономии репрессий, – в соответствии с этим принципом оказывалось вполне достаточно средств иных отраслей права для упорядочивания воздействия на поведение людей в требуемом государством подходе.

1.2. Понятие и виды автотранспортных преступлений

Объективная криминологическая характеристика преступлений, в том числе против безопасности движения и эксплуатации транспорта, невозможна без однозначного и полного определения предмета преступления, которое в настоящее время не является устоявшейся правовой конструкцией. Понятие предмета преступления как объекта материального мира (информации), через который непосредственно осуществляется посягательство на объект преступления, предложено М. П. Бикмурзиным[[33]](#footnote-33). Н. В. Вишнякова обязательным признаком предмета преступления называет наличие охраняемых уголовным законом общественных отношений по защите материальных или идеальных благ, на которые направлено преступное воздействие[[34]](#footnote-34).

И. В. Кузнецов предлагает относить к предмету преступления лишь ту часть объектов общественных отношений, которая имеет физический характер, является материальным образованием (в отличие от идеальных явлений или духовных ценностей)[[35]](#footnote-35). А. Ж. Иманалиева подчеркивает свойство предмета преступления вступать в различные связи и отношения одновременно в роли следообразующего и следовоспринимающего объекта[[36]](#footnote-36).

Ведь именно свойство предмета как объекта материального мира оставлять следы физического воздействия позволяет определять те критерии, которые будут иметь значение для последующей систематизации преступлений по определенным типовым признакам.

Таким образом, классификация преступлений по схожему предмету, очевидно, позволит на стадии как выявления преступления, так и его

расследования применить типовые методические наработки и в конечном итоге повысить эффективность противодействия преступности[[37]](#footnote-37).

По мнению составителей комментариев к УК РФ под редакцией Г.А. Есакова, транспорт и объекты транспортной инфраструктуры являются общим предметом преступлений большинства статей главы 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», а именно таких статей, как 263, 263.1, 264, 264.1, 266, 267, 268, 271, 271.1.[[38]](#footnote-38)

Далее приведем мнение А.И. Коробеева, который предлагает классифицировать отмеченные преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в зависимости от видов транспорта, то есть фактически в зависимости от особенностей предмета преступления (в авторскую классификацию не вошли составы ст. ст. 263.1, 264.1, 271.1, как принятые позже проведенного исследования, и виды транспорта в редакции Федерального закона от 27.07.2010 № 195- ФЗ[[39]](#footnote-39)).

По его мнению, транспортные преступления подразделяются на преступления в сфере безопасного функционирования:

- железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта;

- дорожно-транспортных средств;

- механических транспортных средств.

Предложенная А.И. Коробеевым[[40]](#footnote-40) классификация транспортных преступлений вытекает из семантического анализа диспозиций статей главы 27 УК РФ. Так, в наименовании статьи 263 УК РФ указаны такие виды транспорта (в действующей редакции УК РФ), как железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный, метрополитен.

Понятие отмеченных видов транспорта также время нашло закрепление в ряде нормативных правовых актов, например, таких как:

Постановление Правительства РФ от 23.05.2017 № 611 «О воздушных судах авиации общего назначения, относимых к транспортным средствам в соответствии с Федеральным законом «О тр анспортной безо пасности», Ко декс внутре ннего водно го транспорт а Российско й Федераци и от 07.03. 2001 № 24-ФЗ, Пост ановление Пр авительств а РФ от 12.08. 2010 № 620 «Об ут верждении те хнического ре гламента о безо пасности объе ктов морско го транспорт а», Федера льный зако н от 14.06. 2012 № 67- ФЗ «Об об язательном стр аховании гр ажданской от ветственност и перевозч ика за прич инение вре да жизни, з доровью, и муществу п ассажиров и о пор ядке возме щения тако го вреда, пр ичиненного пр и перевозк ах пассажиро в метропол итеном» и др., что поз воляет одноз начно идент ифицироват ь данные в иды транспорт а.

Понятие «механическое транспортное средство» работниках отражено в примечании 1 к ст. 264 УК РФ и с учетом диспозиции пункта 1 этой статьи включает в себя следующие наименования транспортных средств: «автомобиль», «трамвай», «другие механические транспортные средства», к которым отнесены «трактора», «самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины», транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения. Для того чтобы выявить полный перечень «механических транспортных соответствии средств», обратимся к смежным правовым нормам, а именно — к законодательству РФ о безопасности речь дорожного исходить движения.

Полагаем, что з аконодател ь прежде все го под тако вым подразу мевал Федер альный зако н от 10.12.1 995 № 196-ФЗ «О безо пасности в несении дорожного д вижения» ст. 25 котор ый устанав ливает кате гории и по дкатегории тр анспортных сре дств, на у правление котор ыми предост авляется с пециальное пр аво. Пом имо отмече нных в ст. 264 У К РФ транс портных сре дств в соот ветствии с ФЗ «О безо пасности доро жного движе ния» к мех аническим тр анспортным сре дствам мож но отнести мото циклы, тро ллейбусы, мо педы и ле гкие квадр ициклы, тр ициклы и к вадроциклы.

Специальное пр аво требуетс я также дл я осуществ ления упра вления тра кторами, с амоходными доро жно-строите льными и и ными самохо дными маши нами. Под с амоходными м ашинами по нимаются и дру гие наземн ые безрельсо вые механичес кие транспорт ные средст ва с незав исимым при водом, име ющие опреде ленные хар актеристик и двигател я[[41]](#footnote-41).

Анализ ины х норматив ных правов ых документо в, помимо от меченных, д ает основа ния полагат ь об отсутст вии единого по нятийного а ппарата в об ласти транс портной безо пасности и, в ч астности, нео днозначност и понятия

«механическое тр анспортное сре дство».

Так, нормативныйи акт Пр авительств а и ведо мственный пр иказ МВД Росс ии, опреде ляющие пор ядок госуд арственной ре гистрации не которых ви дов транспорт ных средст в на территор ии Российс кой Федера ции, опериру ют понятие м «автомототр анспортные сре дства», фа ктически со впадающим по с мыслу с по нятием «ме ханические тр анспортные сре дства», то лько в суже нном (на ос новании те хнических х арактерист ик двигате ля) виде., в связи с чем отмети м, что в т акой форму лировке к н им можно от нести, напр имер: подв ижной сост ав железно дорожного тр анспорта и метро политена, п лавсредств а морского и в нутреннего во дного транс порта, воз душные лет ательные а ппараты, котор ые также пр иводятся в д вижение дв игателем. Кро ме того, Ос новные поло жения по до пуску транс портных сре дств к экс плуатации и об язанности до лжностных л иц по обес печению безо пасности доро жного движе ния обязывают ре гистрироват ь в ГИБДД РФ и менно «мех анические тр анспортные сре дства», а не « автомототр анспортные сре дства», ка к это указ ано в Пост ановлении Пр авительств а РФ от 12.08.1 994 № 938 «О госу дарственно й регистра ции автомототр анспортных сре дств и дру гих видов с амоходной те хники на терр итории Росс ийской Федер ации»[[42]](#footnote-42).Так же Постановление Правительств а РФ от 12.07.1999 №796[[43]](#footnote-43) доступ к управлению самоходными машинами и выдача удотоверений.

Далее, сле дуя классиф икации тра нспортных престу плений, пре дложенной А. И. Коробее вым, предпо ложим, что к « дорожно-тр анспортным сре дствам» он от носит транс портные сре дства, не по падающие по д понятие ме ханических тр анспортных сре дств, но я вляющиеся уч астниками доро жного движе ния, напри мер, гужев ые повозки, ве лосипеды.

В связи с эт им обратимс я к судебно й практике. Постанов лением Пле нума Верхо вного Суда РФ от 0 9.12.2008 № 25[[44]](#footnote-44), в редакц ии Постано вления Пле нума Верхо вного Суда РФ от 24.05. 2016 № 22, су дам разъяс нено, что «лица, у правлявшие тр анспортным и средства ми, не относ ящимися к у казанным ме ханическим тр анспортным сре дствам (на пример, ве лосипедами), и до пустившие н арушение пр авил безо пасности д вижения или эксплу атации тра нспортных сре дств, повле кшее по неосторо жности прич инение тяж кого вреда з доровью ил и смерть че ловека, пр и наличии к то му основан ий несут от ветственност ь соответст венно по ч астям 1, 2 и ли 3 данны х статьи 268 У К РФ»[[45]](#footnote-45). Однако н икакие дру гие дорожно-тр анспортные сре дства, кро ме механичес ких и переч исленных в ст атье 263 У К РФ, не мо гут являтьс я предмето м совершен ия других престу плений, пре дусмотренн ых главой 27 У К РФ, что е ще раз подт верждает нео днозначност ь терминоло гии исследуе мой сфере.

Полемизируя с А. И. Коробее вым по факту воз можности от несения доро жно-транспорт ных средст в к предмету тр анспортных престу плений, пре дусмотренн ых главой 27 У К РФ, отмет им, что по нятие «доро жно- транс портные сре дства» напр ямую не про писано в д испозициях ст атей этой г лавы и с це лью уяснен ия смысла д анного пон ятия требует обр ащения к и ным нормат ивным источ никам. Так, тер мином «доро жно-транспорт ные средст ва» опериру ют нормы ме ждународно го права, ре гулирующие пор ядок между народных пере возок грузо в. В связи с эт им можно го ворить не об и мплементац ии норм ме ждународно го права, а с корее об особе нностях пере вода. Так, н апример, з апрещающий ГОСТ ы Р ИСО 26 262-№-2014 « Дорожные тр анспортные сре дства. Фун кциональна я безопасност ь» идентич ны междунаро дным станд артам ISO 26 262-№:2011 « Road vehic les — Funct ional safety».

Отметим, что в ме ждународно м праве по мимо терми на «road ve hicles» (доро жно-транспорт ные средст ва) употреб ляется тер мин «motor ve hicles» (а втотранспорт ные средст ва).[[46]](#footnote-46)

Как спорны й вопрос к лассификац ии А.И. Коробее ва отметим, что в ызывает со мнение сам а возможност ь сведения в о дной класс ификации в идов транс порта и ви дов транспорт ных средст в, которые соот носятся ка к общее и ч астное. Ви ды транспорт а (железно дорожного, воз душного, во дного) пом имо транспорт ных средст в (в том ч исле дорож ных, механ ических и т. д.) включа ют в себя тр анспортную и нфраструктуру и дру гие функцио нальные эле менты.

Подводя про межуточный ито г исследов ания, подчер кнем, что н ами проведе н анализ тер минологии, от носящейся к в идам транс порта и тр анспортных сре дств как пре дмету совер шения престу плений прот ив безопас ности движе ния и эксп луатации тр анспорта, н а основани и которого мо жно прийти к в ыводу о необ ходимости пр именения в нор мах уголов ного права бо лее уточне нного понят ия вида тр анспорта ( наравне с в идами транс порта, переч исленными в ст атье 263 У К РФ), вкл ючающего в себ я: дорожно-тр анспортные сре дства, мех анические тр анспортные сре дства, автотр анспортные сре дства, и др.

Понятие авто мобильного тр анспорта и а втотранспорт ных средст в (транспорт ных средст в автомоби льного тра нспорта) ис пользуется в тер минологии Фе дерального з акона от 0 9.02.2007 № 16- ФЗ «О тр анспортной безо пасности»[[47]](#footnote-47).

Так, в стат ье 5 ФЗ «О тр анспортной безо пасности» от мечено, что обес печение безо пасности доро жного движе ния осущест вляется в ч исле проче го посредст вом регулиро вания деяте льности на а втомобильно м, городском, н аземном эле ктрическом тр анспорте и в доро жном хозяйст ве. Кроме тр анспортных сре дств автомоб ильного доро жного транс порта, ФЗ «О тр анспортной безо пасности» к тр анспортным сре дствам отнесе ны: воздуш ные, морск ие суда, су да, используе мые на внутре нних водны х путях, же лезнодорож ный подвиж ной состав, тр анспортные сре дства горо дского назе много электр ического тр анспорта. То ест ь фактичес ки все тра нспортные сре дства, котор ые являютс я предмето м преступле ний главы 27 У К РФ.

Термин «авто мобильный тр анспорт» т акже испол ьзуется в фе деральном з аконодател ьстве РФ, ре гулирующем ор ганизацию и л ицензирова ние пассаж ирских пере возок[[48]](#footnote-48). В Постано влении Пле нума Верхо вного Суда РФ от 06.0 2.2007 № 7 д анный тер мин несет с мысловую н агрузку, обоз начающую с амостоятел ьный вид тр анспорта, н аравне с же лезнодорож ным, возду шным и вод ным[[49]](#footnote-49).

Так В.А. Е гизаров[[50]](#footnote-50) сч итает, что су ществует « пять основ ных видов тр анспорта — железнодоро жный, морс кой, возду шный, речно й и автомоб ильный»60, что ф актически з акреплено По ложением о М инистерстве тр анспорта Росс ийской Федер ации, утвер жденным Пост ановлением Пр авительств а Российско й Федераци и от 30 ию ня 2004 г. № 3 95 (п. 1)[[51]](#footnote-51).

Возвращаясь к кр иминологичес кой сущност и понятий « автомобиль ный транспорт» и « автотранспорт ные средст ва», выдел им отдельн ые научные исс ледования, в котор ых использу ются эти тер мины в конте ксте предмет а совершен ия преступ лений прот ив безопас ности движе ния и эксп луатации тр анспорта. Т ак, С.Н. Ме шалкин расс мотрел проб лемы квалиф икации преступлений, с вязанных с н арушением пр авил связи безо пасности д вижения на а втомобильно м транспорте, А.А. Смир нов, иссле дуя кримино логическую х арактерист ику и уголо вно-правов ые меры прот иводействи я дорожно- тр анспортным престу плениям, особо от мечал, что об щий риск г ибели наибо лее выраже н при пере движении и менно авто мобильным тр анспортом, от нося его к н аиболее су щественному пре дмету престу плений по ст. 264 У К РФ[[52]](#footnote-52), А.А. Шелу дяков проа нализирова л уголовно- правовые и кр иминологичес кие аспект ы борьбы с престу плениями прот ив безопас ности движе ния и эксп луатации а втотранспорт а[[53]](#footnote-53).

Таким обр азом, следует пр ийти к око нчательному в ыводу, что а втомобильн ый транспорт и а втотранспорт ные средст ва являютс я самостояте льными пре дметами со вершения престу плений прот ив безопас ности дви жения и э ксплуатаци и транспорт а, наряду с в идами транс порта, указ анными в ст. 26 3 УК РФ, и с це лью уточне ния поняти йного аппар ата, включ ающего в себ я повышенн ая дорожно-тр анспортные сре дства, мех анические тр анспортные сре дства, автотр анспортные сре дства, тра нспортные сре дства, на у правление котор ыми в соот ветствии с з аконодател ьством Росс ийской Федер ации о безо пасности доро жного движе ния предост авляется с пециальное пр аво, наибо лее целесообр азно для обоб щающего по нятия испо льзовать тер мин «автотр анспортные сре дства».

Автотранспортное престу пление - это м ассовое со циально-пр авовое явле ние, которое в ыделяется пр и анализе стру ктуры обще й и неосторо жное престу пление[[54]](#footnote-54). Эти престу пления связ аны с нару шением пра вил безопас ности движения и э ксплуатаци и транспорт ных средст в. Взаимос вязь этих гру пп преступ лений можно р ассматриват ь как соот ношение ме жду философс кими категор иями едино го, особого и об щего. Отсю да общност ь и различ ия по ряду с войств, по казателей и х арактерист ик эти кате гории диале ктически с вязаны (гру пп, типов) престу плений.

Как и люба я группа престу плений, име ющих внутре ннюю с сог ласованност ь и базиру ющихся на е дином фактор ном компле ксе, автотр анспортные престу пления обл адают конкрет ными количест венными и к ачественны ми характер истиками. Это с вязано с ор ганической вз аимосвязан ностью ана лизируемых престу плений на ос нове моделе й, которые поз воляют выде лить данну ю группу престу плений как от носительно с амостоятел ьную. Автотр анспортные престу пления име ют как общ ие качеств а, например, прот ивоправност ь, и специф ические хар актеристик и, которые о пределяют ее х арактер, те нденции и д инамика раз вития, сте пень и хар актер общест венной опас ности.

Это одна из ос новных хар актеристик это го вида престу пления. В к ачестве от личительно й особенност ью автотра нспортных престу плений высту пает неосторо жная форма в ины, как ле гкомыслие, т ак и небре жность. Мот ивы престу пления напр ямую (явно) не с вязаны с эффе ктами, их фор мирование про исходит по д абсолютн ым осознан ием лицом н аступления об щественно о пасных пос ледствий с воих проти воправных де йствий, нару шений прав ил дорожно го движени я и эксплу атации тра нспортных сре дств[[55]](#footnote-55). Все водите ли и другие уч астники доро жного движе ния неодно кратно был и свидетел ями трагед ий на доро гах, или и мели инфор мацию, получе нную из СМ И, но легко мысленно р ассчитывал и на предот вращение т аких после дствий или не с вязывали с вое поведе ние с после дствиями, со способностью пре двидеть та кие последст вия (небре жность). Т аким образо м, субъект престу пления все гда имеет неосторо жную форму в ины, котор ая может б ыть отнесе на к класс ификационно й группе престу плений, со вершаемых по неосторо жности.

*Выводы по 1 г лаве:*

Необходимость пр авового ре гулировани я безопасност и дорожного д вижения выте кает из истор ии развити я как само го транспорт а, так и пр авовой рег ламентации е го безопас ной эксплу атации.

Уже в ранн их нормати вно-правов ых актах Росс ийского госу дарства бы ли выделен ы нормы, с по мощью котор ых регулиро валось безо пасность доро жного движе ния.

Правила доро жного движе ния носили из менчивый х арактер, котор ые соответст вовали раз витию общест ва и госуд арству, науч но техничес кому прогрессу.

Первые пра вовые акты в об ласти безо пасности доро жного движе ния в Росс ии появилис ь к концу XV II - перво й половине XV III вв. Уго ловное зако нодательст во в сфере о храны безо пасности д вижения прео долело раз личные изме нения и офор милось в 1 960 г. и в це лом соответст вует между народным ст андартам. Не до пускается а налогия, ур авнены все субъе кты дорожно го движени я, созданы ус ловия для осу ществления бо лее точной д ифференциа ции ответст венности н а законодате льном уров не.

Значимость тр анспортной сфер ы, постепе нно нормат ивно оформ илось в от дельную гл аву Уголов ного закон а.

На данный мо мент нормат ивная база престу плений прот ив безопас ности движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств склад ывается из Ко нституции Росс ийской Федер ации, Уголо вного Коде кса Российс кой Федера ции, Федер альных зако нов «О тра нспортной безо пасности», «О безо пасности доро жного движе ния», пост ановления Пр авительств а Российской Фе дерации, П ленума Вер ховного Су да Российс кой Федера ции, Указо в Президент а Российско й Федераци и.

Автотранспортное престу пление - это м ассовое со циально-пр авовое явле ние, которое в ыделяется пр и анализе стру ктуры обще й и неосторо жное престу пление. Эт и преступле ния связан ы с наруше нием прави л безопасност и неосторо жная движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств. Взаи мосвязь эт их групп престу плений мож но рассматр ивать как соот ношение ме жду порядк а философс кими категор иями едино го, особого и об щего. Отсю да общност ь и различ ия по ряду с войств, по казателей и х арактерист ик эти кате гории диале ктически с вязаны (гру пп, типов) престу плений.

В качестве от личительно й особенност ью автотра нспортных престу плений высту пает неосторо жная форма в ины (как ле гкомыслие, т ак и небре жность) по от ношению к по ведению, обус лавливающе му как нару шение прав ил дорожно го движени я и эксплу атации автотр анспортных сре дств.

Дорожно-транспортные про исшествия я вляются пре дпосылкой д ля возникно вения престу пления прот ив безопас ности движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств. Такое про исшествие х арактеризуетс я признака ми и админ истративно го правонару шения, и у головно-на казуемого престу пления. Уго ловно-право вой аспект об ычно связа н с таким пр изнаком объе ктивной сторо ны преступ ления, как пос ледствия.

ГЛАВА 2. У ГОЛОВНО-ПР АВОВАЯ ХАР АКТЕРИСТИК А АВТОТРАНС ПОРТНЫХ ПР ЕСТУПЛЕНИЙ

2.1.Объективные пр изнаки автотр анспортных престу плений

Рассматривая во прос об объе ктивной сторо не преступ ления, сле дует сказат ь о том, что в об щем виде д анное понят ие предста вляет собо й внешнее в ыражение со вершенного об щественно о пасного пос ягательств а на тот объе кт, которы й подлежал у головно-пр авовой охр ане[[56]](#footnote-56).

Такой учен ый как В.Н. Ку дрявцев, т акже считает, что объе ктивная сторо на преступ ления может б ыть предст авлена в в иде особого про цесса общест венно опас ного или прот ивоправного пос ягательств а на охран яемые зако ном интерес ы, с точки зре ния последо вательного р азвития те х событий и я влений, котор ые начинаютс я с соверше ния престу пного деян ия и заканч иваются насту плением престу пного резу льтата[[57]](#footnote-57).

Говоря о пр изнаках объе ктивной сторо ны преступ ления, необ ходимо отмет ить наличие т аких призн аков как:

* совершение об щественно о пасного де йствия либо выраженное в форме бездейств ия;
* отрицательно направленный результат, выраженный в том или ином обществен но опасном пос ледствии;
* наличие пр ичинной св язи между ф актически и мевшим место об щественно о пасным дейст вием и насту пившими не гативными пос ледствиями;
* а так же т акие призн аки как вре мя, место, с пособ, обст ановка, орудия и сре дства совер шения престу пления.

Из обозначе нных призн аков объект ивной сторо ны преступ ления, к р азряду обяз ательных в л юбом случае с ледует относ ить фактичес ки соверше нное общест венно опас ное действ ие, которое мо жет быть т акже выраже но и в фор ме бездейст вия.

Кроме того, т акие призн аки как насту пление тех и ли иных об щественно о пасных пос ледствий и н аличие прич инной связ и будут сч итаться об язательным и признака ми при хар актеристике м атериальны х составов престу плений. В теор ии уголовно го права и ные обозначе нные призн аки считаютс я и рассматр иваются в к ачестве фа культативн ых.

Если непосре дственно го ворить об объе ктивной сторо не преступ ления, котор ая характер изует тако й состав к ак ст. 264 У К РФ, то ну жно сказат ь о наличи и следующи х признако в:

* нарушение пр авил безоп асности дв ижения или э ксплуатаци и механичес ких транспорт ных средст в;
* наступление о пределенны х в законе пос ледствий;
* наличие пр ичинной св язи между фактом нарушения пр авил и насту пившими в резу льтате пос ледствиями.

Также если ост ановиться н а том, что и менно по сост аву престу пления, пре дусмотренно му ст. 264 У К РФ следует по нимать под об щественно о пасными де яниями, то ну жно понимат ь под ними ф актическое несоб людение пр авил, каса ющихся: -доро жного движе ния; -или э ксплуатаци и транспорт ных средст в.

Ранее в теор ии и на пр актике часто воз никали дис куссии по по воду того, с ледует ли сч итать указ анное престу пление состо явшимся и со вершенным пр и наличии л ишь одного из у казанных в ыше наруше ний, или же д ля того, чтоб ы привлечь л ицо к уголо вной ответст венности по д анному сост аву престу пления требуетс я одновреме нное допуще ние обоих переч исленных н арушений[[58]](#footnote-58).

Однако, спр аведливост и ради, ну жно отметит ь, что подоб ные споры все же к асались ан алогичного сост ава престу пления, котор ый был пре дусмотрен е ще положен иями УК РСФС Р года, поскольку по ст. 211 со держала ме жду указан ием на подоб ные наруше ния союза « и». В насто ящее время нет необ ходимости в воз никновении по добных споро в, в связи с те м, что по ст. 264 У К РФ приме няется межу у казанными н арушениями со юз « или», что го ворит о то м, что объе ктивная сторо на в виде со вершенных об щественно о пасных дейст вий будет в ыражена и пр и наличии хот я бы одного из у казанных н арушений.

Так, в соот ветствии с по ложениями п. 3 Пост ановления П ленума Вер ховного Су да РФ «О су дебной пра ктике по де лам о престу плениях, с вязанных с н арушением пр авил дорож ного движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств, а та кже с их не правомерны м завладен ием без це ли хищения» отр ажено, что в то м случае, ко гда суд бу дет призна вать лицо в иновным в со вершении у казанного престу пления, необ ходимо будет в об язательном пор ядке отраз ить, какие и менно нару шения были до пущены дан ным лицом и в че м они выраз ились[[59]](#footnote-59).

Таким образо м, для того, чтоб ы выполнит ь указанные и обоз наченные в д анном Пост ановлении П ленума Вер ховного су да требова ния, и сле дователям и су ду необход имо будет по мимо ст. 264, н ашедшей свое отр ажение в У К РФ, также обр ащаться и к и ным нормат ивно-право вым актам, к котор ым есть отс ылка в соот ветствии с н аличием бл анкетной д испозиции по ложений ст. 264 У К РФ.

В частност и главная отс ылка бланкет ной диспоз иции указа нного сост ава престу пления про исходит к ФЗ «О безо пасности доро жного движе ния» и к Пр авилам доро жного движе ния. Несом ненно, указ анные прав ила являютс я особым об щим нормат ивным акто м, в соответст вии с котор ым происхо дит основн ая регламе нтация пор ядка дорож ного движе ния в преде лах и гран ицах территор ии всей Росс ийской Федер ации. Одна ко в то же вре мя нельзя го ворить о то м, что дан ные Правил а можно рас ценивать к ак единстве нный нормат ивный акт в соот ветствии с котор ым происхо дит регламе нтация сост ава престу пления, пре дусмотренно го положен иями ст. 264 У К РФ, поско льку в той ре дакции, в которо й представ лен указан ный состав престу пления в н астоящее вре мя при опре делении и уст ановлении об язательных э лементов объе ктивной сторо ны преступ ления необ ходимо так же руководст воваться по ложениями и ных подзако нных актов. Реч ь идет, на пример, Постановление Правительства РФ №1090 об Ос новных поло жениях по дo пуску транс портных сре дств к экс плуатации и об язанности до лжностных л иц по обес печению безо пасности доро жного движе ния[[60]](#footnote-60), о Правил ах техничес кой эксплу атации и со держании по движного сост ава автомоб ильного тр анспорта[[61]](#footnote-61), об инстру кциях и дру гих нормат ивных акта х, затраги вающих особе нности осу ществления пере возки отде льных грузо в и иные.

Также нужно от метить, что все переч исленные по дзаконные а кты тоже о казывает оче нь важное в лияние на во прос об опре делении пр изнаков объе ктивной сторо ны преступ ления по ст. 264 У К РФ. Связ ано это в пер вую очеред ь с тем, что в те ксте указа нных подза конных акто в находят с вое отраже ние те пре делы поведе ния участн иков дорож ного движе ния, в соот ветствии с котор ыми они до лжны дейст вовать при осу ществлении д вижения на тр анспортом сре дстве. В ч астности, в соот ветствии с и х положени ями устана вливаются гр аницы возмо жного и до лжного пове дения лица, у правляющего тр анспортным сре дством, котор ый, в свою очере дь, являетс я субъекто м состава престу пления, ре гламентиро ванного по ложениями ст. 264 У К РФ.

Речь идет о пр авовой рег ламентации не посредстве нного того по ведения, которое воз можно и до пустимо со сторо ны водител я транспорт ного средст ва и которое я вляется не допустимым.

Такой учен ый как Б.А Кур инов в рам ках науки у головного пр ава задава лся вопросо м, касающи мся того, воз можно ли пр ивлечение л ица, управ ляющего тр анспортным сре дством лиш ь к ответст венности з а нарушение нор м, предусмотре нных ПДД, и ли же допус кается воз можность пр ивлечения е го к ответст венности по д анному сост аву престу пления и пр и фактичес ком наруше нии им ины х общеприн ятых норм пре досторожност и, которые мо гли и не н айти своего отр ажения в П ДД и в ино м норматив ном акте?[[62]](#footnote-62)

Указанный а втор полаг ает, что необ ходимо при д аче оценки по ведения ли ца, управл яющего тра нспортным сре дством, та кже руково дствоватьс я и теми пр авилами, котор ые можно н азвать как об щепризнанн ые правила пре досторожност и и которые не н ашли своего отр ажения в те ксте нормат ивно- право вых актов. Н аличие подоб ной возмож ности он обос новывает те м, что невоз можно в пр инципе в те ксте нормат ивных акто в предусмотрет ь все нару шения, котор ые могли б ыть допуще нным лицом, у правляющим тр анспортным сре дством.

Полагаем, что все же точ ка зрения, котор ая была да на Б.А. Кур иновым не может б ыть призна нной обосно ванной и це лесообразно й в виду то го, что в це лом, право вая основа в сфере безо пасности доро жного движе ния не ско нцентриров ана и не сосре доточена ис ключительно н а нормах П ДД, поскол ьку данные пр авила содер жаться и в и ных нормат ивных акта х. Обозначе нная Б.А. Кур иновым поз иция не на шла поддер жки и иным и учеными в об ласти уголо вного прав а. Считаем, что в л юбом случае, пр авила доро жного движе ния могут со держаться и б ыть отраже ны исключите льно в нор мах права. Т аким образо м, не может и дти речи о з акреплении и х в иных к аких-либо «об щепринятых пр авил предосторо жности».

В целом же, го воря о нару шении ПДД пр именительно к д испозиции ст.

264 УК РФ мо жно их обоз начить как несоб людение ли цом, управ ляющим тра нспортным сре дством, те х норм и пр авил поведе ния, котор ые были за креплены н а законодате льном уров не для того, чтоб ы гарантиро вать и реа льно обеспеч ить безопас ность доро жного движе ния в резу льтате дви жения транс портных сре дств. Таки м образом, реч ь идет об отсту плении от з акрепленны х правил с с амого моме нта начала д вижения, а т акже отъез да с места сто янки до осу ществления по лной остано вки транспорт ного средст ва[[63]](#footnote-63).

Рассмотрим бо лее подроб но конкрет ные случаи н арушения П ДД и прави л эксплуат ации транс портных сре дств. Анал изируя мно гочисленные

приговоры р айонных су дом по Росс ии, необхо димо прийт и к выводу о то м, что в бо льшинстве с лучаев в с лучае приме нения поло жений ст. 264 У К РФ речь и дет о нару шении прав ил дорожно го движени я, среди котор ых зачасту ю лица, упр авляющие тр анспортным сре дством, до пускают нару шения допуст имой скорост и движения; проез д на запре щающий сиг нал светофора; несоб людение дист анции до в переди иду щего транс портного сре дства; непре дставление пре имущества д вижения пе шеходам пр и переходе и ми проезже й части по нере гулируемому пе шеходному пере ходу и иные.

Ко второй р азновидност и правил, котор ые могут б ыть наруше ны лицом, у правляющим тр анспортным сре дством для то го, чтобы и мело место соб людение объе ктивной сторо ны преступ ления, пре дусмотренно го ст. 264 У К РФ относ ятся прави ла, касающ иеся осущест вления экс плуатации тр анспортных сре дств. К ни м можно от нести те пр авила, котор ые были за креплены в те ксте нормат ивно-право вых актов и пре дставляют собо й определе нные меры, н аправленные н а обеспече ние должно го и необхо димого тех нического состо яния, а та кже техничес кой исправ ности транс портного сре дства, его обору дования и и ных элементо в конструк ции[[64]](#footnote-64).

Поскольку в д испозиции ст. 264 У К РФ отсутст вует указа ние на ту и ли иную фор му соверше ния указан ного престу пного деян ия, то сле дует иметь в в иду, что т акая форма мо жет быть в ыражена ка к в опреде ленных дейст виях, так и в без действии[[65]](#footnote-65), что пред полагает к ак активну ю, так и п ассивную фор му поведен ия. В юрид ическом см ысле под н арушением, пр авонарушен ием понимаетс я акт чело веческого по ведения, в ыраженный в де йствии или без действии.

Говоря о фор мах соверше ния объект ивной сторо ны преступ ления, пре дусмотренно го ст. 264 У К РФ, нужно с казать о то м, что при менительно к д анному сост аву престу пления не пре дставляет особо й сложност и определит ь в каких с итуациях по ведение ли ца, осущест вляющего у правление тр анспортным сре дством мож но расцени вать как де йствие, а в к аких ситуа циях, как без действие.

Так, напри мер, в том с лучае, есл и имело место н арушение п. 10.1 П ДД, которое в ыражено в от казе водите лем от при нятия тех мер, котор ые могли б ы позволит ь транспорт ному средст ву снизить с корость вп лоть до по лной остано вки, то, несо мненно, реч ь в таком с лучае будет и дти о безде йствии со сторо ны водител я, так как о н не предпр инял тех мер, котор ые должны б ыли быть пре дприняты с е го стороны.

В том же с лучае, есл и лицо, упр авляющее тр анспортным сре дством, на против, до пустил пре вышение то й скорости, котор ая была уст ановлена доро жными знак ами или соот ветствующи ми нормами П ДД в завис имости от ко нкретного в ида местност и, то в та ком случае мо жно вести реч ь о наличи и со сторо ны водител я фактов престу пного безде йствия.

В связи с из ложенным, по лагаем, что бо лее целесообр азно считат ь, что при менительно к сост аву престу пления, пре дусмотренно му ст. 264 У К РФ речь мо жет идти к ак о налич ии активно й, так и о н аличии пасс ивной форм по ведения[[66]](#footnote-66).

В соответст вии с поло жениями УК РФ в н ынешней ре дакции к ч ислу право вых последст вий можно от нести такие к ак:

* тяжкий вре д здоровью;
* смерть одно го лица;
* смерть одно го или более л иц.

Отдельно хоте лось бы ост ановиться н а таких пос ледствиях к ак причине ние тяжкого вре д здоровью, пос кольку его о пределение н а практике в ызывает на ибольшие тру дности. Та к, квалифи цирующими пр изнаками пр ичинения т яжкого вре да здоровь ю человека я вляются: пр ичинение вре да, создающего о пасность д ля жизни че ловека[[67]](#footnote-67). В том случ ае, если пр и совершен ии лицом об щественно о пасного де яния сущест вовала опас ность для ж изни потер певшего, то у же не имеет з начения, к акие насту пили после дствия в резу льтате совер шения данно го преступ ления, тако й вред уже бу дет считат ься тяжким. Д аже в том с лучае, есл и медицинс кие работн ики своевре менно прие хав на вызо в, и приме нив все необ ходимые мер ы для спасе ния жизни потер певшего, с могли это с делать, нес мотря на и х действия и воз можное улуч шение самочу вствия потер певшего, т акой вред з доровью всё р авно будет к валифициро ван как тя жкий.

Вред , опас ный для жиз ни может з аключаться и в обр азовании те лесных повре ждений, и в по явлении забо леваний и п атологичес ких состоя ний. К тем по вреждениям, котор ые предста вляют опас ность для ж изни относ ят две раз новидности: те те лесные повре ждения, хар актер котор ых уже явл яется опас ным для жиз ни и телес ные повреж дения следст вием котор ых стало р азвитие та кого состо яния, в резу льтате которо го человек мо жет умерет ь.

К первым в идам повре ждений мож но определ ить те, котор ые затрону ли работу ж изненно ва жных органо в человека, а и менно, спе цифические по вреждения го ловного моз га, черепа; у шибы голов ного мозга т яжелой сте пени; прон икающие ра нения позво ночника; г лубокие ра нения в об ласть трохее в, глотки, горт ани, пищево да, мочево го пузыря; р анения гру дной клетк и; разрывы не которых внутре нних органо в; тяжелые тер мические о жоги и дру гие.

К другим в идам повре ждений относ ят те, котор ые в резул ьтате повле кли за собо й формиров ание таких состо яний, котор ые создают у грозу для ж изни челове ка: шок тя желой степе ни; острая сер дечная и сосу дистая недостаточность, а т акже иные в иды тяжелы х состояни й, либо со вокупность нес кольких та ких состоя ний. Постановление правительства РФ № 552 «Об утверждении правил определения степени тяжест и вреда, причиненного здоровью человека».

* потеря зре ния, речи, слух а либо иного ор гана или потер я функции д анным орга ном[[68]](#footnote-68). Для того, чтоб ы было приз нано, что у потер певшего имеетс я потеря зре ния необхо димо, чтоб ы у него б ыла обнару жена абсол ютная посто янная незр ячесть в от ношении дву х глаз, либо воз никновение с итуации, ко гда челове к способен в идеть не бо лее чем на р асстоянии 2 метров. В то м случае, ес ли у потер певшего в резу льтате совер шения в от ношении не го обществе нно опасн ых противо правных де яний набл юдается потер я зрения у о дного из г лаз, то да нное состо яние расце нивается к ак неизмен ная безост ановочная потер я трудоспособ ности свыше 1/ 3 и такой вре д расценив ается как т яжкий вред з доровью. Что к асается утр аты речево й функции, то реч ь идет об отсутст вии возмож ности произ носить чле нораздельн ые звуки, в с вязи с чем дру гие люди не мо гут понять то, что хочет в ыразить та кой челове к.

В части потер и слуха то д анное состо яние выраж ается либо в абсо лютной утр ате слуха, л ибо в непо правимом состо яние, при которо м в 3-5 см от ор ганов слух а лицо не мо жет распоз нать речи л юдей.

Говоря об утр ате функци й определе нного орга на или абсо лютной потере т акого орга на речь идет о ф актической без возвратной утр ате таких ко нечностей к ак руки ил и нога, та к и их ампут ирование н а расстоян ии не ниже ко ленного ил и локтевого суст ава. В ост альных вар иантах в ч асти расце нивания утр аты опреде ленной част и конечност и следует ис ходить из уро вня стойко й утраты тру доспособност и. Стоит от метить, что р асцениваетс я как прич инение тяж кого вреда з доровью, ес ли в резул ьтате утрат ы или потер и функций деторо дных органо в лицо не бу дет обладат ь способност ью к оплодот ворению, з ачатию или деторо ждению;

* прерывание беременности. В данном с лучае для то го, чтобы пр изнать насту пление дан ных последст вий тяжким вре дом срок тече ния береме нности не и грает роли, в ажна лишь чет ко обуслов ленная прич инная связ ь между те ми травмам и, которые б ыли причине ны и преры ванием бере менности. При этом воз можно приз нание тяжк им вредом з доровью не то лько посто янное хрон ическое психическое расстройство, но и временное расстройство. В ажным усло вием являетс я наличие пр ямой причи нной между те ми телесны ми поврежде ниями, котор ые возникл и в результ ате общест венно опас ных действ ий преступ ника и обр азовавшимс я расстро йством пси хики[[69]](#footnote-69). Данная пр ичинная св язь должна по длежать уст ановлению н а основани и заключен ия квалифи цированных с пециалисто в при прове дение судеб но-психиатр ической экс пертизы в от ношение потер певшего. Т аким специ алистом и бу дет оценив аться степе нь тяжести то го вреда, котор ый был прич инен здоро вью потерпе вшего;
* заболевание н аркоманией и ли токсико манией;
* неизгладимое обезобр аживание л ица. В качест ве обезобр аживания сч итается воз никновение у потер певшего та ких повреж дений, в резу льтате котор ых его лицо бу дет иметь безобр азный, отго няющий, пу гающий вид. О то м, что лицо потер певшего бы ло обезображено н а свое усмотре ние на осно вании закл ючений мед ицинских ор ганизаций, вр ачей, реше ние приним ают органы с ледствия, су д. Судебно- медицинска я экспертиз а при этом до лжна опреде лить, могут л и считатьс я такие по вреждения не про ходящими со вре менем, пож изненными. Пр и этом обыч но эксперт ы дают такое з аключение, со гласно которо му устанав ливается, что те лесные повре ждения, име ющиеся на л ице могут б ыть устране ны лишь посре дством при менения пл астической, и ли косметичес кой операц ии.
* Таким образо м, даже ес ли есть ос нования по лагать, что обр азовавшиес я на лице у потер певшего шр амы, рубец с могут с тече нием опреде ленного вре мени умень шиться, а т акже незав исимо от сте пени важност и для жизн и и объема т аких повре ждений так ие поврежде ния всё ра вно будут от носиться к к атегории по вреждений, нос ящих обезобр аживающий х арактер - з начительна я стойкая утр ата общей тру доспособност и не менее че м на 1/3, т акже заведо мо для вино вного абсо лютное лише ние возмож ности для потер певшего за ниматься с воей професс иональной де ятельность ю. Таким обр азом прово дится разгр аничение ме жду утрато й общей тру доспособност и и професс иональной, что, несо мненно, яв ляется обос нованным. Т ак, по ранее де йствовавше му законод ательству пре дусматрива лась ответст венность л ишь в том с лучае, ког да потерпе вший лишалс я общей тру доспособност и, в том же с лучае, ког да лицо, со вершившее прот ивоправное об щественно о пасное дея ние, заведо мо зная спе цифику работ ы потерпев шего, лиша л его того ор гана или то й части те ла без которо й потерпев ший не смо жет продол жать заним аться свое й профессио нальной де ятельность ю, его дейст вия не под падали под д анный квал ифицирующи й признак, пре дусматрива ющий причи нение тяжко го вреда з доровью ли шь в случае утр аты потерпе вшим общей тру доспособност и[[70]](#footnote-70).

Так, напр имер, лицо, я вляющееся професс иональным де густатором в ин, престу пник посре дством спе циальных х имических сре дств, или и ными способ ами может л ишить таки х органов к ак язык и нос, те м самым ли шая возмож ности пользо ваться в д альнейшем в кусовыми и обо нятельными ре цепторами. Т акие дейст вия можно по де йствующему У К РФ квалиф ицировать к ак заведому ю утрату воз можности д ля потерпе вшего зани маться професс иональным в идом деяте льности.

Квалификация по ч. 1 ст. 264 У К РФ не из менится от то го, какому ко личеству л иц ( одному, д вум, трём и ли более) б ыл причине н тяжкий вре д здоровью, хот я отмеченное обсто ятельство бу дет учтено пр и назначен ия судом н аказания. О днако это пр авило не р аспростран яется на с лучаи прич инения смерт и, т.к. ст. 264 У К РФ предус матривает в ч. 5 от ветственност ь за наруше ние ПДД ил и эксплуат ации транс портных сре дств, повле кшие смерт ь двух или бо лее лиц.

Ответственность во дителей тр анспортных сре дств по ч. 3 ст. 264 У К РФ за нару шения ими П ДД, повлек ших наступ ление смерт и человека, в пр актике судо в города С аранска та кже встреч ается, хот я реже - н а их долю пр иходится 3 у головных де ла из 10 р ассмотренн ых судами по ст. 264 У К РФ. Практ ика судов с видетельст вует, что вре мя наступле ния смерти уч астника дв ижения от ДТ П может быт ь неодинако во: в одни х случаях (что б ывает чаще) с мерть насту пает на месте про исшествия, а в дру гих - смерт ь наступает вс ледствие пр ичиненного л ицу тяжкого вре да здоровь ю в больни це( она мо жет наступ ить на сле дующий ден ь, а может и через не делю). Гла вное в том, что з десь требуетс я наиболее в нимательно уст анавливать пр ичинную св язь и обязательно о пределить, не в мешались л и в развит ие причинно й связи «пр ивходящие ф акторы» та кие как, н апример, бо лезнь потер певшего[[71]](#footnote-71).

Что касаетс я нарушени я ПДД или э ксплуатаци и транспорт ных средст в причинив шее по неосторо жности смерт ь двух или бо лее лиц (ч. 5 ст. 264 У К РФ), то у головные де ла об этом престу плении в изуче нной мной пр актике тре х судов Алт айского кр ая встреча лись крайне ре дко – 4-5 де л из 100. В н астоящее вре мя в связи с из менениями в ст. 264 У К РФ, стал и инкримин ировать ч. 2, ч.4, ч.6 ст. 264 У К РФ, как пр и нарушени и ПДД или э ксплуатаци и транспорт ных средст в, соверше нное лицом, н аходящимся в состо янии опьяне ния. Неред ки случаи, ко гда в резу льтате совер шения одно го деяния о дновременно мо гут наступ ить различ ные престу пные после дствия, пре дусмотренн ые разными ч астями ст. 264 У К РФ: скаже м, смерть че ловека и пр ичинение т яжкого вре да здоровь ю другому.

Для привлече ния водите ля механичес кого транс портного сре дства к уго ловной ответст венности и е го осужден ия по ст. 264 У К РФ следо вателю и су ду надлежит уст ановить и дру гой обязате льный приз нак объект ивной сторо ны этого престу пления – пр ичинную св язь между е го нарушен ием ПДД ил и эксплуат ации транс портных сре дств и насту пившими престу пными после дствиями с те м, чтобы по дтвердить, что т акие после дствия дейст вительно н аступили вс ледствие н арушения д анным лицо м правил, а не в резу льтате дейст вия посторо нних сил.

Обобщение исс ледованных м атериалов су дебной пра ктики показ ывает, что в бо льшей част и уголовны х дел о престу плениях по ст. 264 У К РФ устано вление прич инной связ и вызывает тру дности для с ледователя и су да. Нередко про исходят и т акие ДТП, в котор ых вопрос о н аличии или отсутст вии причин ной связи в лечет знач ительные тру дности для пр авопримените ля, порожд ает ошибки в де ятельности су дебно-следст венных орг анов. Возн икновение по добных вопросо в на практ ике объясн яется тем, что престу пные после дствия от ДТ П по ст. 264 У К РФ во все х остальны х случаях кро ме тех, ко гда причин а ДТП была н алицо, высту пают следст вием дейст вия не од ной какой- либо причи ны, а резу льтатом вз аимодейств ия множест ва причин и ус ловий( так б ыло по каж дому 3-4 у головному де лу из 10 р ассмотренн ых).

* 1. Субъективные пр изнаки автотр анспортных престу плений

Субъективная сторо на – один из чет ырех элеме нтов соста ва преступ ления. Она пре дставляет собо й психичес кое отноше ние лица к со вершаемому и м обществе нно опасно му деянию, х арактеризу ющееся вино й, мотивом, це лью и эмоц иями[[72]](#footnote-72).

Особенность субъе ктивной сторо ны заключаетс я в том, что о на не толь ко предшест вует испол нению престу пления, фор мируясь в в иде мотива, у мысла, пла на преступ ного поведе ния, но и со провождает е го от нача ла и до са мого конца престу пного деян ия, предст авляя собо й своеобраз ный самоко нтроль за со вершаемыми де йствиями[[73]](#footnote-73).

В соответст вии с поло жениями Ко нституции РФ в ина лица, со вершившего престу пления пре дставляет собо й значимый пр изнак, так з акреплено по ложение о то м, что уго ловная ответст венность мо жет наступ ить лишь пр и наличии в ины. Также су ществует по ложение, со гласно которо му человек до лжен считат ься невино вным до те х пор, пок а виновност ь не будет до казано в соот ветствии с те м порядком, котор ый установ лен федера льным зако нодательст вом или на ос новании пр иговора су да, которы й вступил в з аконную си лу[[74]](#footnote-74).

Вина предст авляет собо й безуслов ный, важны й признак субъе ктивной сторо ны соверше нного прот ивоправного об щественно о пасного де яния. Под в иной следует по нимать пси хологическое от ношение ли ца, соверш ившего престу пление к с амому деян ию, которое о н совершает, а т акже к тем пос ледствиям, котор ые наступи ли. Изучен ие вины пр инято счит ать осново полагающим в у головно-пр авовой теор ии.

В настоящее вре мя существует д ве основные теор ии в части су щности вин ы: психоло гическая и о ценочная. Н а территор ии Российс кой Федера ции принято пр инимать во в нимание пс ихологичес кую концеп цию вины, со гласно которо й вина обоз начается во левыми и и нтеллектуа льными сторо нами. Так, пр и осознани и обществе нной опасност и деяния и р аспознаван ии тех пос ледствий, котор ые могут н аступить мо жно говорит ь об интел лектуально й стороне пс ихологичес кой концеп ции вины[[75]](#footnote-75). А вот же лание и осоз нанное поз воление, и ли безразл ичное отно шение к те м последст виям, котор ые могут пре дставлять об щественную о пасность – сост авляет воле вую сторону д анной психо логической ко нцепции ви ны[[76]](#footnote-76).

В настоящее вре мя согласно по ложениям У К РФ дейст вует и про исходит пр изнание дву х форм вин ы: умысел и неосторо жность. Пр и этом в соот ветствии с у головным з аконодател ьством умысе л принято по дразделять н а прямой и н а косвенны й, а виды неосторо жности - ле гкомыслие и небре жность. Су ществование в ины возмож но лишь в те х формах и в идах, котор ые закрепле ны уголовн ым законод ательством. Т ак, в соот ветствии с у головным з аконодател ьством воз можно совер шение умыш ленного об щественно о пасного прот ивоправного де яния при кос венном либо пр и прямом у мысле[[77]](#footnote-77). При этом, пр ямой умысе л представ ляет собой со вершение т акого прот ивоправного де яния в про цессе совер шения которо го лицо осоз навало общест венную опас ность свои х действий (без действий), пре двидело воз можность и ли неизбеж ность насту пления общест венно опас ных последст вий и жела ло их насту пления. Кос венный умысе л возникает в те х случаях, ко гда лицо осоз навало общест венную опас ность свои х действий (без действий), пре двидело воз можность н аступления об щественно о пасных пос ледствий, не же лало, но соз нательно до пускало эт и последст вия либо от носилось к н им безразл ично. По неосторо жности, а и менно по ле гкомыслию, пр изнают совер шение престу пления, ко гда лицо пре двидело воз можность н аступления об щественно о пасных пос ледствий с воих дейст вий (безде йствий), но безос новательно н адеялся на пре дотвращение эт их последст вий. В пос леднее вре мя наиболее ч асто такая фор ма вины прос леживается пр и совершен ии лицами доро жно- транс портных про исшествий в с вязи с участ ившимися с лучаями их со вершения. Т ак, подсуд имому было пре дъявлено об винение в со вершении престу пления, пре дусмотренно го ч. 1 ст. 264 У К РФ, в резу льтате которо го был прич инен тяжки й вред здоро вью потерпе вшего.

Судом было уст ановлено, что по дсудимый про явил престу пное легко мыслие и не внимательност ь к той обст ановке, котор ая происхо дила вокру г него, и в место того, чтоб ы затормоз ить, имея все необ ходимые те хнические х арактерист ики, котор ые были у а втомобиля, не пре дотвратив столкновение, а ре шил сделат ь объезд Т аким образо м, подсуди мый предви дел наступ ление общест венно-опас ных последст вий от совер шения таки х своих де йствий, но безос новательно н адеялся на и х предотвр ащение[[78]](#footnote-78).

В целом, про водя грань ме жду престу пным легко мыслием и кос венной вино й, следует и меть в виду, что пр и легкомыс лии лицо пре двидит тол ько возмож ность насту пления отр ицательных пос ледствий и н адеется на то, что не гативных пос ледствий у дастся избе жать, в то вре мя как при кос венном умыс ле нет расчет а лица на то, что у дастся избе жать отриц ательных пос ледствий от с воих дейст вий, лицо осоз нанно допус кает возни кновение т аких негат ивных после дствий, либо от носится к и х наступле нию безраз лично.

Так, по пр иговору Ча мзинского р айонного су да (Респуб лики Мордо вия) подсу димый обви нялся в со вершении престу пления, пре дусмотренно го ч. 1 ст. 264 У К РФ. подсу димый С. де йствуя небре жно по отно шению к воз можности н аступления об щественно-о пасных пос ледствий в в иде дорожно-тр анспортного про исшествия, в резу льтате которо го для участ ников доро жного движе ния будет соз дана опасност ь для движе ния и прич инения вре да, при это м не учиты вала особе нности и состо яние транс портного сре дства и груз а, дорожные и метеоро логические ус ловия, скорост ь, с которо й она двиг алась, не обес печивала воз можности посто янного контро ля за движе нием транс портного сре дства, тем с амым наруш ила требов ания п.10. 1 ( во дитель дол жен вести тр анспортное сре дство со с коростью, не пре вышающей уст ановленного о граничения.

Подсудимый в ыехала на обоч ину полосы д вижения в н аправлении с. Ме даево Чамз инского му ниципально го района Рес публики Мор довия где со вершила опро кидывание а втомобиля в к ювет.

В результате доро жно-транспорт ного проис шествия пасс ажиру Потерпевший № 1 пр и вышеуказ анных обсто ятельствах б ыли причине ны следующ ие телесные по вреждения: котор ые повлекл и за собой т яжкий вред з доровью по пр изнаку опас ности для ж изни.[[79]](#footnote-79) На основа нии изложе нного, сле дует отмет ить, что з начение ви ны в теори и и уголов но- правово й практике оче нь велико. Т ак, происхо дит диффере нциация уго ловной ответст венности в соот ветствии с те м, какая и менно формо й вины хар актеризуетс я конкретное престу пление и де яние лица, со вершившего престу пление. Ви на оказывает в лияние на о пределение об щественной о пасности со вершенного престу пления, на к валификаци ю преступн ых деяний[[80]](#footnote-80).

Если же ли цо, управл яющее транс портным сре дством, де йствует ум ышленно, соз навая хара ктер своих де йствий и пре двидя возмо жные после дствия так их действи й, содеянное и м квалифиц ируется не к ак нарушен ие Правил доро жного движе ния или экс плуатации тр анспортных сре дств, а ка к умышленное престу пление прот ив жизни и ли здоровь я, то есть к ак убийство и ли умышлен ное причине ние вреда з доровью[[81]](#footnote-81).

Довольно ч асто на пр актике пси хическое от ношение субъе кта престу пления к пос ледствиям состо ит в небре жности, ко гда водите ль не пред видит возмо жность насту пления пос ледствий, хот я при необ ходимой вн имательност и и предус мотрительност и он долже н был и мо г их предв идеть, пос кольку на не м лежала об язанность пре двидения т аких после дствий. Эт а обязанност ь вытекает из требо вания ПДД б ыть внимате льными и особе нностей доро жной обста новки, в которо й оказался во дитель. Та к, например, ч. 2 п. 10.1 П ДД устанав ливают, что « при возник новении оп асности дл я движения, котору ю водитель в состо янии обнару жить, он до лжен принят ь возможные мер ы к снижен ию скорост и вплоть до ост ановки тра нспортного сре дства».

Так, приве дем пример пр иговора Пост ановление Л ямбирского р айонного су да Республ ики Мордов ия[[82]](#footnote-82) в соответст вии с котор ым граждан ин Е. обви нялся в со вершении престу пления, пре дусмотренно го ч. 1 ст. 264 У К РФ. Граж данин Е об виняется в то м, что он, у правляя авто мобилем, со вершил нару шение прав ил дорожно го движени я, повлекшее по неосторо жности прич инение тяж кого вреда з доровью че ловека, пр и следующи х обстояте льствах:

10.07.2019 гр ажданин Е у правляя авто мобилем мар ки «ВАЗ-210 99», и сле дуя с пасс ажиром А.Р. Ш., находя щимся на пере днем пасса жирском си денье, не пр истегнутом ре мнем безоп асности, д вигался в н аправлении с. Кр ивозерье Л ямбирского р айона Респуб лики Мордо вия, со скорост ью не более 80 к м/ ч ., по те хнологичес кому проез ду сельско хозяйствен ных угодий ме жду населе нными пункт ами с. Алт ары Ромода новского р айона и с. Кр ивозерье Л ямбирского р айона Респуб лики Мордо вия, не пре дприняв все х необходи мых мер дл я обеспече ния безопас ности свое го движени я и других уч астников доро жного движе ния, прояв ил преступ ное легком ыслие и не внимательност ь к окружа ющей обста новке и в н арушении п. п. 8. 1 , 10. 1 . Пр авил дорож ного движе ния Российс кой Федера ции, выпол няя маневр пр и проезде з атяжного по ворота, не с мог удержат ь автомоби ль на полосе с воего движе ния, в резу льтате чего со вершил съез д с техноло гического проез да на обоч ину двигаяс ь по которо й, допусти л опрокиды вание авто мобиля.

В результате д анного доро жно-транспорт ного проис шествия авто мобиль мар ки «ВАЗ-210 99», был ме ханически по врежден, п ассажир авто мобиля А.Р. Ш. получил те лесные повре ждения, по влекшие пр ичинение т яжкого вре да здоровь ю. Кроме того, гра жданин Е. до лжен был в с итуации, которая мо жет предст авлять опас ность пред принять все необ ходимые и до лжные меры, чтоб ы избежать воз никновения по добной ситу ации.[[83]](#footnote-83)

Сложная фор ма вины пре дставлена те м, что было со вершено ум ышленное престу пление, а т акже были пр ичинены тя жкие после дствия, од нако возни кновение по добных пос ледствий не о хватывалос ь в полой мере у мыслов лиц а, то уголо вная ответст венность мо жет считат ься наступ ившей в то м случае, ес ли лицо пре двидело воз можность и х наступле ния, но без дост аточных к то му основан ий самонаде янно рассч итывало на и х предотвр ащение, либо то гда, когда л ицо не пре двидело, но до лжно было и мо гло предви деть возмо жность насту пления подоб ных последст вий[[84]](#footnote-84).

25.10. 201 9 года в утре ннее время, гр ажданин О у правляя автобусо м марки «п аз 32053-70 в те хнически ис правном состо янии, двиг ался по ул. К ирова г. С аранск Рес публики Мор довия в на правлении у л. Степана Р азина по асф альтовому по крытию гор изонтально го профиля без дефе ктов, в ус ловиях свет лого време ни суток, п асмурной по годе без ос адков, ниче м не огран иченной ви димости в н аправлении д вижения. по дъехав к пере крестку ул. К ирова и ул. Сте пана Разин а г. Саранс к Республи ки Мордови я граждани н О остано вился и, убе дившись, что с права движу щихся транс портных сре дств не имеетс я, продолж ил движение, по ворачивая н алево на у л. Степана Р азина граж данин О пр и возникно вении опас ности для д вижения, котору ю он был в состо янии обнару жить, не пре двидя возмо жности насту пления общест венно опас ных последст вий, хотя пр и необходи мой внимате льности и пре дусмотрите льности до лжен был и мо г предвидет ь наступле ние общест венно опас ных последст вий, прибл ижаясь к пе шеходному пере ходу, распо ложенному н а ул. Степ ана Разина, в н арушение п. 10.1 Пр авил дорожного д вижения Российской Федерации, ут вержденных Пост ановлением Со вета Министро в - Правите льства Российской Федерации от 2 3 октября 1 993 года № 10 90 «О Прав илах дорож ного движе ния» с пос ледующими из менениями и д вижения, особе нности и состо яние транс портного сре дства и груз а, дорожные и метеоро логические ус ловия, в ч астности в идимость в н аправлении д вижения котор ая гласит:[[85]](#footnote-85)

«Водитель до лжен вести тр анспортное сре дство со с коростью, не пре вышающей уст ановленного о граничения, уч итывая при это м интенсив ность.

25.10.201 9 года в 06 ч асов 59 ми нут на участ ке автодоро ги, располо женном в 11 метр ах от д. 28 по у л. Степана Р азина г. С аранск Рес публики Мор довия совер шил наезд н а пешехода К\*\*\*, пере ходящую доро гу по ул. Сте пана Разин а по пешехо дному пере ходу справ а налево в н аправлении М икрорайона-1 г. С аранск Рес публики Мор довия.

В результате до пущенных гр ажданином О н арушений Пр авил дорож ного движе ния Российской Федерации пе шеходу К\*\*\*, б ыли причине ны телесные по вреждения: котор ые в своей со вокупности по влекли за собо й тяжкий вре д здоровью, по пр изнаку опас ности для ж изни, от котор ых К\*\*\* 29.10. 201 9 года ско нчалась в Г БУЗ РМ «Кр аснослободс кая МБ».[[86]](#footnote-86)

Смерть К\*\*\* со гласно зак лючению су дебно-меди цинской экс пертизы №146/ 2019 от 05 де кабря 2019 г. н аступила в резу льтате автотр авмы, допу щенные вод ителем гра жданином О, н арушения Пр авил дорож ного движе ния Российской Федерации н аходятся в пр ямой причи нно-следст венной связ и с соверше нным им доро жно-транспорт ным происшест вием и прич инением смерт и К\*\*

В предварите льное слуш ание от потер певшей Потер певший №1 посту пило ходат айство о пре кращении у головного де ла в связи с пр имирением с об виняемым, о ни примири лись, прете нзий к нему о на не имеет.

Суд постано вил: прекратить у головное де ло в отноше нии Гражда нина О обв иняемого в со вершении престу пления, ч. 3 ст. 264 УК РФ, н а основани и ст. [25 УПКРФ](https://sudact.ru/law/upk-rf/chast-1/razdel-i/glava-4/statia-25/), в связи с пр имирением сторо н.

Или так, н апример, по пост ановлению К ировского р айонного су да г. Кемеро во Кемеровс кой област и от 19.10.17 г. Де ло №1-259-17.

Органами пре дварительно го следств ия Прокопье в Д.Ю. обв иняется в со вершении престу пления, пре дусмотренно го ч. 4 ст. 264 У К РФ в г. Ке мерово при с ледующих обсто ятельствах.

21.04.2016 го да около 05 ч асов 40 ми нут водите ль Прокопье в Д.Ю., на ходясь в состо янии опьяне ния и упра вляя автомоб илем марки Х ХХ, государст венный рег истрационн ый №\*\*\*, пере двигаясь в г. Ке мерово по проез жей части у л. Инициат ивная, со сторо ны шоссе Е горова в н аправлении у л. Металлисто в, в районе строе ния, распо ложенного по а дресу: г. Ке мерово ул. И нициативна я, 89, в н арушение п. 14.1 Пр авил дорож ного движе ния Российс кой Федера ции, соглас но которому во дитель тра нспортного сре дства, приб лижающегос я к нерегу лируемому пе шеходному пере ходу, обяз ан уступит ь дорогу пе шеходам, пере ходящим доро гу или всту пившим на проез жую часть (тр амвайные пут и) для осу ществления пере хода, не усту пил дорогу пере ходившему проез жую часть у л. Инициат ивная по нере гулируемому пе шеходному пере ходу пешехо ду ФИО и со вершил на не го наезд.[[87]](#footnote-87)

В результате н арушения во дителем Про копьевым Д. Ю. п. 14.1. Пр авил дорож ного движе ния Российс кой Федера ции и после довавшего вс ледствие это го наезда у правляемого Про копьевым Д. Ю. автомоб иля на пеше хода ФИО, последнему по неосторо жности прич инены: мно гочисленные тр авмы открыто го и закрыто го характер а, указанные тр авмы образо вались одно временно с от крытой чере пно-мозгово й травмой и и меют едины й механизм обр азования, поэто му отдельно от от крытой чере пно-мозгово й травмы не р асцениваютс я по тяжест и причинён ного вреда з доровью, не н аходятся в пр ичинной св язи с насту плением смерт и потерпев шего.

Согласно ч. 3 ст. 15 У К РФ престу плениями сре дней тяжест и признаютс я умышленн ые деяния, з а совершен ие которых м аксимальное н аказание, пре дусмотренное н астоящим Ко дексом, не пре вышает пят и лет лише ния свобод ы, и неосторо жные деяни я, за совер шение котор ых максима льное наказ ание, предус мотренное н астоящим Ко дексом, пре вышает три го да лишения с вободы.

Таким образо м, в судебном з аседании потер певшая ФИО-1, я вляющаяся м атерью пог ибшего ФИО, з аявила ход атайство о пре кращении у головного де ла в отноше нии Прокоп ьева Д.Ю. в с вязи с при мирением с по дсудимым. Потер певшая пояс нила, что по дсудимый пр инес ей сво и извинени я, заглади л причинен ный вред в р азмере 300000 (тр иста тысяч) руб лей, она прост ила Прокоп ьева Д.Ю. и не же лает привле кать его к у головной от ветственност и, от заяв ленных иско вых требов аний отказ алась в по дтверждение че го предста вила суду п исьменное хо датайство, пр иобщенное к м атериалам де ла.

Суд постано вил: прекр атить уголо вное дело и у головное прес ледование в от ношении Про копьева Д. Ю., обвиняе мого в совер шении престу пления, пре дусмотренно го ч. 4 ст. 264 У К РФ на ос новании ст. 25 У ПК РФ в св язи с прим ирением с потер певшей ФИО-1.

При исследо вании субъе ктивной сторо ны преступ ления, пре дусмотренно го положен иями ст. 264 У К РФ следует т акже затро нуть вопрос о то м, в чем состо ят мотивы и це ль соверше ния указан ного престу пления.

Так, можем с казать о то м, что во м ногих иссле дованиях д анные вопросы по к акой- то пр ичине не а нализируютс я ничем.

Воз можно, это с вязано с те м, что дан ные призна ки субъект ивной сторо ны преступ ления не с ледует относ ить к обяз ательным пр именительно к ст. 264 У К РФ, и в с вязи с тем, что во прос об их о пределении и уст ановлении не мо жет рассматр иваться ка к вопрос, котор ый мог бы по влиять на к валификаци ю содеянно го[[88]](#footnote-88).

Однако, по лагаем, что вер ное устано вление мот ива и цели до пущенного н арушения со сторо ны лица, у правляющего тр анспортным сре дством, поз волило бы про вести отгр аничение от обсто ятельств, ис ключающих престу пность дея ния, а име нно от кра йней необхо димости и обос нованного р иска, когд а водитель тр анспортного сре дства прес ледует дост ижение соц иально полез ных целей.

Применительно к ст. 264 У К РФ при ус ловиях кра йней необхо димости ли цо, управл яющее транс портным сре дством, бу дет иметь н амерение пре дотвратить бо льшой вред. Пр имер может с лужить: во дитель дви жется по проез жей части по с воей полосе д вижения, а в переди него в не дозволенно м месте, перебе гают дорогу гру ппа малолет них детей, но с корость тр анспортного сре дства уже не поз воляет вод ителю вовре мя останов иться, не со вершив наез да на них и то гда, для то го, чтобы избе жать с ним и столкнове ния, водите ль совершает по ворот руля в право, в сторо ну обочины, о днако при это з адевает про ходившую м имо бабушку.

Кроме того, сч итаем необ ходимым та кже учитыв ать состоя ние самого л ица, осущест вляющего у правление тр анспортным сре дством. Та к, в случае, ес ли при упр авлении ли цом транспорт ным средст вом у него с лучился сер дечный присту п, или, на пример, внез апный присту п эпилепси и, то тогд а даже есл и и будут и меть место не гативные пос ледствия, то у же не будет и дти речи о воз можности во дителя пре двидеть та кие последст вия.

*Выводы по 2 г лаве:*

На основан ии изложен ного по объе кту и объе ктивной сторо не, необхо димо сделат ь ряд выво дов.

Во-первых, кро ме тех тра нспортных сре дств, указ ание на котор ые прямо д ано в тексте ст. 264 У К РФ к раз новидности ме ханических тр анспортных сре дств следует от нести и ин ые транспорт ные средст ва, которые в соот ветствии с из ложениями и требо ваниями ПД Д также мо гут считат ься разнов идностью ме ханических тр анспортных сре дств. В св язи с этим, с ледует сказ ать о том, что те ме ханические тр анспортные сре дства, котор ые прямо переч ислены в д испозиции ч. 1 ст. 264 У К РФ, а та кже в примеч ании 1 к у казанной ст атье, нельз я считать абсо лютным, по лным и исчер пывающим.

Во-вторых, субъе кт преступ ного посяг ательства пре дставляет собо й многогра нный терми н. Основны м значение м определе ния и уста новления объе кта престу пного пося гательства я вляется то, что в соот ветствии с н им устанав ливается со циальная су щность и об щественная о пасность то го или ино го преступ ного деяни я. Кроме то го, наличие чет кого и емко го термина объе кта престу пного пося гательства ну жно для то го, чтобы д ать юридичес кую квалиф икацию тем и ли иным престу пным деяни ям. Проана лизировав р азличные точ ки зрения уче нных, прихо дим к выво ду о том, что н аиболее це лесообразн ым было бы по нимать под объе ктом престу пления охр аняемое уго ловным зако ном общест венное отно шение, на которое пос ягает лицо, со вершающее престу пление, и котор ым в ходе со вершения то го или ино го деяния, пр изнанного престу пным, прич иняется либо мо жет быть пр ичинен вре д.

В-третьих, ну жно также от метить нал ичие связи ме жду рассмотре нными понят иями «безо пасность доро жного движе ния» и «безо пасность э ксплуатаци и». Основн ая связь состо ит в том, что в це лом, то те хническое состо яние, которое и меется у ко нкретного тр анспортного сре дства долж но в полной мере соот ветствоват ь, а также г арантироват ь и обеспеч ивать безо пасность доро жного движе ния. Также д анные понят ия выступа ют между собо й в отноше ниях как це лое и част ное. При это м частным тер мином являетс я «безопас ность эксп луатации», пос кольку безо пасность доро жного движе ния являетс я более широ ким понятие м.

В-четвертых, ст. 264 У К РФ распо ложена в г лаве 27 УК РФ, котор ая именуетс я как «престу пления прот ив безопас ности движе ния и эксп луатации тр анспорта». Т акже указа нная глава р асположена в р азделе УК I X, названно й:

«Преступления прот ив обществе нной безоп асности и об щественного пор ядка». В к ачестве ро дового объе кта указан ного соста ва преступ ления можно пр изнать общест венную безо пасность и об щественный пор ядок, в качест ве видового объе кта – безо пасность доро жного движе ния и эксп луатации ме ханических тр анспортных сре дств, а в и дее непосре дственного объе кта нужно р ассматриват ь – безопас ные услови я движени я и эксплу атации кон кретного тр анспортного сре дства в ка ждом случае со вершения престу пления, а до полнительн ым непосре дственным объе ктом должн ы выступат ь жизнь и з доровье че ловека.

В-пятых, объе ктивная сторо на преступ ления, пре дусмотренно го ст. 264 У К РФ выраже на деянием в в иде наруше ния ПДД ил и эксплуат ации транс портных сре дств, престу пными после дствиями в в иде причине ния тяжкого вре да здоровь ю, смерти о дного или нес кольких ли ц и причин ной связи ме жду ними;

В-шесты, пос кольку ответст венность по ст. 264 У К РФ может н аступить то лько в случ аи причине ния престу пных после дствий, пре дусмотренн ых этой ст атьей, то по с воей констру кции соста в преступле ния по ст. 264 У К РФ предст авлен как м атериальны й и означает, что пр и отсутств ии последст вий уголов ная ответст венность з а ДТП искл ючается.

На основан ии изложен ного по субъе кту и субъе ктивной сторо не, необхо димо сделат ь ряд выво дов.

Во-первых, пр именительно к ст. 264 У К РФ речь мо жет идти л ишь о спец иальном субъе кте престу пления, котор ый будет об ладать сле дующими пр изнаками: ф изическое л ицо, вменяе мое, дости гшие шестн адцатилетне го возраст а, лицо, осу ществляющее у правление ме ханическим тр анспортным сре дством.

Во-вторых, ну жно обратит ь внимание н а разъясне ние сущност и нормы ст. 264 У К РФ, в соот ветствии с которо й не имеют су щественного з начения, и в пр инципе не в лияют на воз можность пр ивлечения к у головной от ветственност и по данно му составу престу пления так ие обстояте льства, ка к: было ли н аделено ли цо, осущест вляющее фа ктическое у правление тр анспортным сре дством, пр авом его у правления и ли не было н аделено; и меется ли в де йствительност и у данного л ица, управ лявшего тр анспортным сре дством пра во собстве нности на не го, либо н аличие дру гих правов ых основан ий( заключе нный договор без возмездного ис пользовани я, либо за ключенный до говор арен ды); было л и данное тр анспортное сре дство в де йствительност и закрепле но за орга ном государст венной или му ниципально й власти, об щественной л ибо другой ор ганизацией; б ыло ли то у правление, которое и мело место н а практике, со вершено на пр авомерной ос нове, или же о но было осу ществлено не правомерно ( при соверше нном хищен ии транспорт ного средст ва или же пр и его угоне); об ладало ли то л ицо, которое ф актически у правляло тр анспортным сре дством, опре деленными н авыками его во ждения, ил и такие на выки вожде ния у лица отсутст вовали; бы ло ли совер шено указа нное престу пление в с лучае факт ического ис полнения л ицом возло женных на не го трудовы х обязанносте й или же о н свершил у казанное престу пление во в нерабочее вре мя.

Таким образо м, ни следо вателю при в ведении расс ледования у головного де ла по сост аву престу пления, пре дусмотренно го положен иями ст. 264 УК РФ, н и судье на ф актическое н аличие либо отсутст вие указан ных обстояте льств обра щать внима ние не сле дует. Поско льку в дан ном случае юр идически з начимым обсто ятельством бу дет являтьс я лишь то, осу ществляло л и указанное л ицо управле ние данным тр анспортным сре дством, ил и нет.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате про веденного исс ледования мо жно сформу лировать с ледующие теорет ические по ложения и в ыводы:

Термин автотр анспортные престу пления – это соб ирательное по нятие, охв атывающее нес колько сост авов престу плений, котор ые регулиру ются рядом нор мативных а ктов.

УК РФ содер жит главу 27 « Преступлен ия против безо пасности д вижения и э ксплуатаци и транспорт а», объеди нившую в себ я автотранс портные престу пления. В н астоящее вре мя данная г лава включ ает в себя д венадцать в идов престу пных посяг ательств, н аиболее рас пространен ным из котор ых и облад ающим повы шенной сте пенью общест венной опас ности высту пает наруше ние правил доро жного движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств (ст. 264 У К РФ).

Объединение тр анспортных престу плений в е диную главу обус ловлено об щностью ви дового объе кта. Это об щественные от ношения, котор ые обеспеч ивают безо пасные усло вия для жиз ни и здоро вья людей в про цессе функ ционирован ия транспорт а.

Объективная сторо на преступ ления, закре пленного в ст. 264 УК РФ, в ключает об щественно о пасное дея ние (наруше ние правил доро жного движе ния или экс плуатации тр анспортных сре дств), общест венно опас ные последст вия (причи нение тяжко го вреда з доровью че ловека (ч. 1 и ч. 2), смерть о дного чело века (ч.3 и ч.4), с мерть неско льких лиц (ч.5 и ч.6)) и пр ичинноследст венной связ и между ни ми.

Субъектом престу пления, пре дусмотренно го ст. 264, в ыступает в меняемое ф изическое л ицо, дости гшее возраст а 16 лет. Субъе ктивной сторо ны специфи ка исследуе мого престу пления зак лючается в то м, что уго ловно – пр авовая прот ивоправност ь лица, упр авлявшего ме ханическим транспортным сре дством, к н аступившим о пасным пос ледствиям в ыражается в фор ме неосторо жности.

Умышленное же пр ичинение вре да будет к валифициро ваться как престу пление прот ив личност и. В процессе пр именения нор м уголовно го закона воз никает проб лема отгра ничения сме жных соста вов транспорт ных престу плений.

В ходе про веденного а нализа, мо жно выявит ь следующие р азличия расс матриваемы х преступле ний: в непосре дственном объе кте, в пре дмете, в со держании н арушенных пр авил, в де янии, в об щественно - о пасных пос ледствиях, в субъе кте престу пления. Дл я дифферен циации уго ловной ответст венности и и ндивидуализ ации наказ ания за автотр анспортные престу пления важ на правиль ная их ква лификация. А лгоритм та кой квалиф икации разр аботан нау кой уголов ного права и уточ нен в рамк ах правопр именительно й практики с учето м разъясне ний Пленум а Верховно го Суда РФ.

Тем не менее, в це лях соверше нствования у головного з аконодател ьства практ ики его пр именения пре дставляетс я целесообр азным пред ложить сле дующее: Устр анить несоот ветствие Ко нституции РФ пу нкта 2 при мечаний к ст атье 264 У К РФ в той мере, в к акой он ст авит лицо, у правлявшее тр анспортным сре дством, в то м числе в состо янии опьяне ния, если о но соверши ло нарушен ие ПДД или э ксплуатаци и транспорт ных средст в, повлекшее по неосторо жности пре дусмотренн ые статьей 264 У К РФ тяжкие пос ледствия и с крылось с мест а ДТП, в пре имуществен ное положе ние по сра внению с л ицами, упр авлявшими тр анспортным и средства ми и остав шимися на месте доро жно-транспорт ного проис шествия, в от ношении котор ых факт употреб ления вызы вающих алко гольное оп ьянение ве ществ надле жащим образо м установле н либо котор ые не выпо лнили зако нного требо вания о про хождении ме дицинского ос видетельст вования на состо яние опьяне ния.

Требует за конодатель ного опреде ления место и вре мя соверше ния, престу пления, пре дусмотренно го статьей 264 У К РФ: под место м совершен ия преступ ления следует пр инимать доро гу, времене м - время у правления тр анспортным сре дством.

Особого в нимания зас луживает во прос техничес кой возмож ности избе гания доро жно-транспорт ного проис шествия.

Как показы вает право применител ьная практ ика, данное по ложение дает по вод виновн ым лицам стро ить версии, у казывая на отсутст вие техничес кой возмож ности избе жать дорож но-транспорт ное происшест вие, в силу р азличных ф акторов нач иная от по годных усло вий, состо яния здоро вья, заканч ивая техничес ким состоя нием транс портного сре дства. На н аш взгляд, престу пным следует сч итать любое н арушение П ДД (за иск лючением с лучаев кра йне необхо димости), которое по влекло насту пление пос ледствий у казанный в д испозиции соот ветствующе й статьи.

Если лицо, у правляющее ме ханическим тр анспортным сре дством, до пустило пр ичинение пос ледствий, у казанных в ст. 264 У К РФ по ви не третьих л иц, наруши вших ПДД и э ксплуатаци и транспорт ных средст в и спрово цировавших ДТ П, то его де йствия нуж но квалифи цировать к ак вынужде нное причи нение вред а в состоя нии крайне й необходи мости, а о ценку право мерности т аких дейст вий нужно про водить по пр авилам, за крепленным в ст. 3 9 УК РФ. В это й ситуации субъе ктом престу пления сле дует призн авать лицо, с провоциров авшее ДТП, и к валифициро вать его де йствия в з ависимости от то го, какую ро ль оно выпо лняло (есл и это лицо у правляло тр анспортным сре дством, то по ст. 264 У К РФ, если это п ассажир, пе шеход или дру гой участн ик движени я, кроме у правляющего тр анспортным сре дством, по ст. 268 У К РФ).

Указание в д испозиции ст атьи 264 У головного ко декса РФ н а субъект престу пления как л ицо, управ ляющее тра нспортным сре дством, фор мально иск лючает воз можность, пр ивлечения к у головной от ветственност и лиц, которые пр инятыми на себ я обязател ьствами ка к законодате льными, та к и договор ными, долж ны обеспеч ивать безо пасность доро жного движе ния (инстру кторы, наст авники).

Учитывая в ышеизложен ное целью юр идически гр амотной фор мулировки ст атьи, зако нодателю с ледует сде лать примеч ание о лиц ах, ответст венных за соб людение безо пасности доро жного движе ния в силу пр инятых обяз ательств. Из менить сан кции ст. 1 25 Уголовно го Кодекса в сторо ну их ужесточе ния. В част ности, целесообр азно опреде лить размер штр афа в объе ме до 500 т ыс. руб. и ли в размере з аработной п латы или и ного доход а осужденно го за перио д до трех лет, а т акже увелич ить срок л ишения свобо ды до трех лет. Пре дставляетс я, что подоб ные предло жения будут с пособствов ать более чет кому поним анию уголо вного зако на и его пр именению.

СПИСОК ИСПО ЛЬЗОВАННЫХ НО РМАТИВНО-П РАВОВЫХ АКТО В, МАТЕРИА ЛОВ СУДЕБНО Й И ИНОЙ Ю РИДИЧЕСКОЙ П РАКТИКИ, С ПЕЦИАЛЬНОЙ Л ИТЕРАТУРЫ

I.Нормативно-правовые а кты:

1.Конституция Росс ийской Федер ации" (при нята всенаро дным голосо ванием 12.1  2.1993 с из менениями, о добренными в хо де общеросс ийского го лосования 01.07.  2020) о по правке к Ко нституции РФ от 14.0 3.2020 N 1-Ф КЗ // Российская газета, N 237, 1993; Собр ание законо дательства РФ, 16.0 3.2020, N 11, ст. 1416.

2.Гражданский ко декс Росси йской Федер ации (част ь первая) от 30.11.1  994 N 51-ФЗ (ре  д. от 31.07. 2020) // Собр ание законо дательства РФ, 05.1  2.1994. N 3  2, ст. 3301; 20 20, - N 31 (ч I), ст. 5010.

3.Гражданский ко декс Росси йской Федер ации (част ь вторая) от 26.01.1 996 (ред. от 27.1 2.2019, с из м. от 28.04. 2020) № 14-ФЗ // Собр ание законо дательства РФ. 1 996. № 5. ст. 410; 201 9, N 52 (ч I), ст. 7807.

4.Уголовный ко декс Росси йской Федер ации от 13.06.1 996 N 63-ФЗ (ред. от 31.07.2020) // Собр ание законо дательства РФ, 17.06.1 996, N 25, ст. 2 954.; 2020, N 31 (ч. I), ст. 5019.

5.Уголовно-процессуальный ко декс Росси йской Федер ации от 18.1 2.2001 N 174-ФЗ (ре д. от 15.10. 2020) // Парламентская газета, N 241-242, 22.12.2001; 2020. -N 236, ст. 4 921.

6.Кодекс Росс ийской Федер ации об ад министрати вных право нарушениях от 30.1 2.2001 N 1 95-ФЗ (ред. от 15.10. 2020, с из м. от 16.10. 2020) //Российская газета, N 256, 31.12.2001; Собрание законодательства РФ, 19.10.2020, N 42 (ч. II), ст. 6506.

7.Уголовный ко декс РСФСР от 27 о ктября 1960 г. (У К РСФСР) (с из менениями и до полнениями) (утр атил силу) // Ведомости ВС РСФС Р, 1960, N 40, ст. 5 91.

8.Федеральный з акон от 09.0 2.2007 N 16-ФЗ «О тр анспортной безо пасности» (ре д. от 02.1 2.2019) // Собр ание законо дательства РФ, 1 2.02.2007, N 7, ст. 8 37; 2019 (ч.V), N 4 9, ст. 6974.

9.Федеральный з акон от 10.1 2.1995 N 1 96-ФЗ «О безо пасности доро жного движе ния» (ред. от 30.07. 2019) // Собр ание законо дательства РФ, 11.1 2.1995, N 50, ст. 487 3; 2018, N 3 2 (ч. I), ст. 5076.

10.Федеральный з акон от 27.07. 2010 № 195-ФЗ О в несении из менений в от дельные за конодатель ные акты Росс ийской Федер ации в связ и с обеспече нием транс портной безо пасности // Собр ание законо дательства РФ, 0 2.08.2010, N 31, ст. 4164.

11.Федеральный з акон от от 04.05. 2011 № 99-ФЗ О ли цензирован ии отдельн ых видов де ятельности (ред. от 31.07. 2020) // Российская газета, N 97, 06.05.2011; Собрание законодательства РФ, 03.08.2020, N 31 (ч. I), ст. 5029.

12.Федеральный з акон от 31.1 2.2014 N 5 28-ФЗ «О в несении из менений в от дельные за конодатель ные акты Росс ийской Федер ации по во просу усиле ния ответст венности з а совершен ие правонару шений в сфере безо пасности доро жного движе ния» // Собр ание законо дательства РФ, 05.01. 2015, N 1 (ч .I), ст. 81.

13.Федеральный з акон от 13.07. 2015 № 220-ФЗ Об ор ганизации ре гулярных пере возок пасс ажиров и б агажа авто мобильным тр анспортом и горо дским назе мным электр ическим тр анспортом в Росс ийской Федер ации и о в несении из менений в от дельные за конодатель ные акты Росс ийской Федер ации (ред. от 08.06. 2020) // Российская газета, N 156, 17.07.2015; Собрание законодательства РФ, 15.06.2020, N 24, ст. 3740.

14.Постановление Правительства РФ от 23.10.1 993 N 1090 О Правилах дорожного движения (вместе с «Оновными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обес печению безопасности дорожного движения») (ред. от 26.03.2020)// Собрание актов Президента и Правительств а РФ, 22.11.1993, N 47, ст. 4531; 2020, N 14 (ч.I), ст. 2098.

15. Постановление Правительств а РФ от 12.08.1994 №938 О государственной регистрации автомототр анспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации (ред. от 26.04. 2020) // Собрание законодательства РФ, 22.08.1994, N 17, ст. 1 999; 2020, N- 18, ст. 2913.

16. Постановление Правительств а РФ от 12.07.1999 №796 (Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста- машиниста (тракториста) ред. от 13.05. 2020)// Собрание законодательства РФ, 09.08.2004, N 32, ст. 3342; 2020, N18, ст. 2913.

17.Постановление Правительств а РФ от 30.07. 2004 № 395 Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации : (ред. от 13.05. 2020) // Собрание законодательства РФ, 09.08.2004, N 32, ст. 3342; 2020, N 21, ст. 3255.

18.Постановление Правительства РФ от 17.08. 2007 № 522 «Об утверждении правил определения степени тяжест и вреда, причиненного здоровью человека»: (ред. от 17.11. 2011) //Российская газета, N 185, 24.08.2007.; 2011, N 47, ст. 6664.

19. Постановление Правительств а РФ от 03.10. 2013 N 864 «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (ред. от 16.05. 2020) //Собрание законодательства РФ. - 2013. - N 41. - Ст. 5183; 2020, N 21,- ст. 3283.

II. Матери алы судебно й и иной юр идической пр актики:

20. Постановление П ленума Вер ховного Су да РСФСР № 2 9 от 5 июл я 1965 г. «О в несении из менений и до полнений в де йствующие пост ановления П ленума Вер ховного Су да РСФСР» [утр атил силу] // Сбор ник Постано влений Пле нума Верхо вного Суда РФ 1 961 - 1993 г г. М.: Юри д. лит-ра, 2016.

21. Постановление П ленума Вер ховного Су да РФ от 0 9.12.2008 N 25 (ре д. от 24.05. 2016) "О су дебной пра ктике по де лам о престу плениях, с вязанных с н арушением пр авил дорож ного движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств, а та кже с их не правомерны м завладен ием без це ли хищения"// " Российская г азета", N 265, 26.1 2.2008.

22. Постановле ние Пленум а Верховно го Суда РФ от 2 2.12.2015 N 58 "О пр актике наз начения су дами Росси йской Федер ации уголо вного наказ ания"(ре д. от 18.1 2.2018) // "Росс ийская газет а", 2015- N 2 95; 2018-N 2 91.

23. Постановление П ленума Вер ховного Су да РФ от 1 9.12.2013 N 41 О пр актике при менения су дами законо дательства о мер ах пресече ния в виде з аключения по д стражу, до машнего арест а, залога и з апрета опре деленных де йствий"(ред. от 11.06. 2020)// " Российская г азета", 201 3-N 294; 20 20-N 138.

24. Постановление Ч амзинского р айонного су да (Респуб лика Мордо вия) № 1-2 3/2020 от 26 фе враля 2020 г. по де лу № 1-23/ 2020[Электро нный ресурс] // Ко нсультатнП люс. (дата обращения 30.10.2020)

25. Постановление Л ямбирского р айонного су да (Респуб лика Мордо вия) № 1-28/ 2020 от 18 фе враля 2020 г. по де лу № 1-28/ 2020 [Электро нный ресурс] // Ко нсультатнП люс. (дата обращения 30.10.2020)

26. Постановление Кр аснослободс кий районн ый суд (Рес публика Мор довия) № 1- 23/2020 от 27 фе враля 2020 г. по де лу № 1-23/ 20202020 [Э лектронный ресурс] // Ко нсультатнП люс. (дата обращения 30.10.2020)

27. Постановление К ировского р айонного су да г. Кемеро во Кемеровс кой област и от 19.10.17 г. Де ло №1-259-17. [Электронный ресурс] // Ко нсультатнП люс. (дата обращения 30.10.2020)

III. Спец иальная литер атура:

28.Агильдин В. В. Некотор ые моменты у головно-пр авовой пол итики борьб ы с дорожно-тр анспортным и преступле ниями (на пр имере стат ьи 264.1 У К РФ) // Всеросс ийский кри минологичес кий журнал. 2017. Т. 10. № 1. С. 117- 1 25.

29.Административный ре гламент: М инистерств а внутренн их дел РФ ис полнения госу дарственно й функции по ко нтролю и н адзору за соб людением уч астниками доро жного движе ния требов аний в обл асти обеспече ния безопас ности доро жного движе ния. – Новос ибирск : С ибирское у ниверситетс кое издате льство, 2010. – 1 28 с.

30.Актуальные проб лемы юридичес кой теории и пр актики Кол лективная мо нография. В ГИ (филиал) Во лГУ. Волго град, 2016. С. 1 93-207.

31.Аюпова Г.Ш., М акеева И.С. Особе нности ква лификации н арушения Пр авил дорож ного движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств, обус ловленные пр изнаками пре дмета // У головное пр аво. 2019. N 1. С. 4 - 8.

32.Библиотечка " Российской Г азеты". – Мос ква : Библ иотечка "Росс ийской Газет ы", 2014. – В ып. 17.

33.Боженкова, Р. К. Русский яз ык и культур а речи : учеб ник / Р.К. Бо женкова, Н. А. Боженко ва, В.М. Ш аклеин. – 4-е из д., стереот ип. – Моск ва : ФЛИНТ А, 2016. – 607 с.

34.Бохан А.П. Не которые во просы совер шенствован ия статьи 264 У К РФ (нару шение прав ил дорожно го движени я и эксплу атации тра нспортных сре дств) // А ллея науки. 2017. Т. 3. № 1 3. С. 683-687.

35. Бурдин, К.И. Проблемы установления причинной связи в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ / К.И. Бурдин // Время науки. – 2015. - № 4. – С. 77-79.

36. Великая В.О. Повышение эффективности уголовных наказаний за совершение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Студенческая наука XXI века. 2017. № 1 (12). С. 394- 400.

37. Винокуров В.Н. Посягательства на объекты экологии: квалификация и конструирование норм Особенной части УК РФ // Журнал российского права. 2020. N 4. С. 77 - 87.

38. Винокуров В.Н., Федорова Е.А. Потерпевший от преступления как признак состава преступления: квалификация деяний, конструирование норм и пределы уголовной ответственности // Современное право. 2019. N 6. С. 110 - 118.

39. Войтенков Е.А. Уголовная и административная ответственность за преступления и правонарушения в сфере безопасности дорожного движения в советском законодательстве: историко-правовой анализ и особенности правоприменительной практики // Российский следователь. - № 16. - 2013. - С. 12.

40. Волков Г.А. О методологии природоресурсных отраслей права // Экологическое право. 2018. N 1. С. 3 - 12.

41. Гайков, В.Т. Установление субъективной стороны в процессе квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ / В.Т. Гайков // Известия высших учебных заведений. – 2013. - № 6. – С. 74-77.

42. Гуринская A.Л. Уголовная политика как политика безопасности: вызовы современности // Уголовное право в эпоху финансово-экономических перемен: Материалы IX Российского Конгресса уголовного права, состоявшегося 29-30 мая 2014 г. – М.: Юрлитинформ, 2014. С. 260-263.

43. Гусаров Н.А. Квалификация преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // В сборнике: Свобода и право Сборник статей XVI Международной научной конференции. 2017. С. 3-5.

44. Дубовиченко, С.В. Сознание общественной опасности как интеллектуальный момент умысла / С.В. Дубовиченко // Государство и право. Юридические науки. - 2013. - № 4. – С. 2-6.

45. Егиазаров В. А. Транспортное право : учебник. — 8-е изд., доп. и перераб. — М. : Юстицинформ, 2015.-736с.

46. Ербахаева З.В. Некоторые вопросы совершенствования объективных признаков преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Молодой ученый. 2016. № 20 (124). С. 505- 508.

47. Ильин Н.Н. Обстоятельства, устанавливаемые следователями Следственного комитета Российской Федерации с помощью транспортно-технических судебных экспертиз, при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российский следователь. 2019. N 3. С. 11 - 15

48. Кейдунова, Е.Р. Особенности предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ / Е.Р. Кейдунова // Известия. – 2013. - № 3. - С. 84-88.

49. Керимов, М.А. Средства фотовидеофиксации нарушений ПДД: нормативное регулирование и практика применения / М.А. Керимов, Р.Н. Сафиуллин. – Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2016. – 355 с

50. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003. 406 с.

51. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. Г. А. Есакова. — М. : Проспект, 2017.

52. Кравец И.П. Правовое регулирование отграничения состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2016. № 46. С. 227-233.

53. Кусакин, В.В. О некоторых аспектах субъекта преступления, предусмотренного, положениями ст. 264 УК РФ / В.В. Кусакин // Проблемы и перспективы развития современной юриспруденции. – 2014. - № 2. – С. 79.

54. Кудрявцев В.Н. легкого Объективная дорожного сторона преступления. - М., точки 1960. С.9.

55. Линкевич, А.Е. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А.Е. Линкевич // Евразийский юридический журнал. – 2010. - № 6. – 110-113.

56. Лобанов, С.А. Уголовная ответственность: место в системе юридической ответственности и отличительные признаки / С.А. Лобанов // Вызовы глобального мира. - 2015. - № 3-4. - С. 22-25.

57. Лукин В.К., Шишкина Н.А. Нарушение правил дорожного движения: основные признаки и проблема определения меры наказания уголовно-правовой аспект // Вестник ИМСИТ. 2016. № 1 (65). С. 24-26.

58. Малешина А.В. Преступления против жизни в странах общего права. М.: Статут, 2017. 480 с.

59. Маханек А.Б., Мешков В.М., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления: монография / Под общ. ред.: Мешков В.М. – М.: Юрлитинформ, 2014. С. 35.

60. Медведев Е.В. Вина в составах транспортных преступлений // Транспортное право. 2019. N 4. С. 30 - 32.

61. Медведев Е.В., Сидакова А.А. Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в состоянии опьянения // Транспортное право. 2019. N 3. С. 28 - 32.

62. Младенов С.О. О современном состоянии автотранспортной преступности // Правовая политика и правовая жизнь. 2016. № 4. С. 144-147.

63. Муркштис М.И. Уголовно-правовое противодействие незаконному обороту оружия. [Электронное издание]. Москва: Статут, 2019.- 238 с.

64. Намнясев, В.В. Спорные вопросы ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ / В.В. Намнясев // Правовое и методологическое обеспечение. – 2015. - № 5. – С. 148-151.

65. Нафиков, М.М. Проблемы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного ст.264 УКРФ (вопросы теории и практики) / М.М. Нафиков // Мировой судья. – 2010. – № 2. – С. 24-27.

66. Неверов, В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое и криминологическое исследование: диссертация кандидата юридических наук / В.И. Неверов. Саратов, 2016. - 215 с.

67. Никулина, Б.В. Яцеленко. Курс российского уголовного права – М.: Экономика, 2010.С. 364.

68. Османов М.Х. Становление и развитие института уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // В сборнике: Лучшая научная статья 2017 сборник статей победителей VII Международного научно-практического конкурса. 2017. С. 142-146.

69. Пеньшин, Н.В. Служба ГИБДД : учебное пособие / Н.В. Пеньшин, В.С. Горюшинский ; Тамбовский государственный технический университет. – Тамбов : Тамбовский государственный технический университет (ТГТУ), 2015. – 204 с.

70. Петров С.А. Уголовно-правовая характеристика участников движения при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта // Российский следователь. 2016. N 7. С. 36 - 39.

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

72. Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях. Часть первая / Р.В. Амелин, А.В. Колоколов, М.Д. Колоколова и др.; под общ. ред. Л.В. Чистяковой. М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2019. Т. 2. 1337 с.

73. Проценко С. В. О транспортном средстве как источнике повышенной опасности в российском уголовном законодательстве // Российский следователь, 2014, № 23.

74. Рахманов С.А. Криминологическая характеристика автотранспор отранспортных преступлений // Журнал «Интернаука», № 10 (14), Часть 3, 2017 г. – С. 46-49.

75. Ринчинов Б.А. Оглашение судебных решений в уголовном процессе России // Российский судья. 2016. N 12. С. 27 - 30.

76. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики РФ. — URL: http://www.gks.ru (дата обращения: 30.10.2020).

77. Официальный сайт МВД России. — URL: https://мвд.рф (дата обращения: 30.10.2020).

78. Официальный сайт Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации. — URL: http://www.cdep.ru/index.php?id=79 (дата обращения: 30.10.2020).

79. Сведения о показателях безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gibdd.ru/stat/ (дата обращения 30.10.2020)

1. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 N 864 «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (ред. от 16.05.2020)// Собрание законодательства РФ. - 2013. - N 41. - Ст. 5183;2020, N 21, ст. 3283. [↑](#footnote-ref-1)
2. Уголовный ко декс Росси йской Федер ации от 13.06.1 996 N 63-ФЗ (ред. от 31.07.2020) // Собр ание законо дательства РФ, 17.06.1 996, N 25, ст. 2 954. 2020, N 31 (ч. I), ст. 5019. [↑](#footnote-ref-2)
3. Конституция Росс ийской Федер ации" (при нята всенаро дным голосо ванием 12.1  2.1993 с из менениями, о добренными в хо де общеросс ийского го лосования 01.07.  2020) о по правке к Конституции РФ от 14.03.2020 N 1-Ф КЗ // Российская газета, N 237, 1993; Собр ание законодательства РФ, 16.0 3.2020, N 11, ст. 1416. [↑](#footnote-ref-3)
4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 31.07.2020) // Собрание законодательства РФ, 17.06.1 996, N 25, ст. 2 954; 2020, N 31 (ч. I), ст. 5019. [↑](#footnote-ref-4)
5. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 N 174-ФЗ (ре д. от 15.10. 2020) // Парламентская газета, N 241-242, 22.12.2001; 2020-N 236, ст. 4921. [↑](#footnote-ref-5)
6. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003. С.274-288. [↑](#footnote-ref-6)
7. Тяжкова, И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. B.C. Комиссарова. - СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – С.101-115. [↑](#footnote-ref-7)
8. Шиханов В.Н. Юридическая конструкция неосторожных преступлений нуждается в совершенствовании // Право и политика. 2016. № 4. С. 427 - 440. [↑](#footnote-ref-8)
9. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М.: Проспект, 2018. –С.94-120. [↑](#footnote-ref-9)
10. Никулина, Б.В. Яцеленко. Курс российского уголовного права – М.: Экономика, 2010.С. 364. [↑](#footnote-ref-10)
11. Рублев А.Г. Становление уголовной ответственности за автотранспортные преступления в советском законодательстве // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2015. № 4. С. 45-51. [↑](#footnote-ref-11)
12. Стешич Е.С. Объективное и субъективное в генезисе автотранспортных преступлений // Общество и право. 2016. № 1 (55). С. 75-80. [↑](#footnote-ref-12)
13. Маханек А.Б., Мешков В.М., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления: монография / Под общ. ред.: Мешков В.М. – М.: Юрлитинформ, 2014. С. 35. [↑](#footnote-ref-13)
14. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 31.07.2020) // Собрание законодательства РФ, 17.06.1 996, N 25, ст. 2 954; 2020, N 31 (ч. I), ст. 5019. [↑](#footnote-ref-14)
15. Османов М.Х. Становление и развитие института уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // В сборнике: Лучшая научная статья 2017 сборник статей победителей VII Международного научно-практического конкурса. 2017. С. 142-146. [↑](#footnote-ref-15)
16. Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Всероссийский криминологический журнал. 2017. Т. 10. № 1. С. 117- 125. [↑](#footnote-ref-16)
17. Войтенков Е.А. Уголовная и административная ответственность за преступления и правонарушения в сфере безопасности дорожного движения в советском законодательстве: историко-правовой анализ и особенности правоприменительной практики // Российский следователь. - № 16. - 2013. - С. 12. [↑](#footnote-ref-17)
18. Ильин Н.Н. Обстоятельства, устанавливаемые следователями Следственного комитета Российской Федерации с помощью транспортно-технических судебных экспертиз, при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российский следователь. 2019. N 3. С. 11 - 15 [↑](#footnote-ref-18)
19. Актуальные проблемы юридической теории и практики Коллективная монография. ВГИ (филиал) ВолГУ. Волгоград, 2016. С. 193-207. [↑](#footnote-ref-19)
20. Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР № 29 от 5 июля 1965 г. «О внесении изменений и дополнений в действующие постановления Пленума Верховного Суда РСФСР» [утратил силу] // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда РФ 1961 - 1993 гг. М.: Юрид. лит-ра, 2016. [↑](#footnote-ref-20)
21. Лукин В.К., Шишкина Н.А. Нарушение правил дорожного движения: основные признаки и проблема определения меры наказания уголовно-правовой аспект // Вестник ИМСИТ. 2016. № 1 (65). С. 24-26. [↑](#footnote-ref-21)
22. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003. С.122-136. [↑](#footnote-ref-22)
23. Актуальные проблемы юридической теории и практики Коллективная монография. ВГИ (филиал) ВолГУ. Волгоград, 2016. С. 193-207. [↑](#footnote-ref-23)
24. Сирохин А.И. Исторические особенности развития юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Евразийский юридический журнал. 2017. № 8 (111). С. 209-211. [↑](#footnote-ref-24)
25. Сорокина В.М. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений // Постулат. 2017. № 3 (17). С. 16. [↑](#footnote-ref-25)
26. Федеральный з акон от 09.0 2.2007 N 16-ФЗ «О тр анспортной безопасности» (ре д. от 02.1 2.2019)// Собр ание законодательства РФ, 12.02.2007, N 7, ст. 8 37.; 2019 (ч.V), N 4 9, ст. 6974. [↑](#footnote-ref-26)
27. Федеральный з акон от 10.1 2.1995 N 1 96-ФЗ «О безопасности доро жного движе ния» (ред. от 30.07. 2019) // Собрание законодательства РФ, 11.12.1995, N 50, ст. 487 3, 2018, N 3 2 (ч. I), ст. 5076. [↑](#footnote-ref-27)
28. Кодекс Росс ийской Федер ации об ад министрати вных право нарушениях от 30.1 2.2001 N 1 95-ФЗ (ред. от 15.10. 2020, с из м. от 16.10. 2020) // Российская газета, N 256, 31.12.2001; Собрание законодательства РФ, 19.10.2020, N 42 (ч. II), ст. 6506. [↑](#footnote-ref-28)
29. Романова Л.И., Шишкина О.Е. Проблемы развития уголовно-правовой и административно- правовой политики в современной России // Библиотека криминалиста. Научный журнал. -№ 2 (7). - 2013. С. 234. [↑](#footnote-ref-29)
30. Гуринская A.Л. Уголовная политика как политика безопасности: транспортной современности // Уголовное право в эпоху финансово-экономических перемен: Материалы IX Российского права. [↑](#footnote-ref-30)
31. Младенов С.О. О практически современном состоянии особо автотранспортной эксплуатации преступности // Правовая состоянии политика и таким правовая жизнь. влияют 2016. № 4. С. 144. [↑](#footnote-ref-31)
32. Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Всероссийский криминологический журнал. 2017. Т. 10. № 1. С. 117- 125. [↑](#footnote-ref-32)
33. Великая В.О. Повышение эффективности уголовных наказаний за совершение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Студенческая наука XXI века. 2017. № 1 (12). С. 394- 400. [↑](#footnote-ref-33)
34. Кравец И.П. Правовое регулирование отграничения состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2016. № 46. С. 227-233. [↑](#footnote-ref-34)
35. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. Г. А. Есакова. — М. : Проспект, 2017. С.100-115. [↑](#footnote-ref-35)
36. Иманалиева А. Ж. Проблемы криминалистического учения о предмете преступления : управление фактически наук. — М., одна 2004. С. 12. [↑](#footnote-ref-36)
37. Гусаров Н.А. Квалификация преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // В сборнике: Свобода и право Сборник статей XVI Международной научной конференции. 2017. С. 3. [↑](#footnote-ref-37)
38. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / К.А. Барышева, Ю.В. Грачева, Г.А. Есаков и др.; под ред. Г.А. Есакова. 7-е изд., доп. М.: Проспект, 2017. С. 526. [↑](#footnote-ref-38)
39. Федеральный з акон от 31.1 2.2014 N 5 28-ФЗ «О в несении из менений в от дельные за конодатель ные акты Росс ийской Федер ации по во просу усиле ния ответст венности з а совершен ие правонару шений в сфере безо пасности доро жного движе ния» // Собр ание законо дательства РФ, 05.01. 2015, N 1 (ч .I), ст. 81. [↑](#footnote-ref-39)
40. Коробеев А. И. Транспортные современного преступления. — СПб., 2003. С. 65. [↑](#footnote-ref-40)
41. Федеральный закон от 10.1 2.1995 N 1 96-ФЗ «О безо пасности доро жного движе ния» (ред. от 30.07. 2019) // Собр ание законодательства РФ, 11.1 2.1995, N 50, ст. 487 3; 2018, N 3 2 (ч. I), ст. 5076. [↑](#footnote-ref-41)
42. Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 №938 О государственной регистрации автомототр анспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации (ред. от 26.04. 2020) // Собрание законодательства РФ, 22.08.1994, N 17, ст. 1 999; 2020, N- 18, ст. 2913. [↑](#footnote-ref-42)
43. Постановление Правительств а РФ от 12.07.1999 №796 (Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста- машиниста (тракториста) ред. от 13.05. 2020)// Собрание законодательства РФ, 09.08.2004, N 32, ст. 3342; 2020, N18, ст. 2913. [↑](#footnote-ref-43)
44. Федеральный з акон от 09.0 2.2007 N 16-ФЗ «О тр анспортной безо пасности» (ре д. от 02.1 2.2019)// Собр ание законо дательства РФ, 1 2.02.2007, N 7, ст. 8 37; 2019 (ч.V), N 4 9, ст. 6974. [↑](#footnote-ref-44)
45. Федеральный з акон от 10.1 2.1995 N 1 96-ФЗ «О безо пасности доро жного движе ния» (ред. от 30.07. 2019) // Собр ание законо дательства РФ, 11.1 2.1995, N 50, ст. 487 3; 2018, N 3 2 (ч. I), ст. 5076. [↑](#footnote-ref-45)
46. Кодекс Российской Федерации об администрати вных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 15.10. 2020, с из м. от 16.10. 2020) // Российская газета, N 256, 31.12.2001; Собрание законодательства РФ, 19.10.2020, N 42 (ч. II), ст. 6506. [↑](#footnote-ref-46)
47. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ре д. от 02.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 12.02.2007, N7, ст. 837.; 2019 (ч.V), N 4 9, ст. 6974. [↑](#footnote-ref-47)
48. Федеральный закон от 13.07. 2015 № 220-ФЗ Об ор ганизации ре гулярных пере возок пасс ажиров и б агажа авто мобильным тр анспортом и горо дским назе мным электр ическим тр анспортом в Росс ийской Федер ации и о в несении из менений в от дельные за конодатель ные акты Росс ийской Федер ации (ред. от 08.06. 2020) // Российская газета, N 156, 17.07.2015; Собрание законодательства РФ, 15.06.2020, N 24, ст. 3740. [↑](#footnote-ref-48)
49. Постановление Пр авительств а РФ от 12.08.1 994 №938 О госу дарственно й регистра ции автомототр анспортных сре дств и дру гих видов с амоходной те хники на терр итории Росс ийской Федер ации (ред. от 26.04. 2020) // Собр ание законо дательства РФ, 2 2.08.1994, N 17, ст. 1 999; 2020, N- 18, ст. 2 913. [↑](#footnote-ref-49)
50. Егиазаров В. А. Транспортное право: учебник. — 8-е изд., доп. и перераб. — М.: Юстицинформ, 2015. –С.248-316. [↑](#footnote-ref-50)
51. Постановление Правительств а РФ от 30.07. 2004 № 395 Об утверждении Положения о Министерстве тр анспорта Российской Федерации : (ред. от 13.05.2020) // Собрание законо дательства РФ, 0 9.08.2004, N 3 2, ст. 334 2; 2020, N 21, ст. 3 255. [↑](#footnote-ref-51)
52. Уголовное право России: Учебник в 2 т. Т. 1: Общая часть / Под ред. д. ю. н., проф. Н.Г. Кадникова. М.: ИД "Юриспруденция", 2018. – С.101-245. [↑](#footnote-ref-52)
53. Уголовное право России: Учебник в 2 т. Т. 2: Особенная часть / Под ред. д. ю. н., проф. Н.Г. Кадникова. М.: ИД "Юриспруденция", 2018. – С.357-489. [↑](#footnote-ref-53)
54. Рахманов С.А. Криминологическая характеристика автотранспортных преступлений // Журнал «Интернаука», № 10 (14), предпринял Часть 3, 2017 г. С. 47. [↑](#footnote-ref-54)
55. Телегина Е.Г., Екимова О.В. Проблемы правоприменительной практики в вопросах квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Бюллетень науки и практики. 2017. № 6 (19). С. 276-285. [↑](#footnote-ref-55)
56. Винокуров В.Н., Федорова Е.А. Потерпевший от преступления как признак состава преступления: квалификация деяний, конструирование норм и пределы уголовной ответственности // Современное право. 2019. N 6. С. 110 - 118. [↑](#footnote-ref-56)
57. Кудрявцев В.Н. легкого Объективная дорожного сторона преступления. - М., точки 1960. С.9. [↑](#footnote-ref-57)
58. Цит.по: Неверов, В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое и криминологическое исследование: диссертация кандидата юридических наук / В.И. Неверов. Саратов, 2016. – С. 84-101. [↑](#footnote-ref-58)
59. Постановление П ленума Вер ховного Су да РФ от 0 9.12.2008 N 25 (ре д. от 24.05. 2016) "О су дебной пра ктике по де лам о престу плениях, с вязанных с н арушением пр авил дорож ного движе ния и эксп луатации тр анспортных сре дств, а та кже с их не правомерны м завладен ием без це ли хищения"// " Российская г азета", N 265, 26.1 2.2008. [↑](#footnote-ref-59)
60. Постановление Правительства РФ от 23.10.1 993 N 1090 О Пр авилах доро жного движе ния (вместе с «Ос новными по ложениями по допуску тр анспортных сре дств к экс плуатации и об язанности до лжностных л иц по обес печению безо пасности доро жного движе ния») (ред. от 26.0 3.2020)// Собр ание актов През идента и Пр авительств а РФ, 22.11.1 993, N 47, ст. 45 31, 2020, N 14 (ч. I), ст. 20 98. [↑](#footnote-ref-60)
61. Уголовный кодекс РСФСР от 27 октября 1960 г. (УК РСФСР) (с изменениями и дополнениями) (утратил силу) // "Ведомости ВС РСФСР", 1960, N 40, ст. 591. [↑](#footnote-ref-61)
62. Цит. по: Намнясев, В.В. Спорным вопросы ответственности за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ // Правовое и методологическое обеспечение. –2015. - № 5. С. 149. [↑](#footnote-ref-62)
63. Саядова А.С. Некоторые вопросы совершенствования признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // - Правоведъ. № 1 С. 45 [↑](#footnote-ref-63)
64. В.И. Нарушение движения и средств: уголовно-правовое и криминологическое исследование. Указ. соч. С 65 [↑](#footnote-ref-64)
65. Боженкова, Р.К. Русский язык и культура речи: учебник / Р.К. Боженкова, Н.А. Боженкова, В.М. Шаклеин. – 4-е изд., стереотип. – Москва: ФЛИНТА, 2016. С.210-240. [↑](#footnote-ref-65)
66. З.В. вопросы признаков преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного Федерации // Молодой ученный. 2016. № 20 С. 505 [↑](#footnote-ref-66)
67. Медведев Е.В. Вина в составах транспортных преступлений // Транспортное право. 2019. N 4. С. 30 - 32. [↑](#footnote-ref-67)
68. Постановление правительства РФ от 17.08. 2007 № 522 «Об утвержде нии правил определения степени тяжест и вреда, причиненного здоровью человека»: (ре д. от 17.11. 2011) // Российская газета, N 185, 24.08.2007; 2011, N 47, ст. 6664. [↑](#footnote-ref-68)
69. Ильин Н.Н. Обстоятельства, устанавливаемые следователями Следственного комитета Российской Федерации с помощью транспортно-технических судебных экспертиз, при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российский следователь. 2019. N 3. С. 11 - 15 [↑](#footnote-ref-69)
70. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1 994 N 51-ФЗ (ре д. от 31.07. 2020) // Собрание законодательства РФ, 05.12.1994. N 32, ст. 3301; 2020,- N 31 (ч I), ст. 5010. [↑](#footnote-ref-70)
71. Кодекс Российской Федерации об ад министрати вных правонарушениях от 30.1 2.2001 N 1 95-ФЗ (ред. от 15.10. 2020, с из м. от 16.10. 2020) // Российская газета, N 256, 31.12.2001; Собрание законодательства Р", 19.10.2020, N 42 (ч. II), ст. 6506. [↑](#footnote-ref-71)
72. , М.А. цель: обязательный признак субъективной преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ // Научная дискуссия. – - № 3. С. 15 [↑](#footnote-ref-72)
73. Нафиков, М.М. Проблемы определения субъективной стороны преступления,

    предусмотренного ст.264 УКРФ (вопросы теории и практики) // Мировой судья. – – № 2. С. 26. [↑](#footnote-ref-73)
74. Конституция Росс ийской Федер ации" (при нята всенаро дным голосо ванием 12.1  2.1993 с из менениями, о добренными в хо де общеросс ийского го лосования 01.07.  2020) о по правке к Ко нституции РФ от 14.0 3.2020 N 1-Ф КЗ // Российская газета, N 237, 1993; Собр ание законо дательства РФ, 16.0 3.2020, N 11, ст. 1416. [↑](#footnote-ref-74)
75. С.В. Сознание как интеллектуальный // Государство и . науки. - - № 4. С. 3. [↑](#footnote-ref-75)
76. Федеральный з акон от 09.0 2.2007 N 16-ФЗ «О тр анспортной безо пасности» (ре д. от 02.1 2.2019)// Собр ание законо дательства РФ, 1 2.02.2007, N 7, ст. 8 37.; 2019 (ч.V), N 4 9, ст. 6974. [↑](#footnote-ref-76)
77. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. Особенности квалификации нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. N 1. С. 4 - 8. [↑](#footnote-ref-77)
78. Постановление Чамзинского районного суда (Республика Мордовия) № 1-23/2020 от 26 февраля 2020 г. по делу № 1-23/2020[Электронный ресурс] // КонсультатнПлюс. (дата обращения 30.10.2020) [↑](#footnote-ref-78)
79. Постановление Чамзинского районного суда (Республика Мордовия) № 1-23/2020 от 26 февраля 2020 г. по делу № 1-23/2020[Электронный ресурс] // КонсультатнПлюс. (дата обращения 30.10.2020) [↑](#footnote-ref-79)
80. Рахманов С.А. Криминологическая характеристика автотранспортных преступлений // Журнал «Интернаука», № 10 (14), Часть 3, 2017 г. – С. 46-49. [↑](#footnote-ref-80)
81. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М.: Проспект, 2018. – С.174-225. [↑](#footnote-ref-81)
82. Постановление Лямбирского районного суда (Республика Мордовия) № 1-28/2020 от 18 февраля 2020 г. по делу № 1-28/2020 [Электронный ресурс] // КонсультатнПлюс. (дата обращения 30.10.2020) [↑](#footnote-ref-82)
83. Агильдин В.В. Некоторые моменты уголовно-правовой политики борьбы с дорожно-транспортными преступлениями (на примере статьи 264.1 УК РФ) // Всероссийский криминологический журнал. 2017. Т. 10. № 1. С. 117- 125. [↑](#footnote-ref-83)
84. , В.Т. Установление в процессе квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ // учебных заведений. – - № 6. С. 75. [↑](#footnote-ref-84)
85. Постановление Правительства РФ от 23.10.1 993 N 1090 О Правилах дорожного движения (вместе с «Оновными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обес печению безопасности дорожного движения») (ред. от 26.03.2020)// Собрание актов Президента и Правительств а РФ, 22.11.1993, N 47, ст. 4531; 2020, N 14 (ч.I), ст. 2098. [↑](#footnote-ref-85)
86. Постановление Краснослободский районный суд (Республика Мордовия) № 1-23/2020 от 27 февраля 2020 г. по делу № 1-23/20202020 [Электронный ресурс] // КонсультатнПлюс. (дата обращения 30.10.2020) [↑](#footnote-ref-86)
87. Постановлению Кировского районного суда г. Кемерово Кемеровской области от 19.10.17 г. Дело №1-259-17. [Электронный ресурс] // КонсультатнПлюс. (дата обращения 30.10.2020) [↑](#footnote-ref-87)
88. Уголовное право России: Учебник в 2 т. Т. 1: Общая часть / Под ред. д. ю. н., проф. Н.Г. Кадникова. М.: ИД "Юриспруденция", 2018. – С.220-240 [↑](#footnote-ref-88)