

**Мезенцев Александр Викторович,
Бешлиу Дмитрий Сергеевич,**
студенты ФГБОУ ВО
«Тюменский индустриальный университет»
Ноябрьский институт нефти и газа
(филиал ТИУ в г. Ноябрьске),
г. Ноябрьск

Кручинин Сергей Васильевич,
преподаватель ФГБОУ ВО
«Тюменский индустриальный университет»
Ноябрьский институт нефти и газа
(филиал ТИУ в г. Ноябрьске),
г. Ноябрьск

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

УДК 343.346

В статье дается уголовно–правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в частности рассматриваются вопросы, связанные с пониманием основного непосредственного объекта указанного преступления, его предмета, признаков объективной стороны, субъекта преступления. Рассмотрены возможные пути устранения недостатков законодательной регламентации ответственности за ряд транспортных преступлений и совершенствования уголовно–правовых норм, содержащихся в данной статье.

The article gives a criminal legal description of violations of traffic rules and operation of vehicles, in particular, issues related to understanding the main direct object of this crime, its subject, signs of the objective side, the subject of the crime are considered. Possible ways to eliminate the shortcomings of the legislative regulation of liability for a number of transport crimes and improve the criminal law provisions contained in this article are considered.

Ключевые слова: правила дорожного движения, уголовная ответственность, эксплуатация транспортных средств.

Keywords: traffic rules, criminal liability, operation of vehicles.

Общество развивается все стремительнее, соответственно, совершенствуется и транспортная доступность, однако транспортное средство является источником повышенной общественной опасно-

сти, поэтому с развитием транспортной инфраструктуры и плотности транспортного потока на дорогах возрастает и количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), влекущих угрозу жизни и здоровью человека.

В Российской Федерации в 2023 г. зафиксировано 117 048 ДТП, в которых погибли 12 668 человек, из них 698 детей, а 146 415 человек получили повреждения различной степени тяжести. При этом жертвами ДТП становятся чаще всего рос-

сияне в возрасте от 26 до 40 лет, то есть наиболее эффективная и трудоспособная категория граждан.

Причиненный нарушениями правил безопасности дорожного движения ущерб колоссален, при этом он может быть подразделен на социально-экономический (складывается из бюджетных расходов на выплату пенсий и пособий, оказание медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП) и материальный (убытки от повреждений и гибели грузов, объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, перебоев в движении транспорта и т. п.). По оценкам экспертов, потери от аварийности в дорожно-транспортной сфере составляют от 2 до 5% ВВП России.

Неудивительно, что органы государственной власти уделяют повышенное внимание профилактике дорожно-транспортной аварийности и предупреждению дорожно-транспортной преступности: как на федеральном, так и на региональном уровнях проводятся различные профилактические мероприятия в указанной сфере. Кроме того, действующим законодательством предусмотрена возможность привлечения к различным видам юридической ответственности за нарушение правил безопасности на дорогах, в частности, ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Актуальность избранной темы, помимо вышесказанного, обусловлена следующими причинами:

1. Как показывает исследование судебной и следственной практики, у правоприменителя имеется масса вопросов к использованию указанной нормы уголовного закона, что во многом связано с тем, что она является бланкетной и для правильной квалификации содеянного необходимо обращение к соответствующим нормам транспортного законодательства, а подчас и иных отраслей российского права.

2. Несмотря на то что законодатель достаточно часто редактирует положения ст. 264 УК РФ, причем все последние внесенные изменения направлены на ужесточение уголовной ответственности за нарушение ПДД и правил эксплуатации транспортных средств, количество совершенных преступлений (несмотря на то что в последнее время имеет место тенденция к уменьшению их числа) по-прежнему остается значительным, что свидетельствует о несовершенстве законодательной конструкции указанной нормы.

3. Изменения уголовного законодательства позволяют решить значимые социально-экономические и правовые проблемы, актуальные в условиях развития современной России (повышение качества и эффективности дорожной инфраструктуры, безопасности транспортных средств, противодействие коррупционным проявлениям в деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения и др.).

Целью работы является выявление сущности и содержания нормы, устанавливающей уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, практики ее применения и разработка на этой основе предложений по совершенствованию действующего законодательства.

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264 УК РФ

В данном параграфе мы сначала рассмотрим отдельные проблемы квалификации анализируемого преступления, а затем раскроем критерии его отграничения от некоторых смежных составов криминальных деяний. В силу ограниченности объема работы остановимся на трех проблемах, возникающих в процессе квалификации содеянного по ст. 264 УК РФ. Так, согласно п. 1.2 ч. 1 ПДД управление автотранспортным средством должно осуществляться в пределах дорог, следовательно, место совершения преступления является важным признаком для квалификации содеянного по ст. 264 УК РФ. Согласно ст. 2 Закона № 196-ФЗ и п. 1.2 ч. 1 ПДД дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии [2].

В Российской Федерации в 2023 г. зафиксировано 117 048 ДТП, в которых погибли 12 668 человек, из них 698 детей, а 146 415 человек получили повреждения различной степени тяжести. При этом жертвами ДТП становятся чаще всего россияне в возрасте от 26 до 40 лет.

Однако местом совершения анализируемого преступления могут быть не только дороги, но и территории, не относящиеся к таковым (например, территории предприятий). На момент принятия Постановления Пленума ВС РФ № 25 в нем имелось указание на то, что действие ст. 264 УК РФ не распространяется на деяния, совершенные вне дороги (п. 4), но 24 мая 2016 г. это словосочетание было исключено. До внесения этих изменений действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия в результате управления им вне дороги, следовало квалифицировать в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности. Это решение Пленума ВС РФ должно было положительно отразиться на практике применения ст. 264 УК РФ, однако и сегодня она довольно противоречива. Ее анализ показывает, что суды, ссылаясь на то, что преступление произошло «вне дороги», квалифицируют содеянное не по ст. 264, а по ст. 109 УК РФ.

Такое решение было принято Петропавловск-Кам-

чатским городским судом Камчатского края по делу Н., который, находясь на территории асфальтового завода, осуществляя самовольное управление погрузчиком, не имея при этом права на управление им, не убедившись в безопасности своих действий, стал выполнять маневр движения вперед и вправо, в результате чего совершил наезд на человека, находившегося в опасной близости от погрузчика. Потерпевший от полученных травм скончался, Н. был осужден по ч. 1 ст. 109 УК РФ.

Аналогично были квалифицированы и действия Л., который, находясь в состоянии алкогольного опьянения, управляя автомобилем, имеющим грузовой автофургон, двигался совместно с пассажиром Ф-й по полевой дороге. В результате возникшего конфликта Ф-а покинула салон автомобиля, а Л. поехал дальше. Преодолев некоторое расстояние, он решил вернуться за Ф-й, с этой целью он стал осуществлять движение задним ходом по полю, на котором произрастают сельскохозяйственные культуры, в непосредственной близости к полевой дороге с грунтовым покрытием. Выполняя этот маневр, Л. совершил наезд на Ф-у, двигавшуюся пешком во встречном направлении, в результате чего она скончалась на месте происшествия [16].



Справедливости ради стоит отметить, что достаточно часто суды в аналогичных ситуациях применяют ст. 264 УК РФ. Такие приговоры были вынесены по делам А. [17] и Т., местом совершения деяния которых также была полевая дорога. Причем в последнем деле это решение было принято лишь судом кассационной инстанции – Президиум Верховного Суда Удмуртской Республики, ссылаясь на определение дороги, данное в п. 1.2 ч. 1 ПДД и показания свидетелей и протокол осмотра места происшествия, пришел к выводу, что в течение нескольких дней полевая дорога, ставшая местом совершения преступления, была «наезжена» – по ней на четырех машинах перевозили песчано-гравийную смесь, в результате чего она утрамбовалась, образовавшаяся в результате таких действий полоса земли по ширине сделала возможной движение транспортных средств в двух направлениях. Исходя из этого кассационная инстанция отменила приговоры судов первой и апелляционной инстанций, дело было возвращено прокурору, и при повторном расследовании органами предварительного следствия действия Т. были квалифицированы по ч. 3 ст. 264 УК РФ.

Прежняя позиция Пленума ВС РФ не раз была пред-

метом критики со стороны ученых. Так, А.И. Коробеев отмечал, что уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ должна наступать независимо от места, где были нарушены правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (на шоссе, улице, железнодорожном переезде, на полевых дорогах, в лесу, во дворе дома, при движении на территории предприятия и др.). В качестве основного аргумента указанный автор ссылаясь на то, что Закон о безопасности дорожного движения и ПДД действуют на всей территории России и водители обязаны соблюдать их повсеместно, «ограничение действия правил безопасности движения лишь пределом дороги оставляет вне поля правового регулирования движение источника повышенной опасности за пределами специально отведенных участков. Между тем ни в одном нормативном акте нет запрета управлять автомобилем вне дорог» [6]. Позицию А.И. Коробеева разделяет большинство ученых, хотя справедливости ради нужно отметить, что существуют и противоположные точки зрения [8]. На наш взгляд, квалификация деяния по ст. 264 УК РФ зависит не от того, было ли оно совершено на дороге либо вне ее, а от того, были ли нарушены ПДД или правила эксплуатации транспортных средств и имеются ли в действиях лица, управлявшего транспортным средством, остальные признаки анализируемого преступления.

Появление в законе такого квалифицирующего обстоятельства, как оставление виновным места происшествия, обусловило возникновение проблемы разграничения двух смежных составов преступлений, предусмотренных соответственно ст. 125 и 264 УК РФ. Как уже отмечалось, в отдельных случаях преступник не просто скрывается с места происшествия, но и пытается скрыть сам факт ДТП, в том числе убирает пострадавшего с места происшествия, что также затрудняет его обнаружение и оказание необходимой медицинской помощи, а это может повлечь наступление летального исхода от нанесенных тому в результате ДТП повреждений. И здесь уже встает вопрос о дополнительной квалификации содеянного по ст. 105 УК РФ, который связан в том числе со следующим: выходят ли действия виновного, связанные с сокрытием тела и ранее совершенного преступления, за рамки квалификации по ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности», так как носят умышленный характер и направлены на создание условий наступления смерти потерпевшего или нет (что требует квалификации по совокупности преступлений).

Данную ситуацию условно можно разделить на две части:

- непосредственно нарушение правил дорожного движения, в результате которого потерпевшему причиняется тяжкий вред здоровью;
- деяния, связанные с сокрытием факта ДТП, сокрытием самого пострадавшего и оставлением затем места происшествия.

Рассматривая данные факторы, следует учитывать, что анализируемое нами преступление характеризуется неосторожной формой вины и объективной стороной, которая заключается в деянии в виде нарушения ПДД и правил эксплуатации транспортных средств, в результате которого произошло ДТП, последствий в виде при-

чинения тяжкого вреда здоровью, в том числе которые повлекли смерть пострадавшего (либо сразу, либо через определенный промежуток времени), состоящих в прямой причинной связи с наступлением смерти. Наступление смерти не сразу, а через определенный промежуток времени на квалификацию содеянного не влияет.



Рассматривая случай, когда в результате ДТП причиняется тяжкий вред здоровью, опасный для жизни (то есть вред, который может привести к летальному исходу без своевременного оказания медицинской помощи, что уже предполагается ст. 264 УК РФ), а медицинская помощь своевременно пострадавшему не оказывается (в том числе при его сокрытии виновным), следует учитывать, что указанные обстоятельства полностью охватываются диспозицией ст. 264 УК РФ, а именно нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека. При этом в качестве квалифицирующего обстоятельства выступает такое, как оставление места совершения преступления (п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ).

Дополнительная квалификация по ст. 125 УК РФ не требуется, так как в данной ситуации п. «б» ч. 4 ст. 264 и ст. 125 УК РФ соотносятся как специальная и общая нормы, что исключает двойную квалификацию.

Также по указанным причинам нельзя рассматривать квалификацию действий лица, скрывающего пострадавшего, как совокупность преступлений, предусмотренных п. «б» ч. 2 ст. 264 и ст. 125 УК РФ. В результате совершенного ДТП причиняются повреждения, которые относятся к категории тяжкого вреда здоровью (мы в данной ситуации не рассматриваем административно наказуемые нарушения ПДД, в том числе повлекшие причинение вреда здоровью средней тяжести). Основанием для их отнесения к таковому является признак опасности для жизни.

Повреждения, опасные для жизни, могут вызывать наступление смерти, поэтому с учетом развития последствий наступление смерти пострадавшего в результате полученных в ДТП травм носит закономерный характер. В связи с этим отсутствие оказания своевременной медицинской помощи пострадавшему не влияет на квалификацию действий виновного, поскольку данная квалификация (в том числе и различие между ч. 1 – 2 и ч. 3 – 4 ст. 264 УК РФ) основывается именно на конечных последствиях и итоговый результат (последствие в виде смерти) уже предусмотрены законодателем. Наличие либо отсутствие своевременной медицинской помощи на квалификацию не влияет.

Вменение виновному в качестве последствий лишь причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшему, при наступлении смерти последнего, не соответствует фактически содеянному, так как имеются основания для квалификации его действий как более тяжкого преступления, предусмотренного п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ.

Квалификация по п. «к» ч. 2 ст. 105 УК РФ является излишней по следующим основаниям, связанным с субъективной и объективной сторонами состава указанного преступления. Невозможно квалифицировать наступление смерти пострадавшего одновременно как результат неосторожного (ст. 264 УК РФ) и умышленного (ст. 105 УК РФ) преступлений, так как в этом случае последствия являются результатом самостоятельных отдельных деяний, что противоречит требованиям установления соотношения причин и последствий.

Кроме того, для квалификации деяния виновного как убийства, совершенного с целью скрыть другое преступление (п. «к» ч. 2 ст. 105 УК РФ), необходимо наличие специальной цели и прямого умысла (например, желание скрыть совершение преступления (факт ДТП) путем гибели пострадавшего в результате не оказания (несвоевременного оказания) медицинской помощи). Однако, как правило, в подобных случаях прямой умысел на смерть потерпевшего у виновника ДТП отсутствует, так как он лишь может предполагать, что потерпевший может погибнуть из-за того, что не будет своевременно обнаружен и ему не будет оказана медицинская помощь. Прямой умысел предполагает предвидение возможности или неизбежности наступления общественно опасных последствий и желание их наступления (ч. 2 ст. 25 УК РФ). Как правило, у виновного в ДТП отсутствует возможность оценить имевшиеся у пострадавшего повреждения и, соответственно, предвидеть возможность или неизбежность наступления соответствующих последствий и желать их наступления. Более того, с учетом возможности у виновного в ДТП причинить смерть иными способами (которые не были реализованы), наличие прямого умысла на лишение жизни потерпевшего также вызывает сомнения. Кроме того, объективная сторона убийства, как и любого материального состава, предполагает наличие деяния, преступных последствий и прямой причинно-следственной связи между ними.

В данном случае убийство не может быть выражено в сокрытии пострадавшего от обнаружения. Само по себе сокрытие от обнаружения пострадавшего не находится в прямой причинно-следственной связи с его смертью, а связано лишь с попыткой скрыть следы преступления. Тяжкий вред здоровью, повлекший смерть пострадавшего в данной ситуации, наступает в результате ДТП, прямая причинно-следственная связь между сокрытием потерпевшего и последствиями (его смерть) отсутствует, что исключает привлечение виновного в ДТП к уголовной ответственности по п. «к» ч. 2 ст. 105 УК РФ.

Таким образом, действия лица, нарушившего ПДД или правила эксплуатации транспортных средств, повлекшие за собой причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего, которое принимает меры по сокрытию обстоятельств содеянного, в том числе скрывая потерпевшего от его обнаружения, и покидает затем место преступления, должны быть квалифицированы по п. «б» ч.

2 либо по п. «б» ч. 4 (при наступлении смерти) ст. 264 УК РФ без дополнительной квалификации по ст. 125 или п. «к» ч. 2 ст. 105 УК РФ.

Как в доктрине, так и на практике имеются трудности и при отграничении состава анализируемого преступления, от смежного состава административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.24 КоАП РФ. Главным критерием, определяющим степень общественной опасности содеянного, является причиненный вред. Именно с помощью данного критерия осуществляется разграничение в данном случае. Общественно опасное деяние, выразившееся в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее легкий или средней тяжести вред здоровью, следует квалифицировать по ст. 12.24 КоАП РФ, при наступлении же последствий в виде тяжкого вреда здоровью должна быть вменена ст. 264 УК РФ.

Так, Бахчисарайский районный суд признал виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.24 КоАП РФ, М-у, которая, осуществляя управление собственным автомобилем, превысила скорость на 1 км автомобильной дороги «Симферополь – Бахчисарай – Севастополь», не уступила дорогу переходившей проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу И-й, в результате чего совершила на нее наезд, чем причинила вред здоровью средней тяжести.



Теперь рассмотрим вопросы разграничения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, со смежными составами криминальных деяний, в силу объема работы ограничимся лишь теми, которые также помещены законодателем в гл. 27 кодекса.

1. Разграничение анализируемого преступления с составом, предусмотренным ст. 263 УК РФ, осуществляется по следующим критериям:

- по объекту: в отличие от ст. 264 УК РФ, непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, является безопасность движения и эксплуатации тех видов транспорта, которые указаны в диспозиции данной нормы, а также метрополитена. Кроме того, поскольку в качестве преступных последствий ст. 263 УК РФ называет причинение крупного ущерба, в качестве дополнительного объекта, помимо жизни и здоровья, выступают также отношения собственности;
- по предмету: в отличие от ст. 264 УК РФ в ст. 263

речь идет об управлении не механическим транспортным средством, а железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом, а также метрополитеном;

- по объективной стороне: 1) по деянию (в ст. 264 это нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а в ст. 263 – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации указанных выше видов транспортных средств и метрополитена (за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ), а также отказ от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом; 2) по последствиям: как уже говорилось выше, помимо причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, в качестве последствия в ст. 263 УК РФ предусмотрено еще и причинение крупного ущерба;

- по субъекту: в ст. 263 УК РФ им является лицо, которое в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязано соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации указанных выше видов транспорта и метрополитена, за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ. В качестве примера можно назвать машиниста тепловоза, командира вертолета, капитана-механика речного теплохода, а также лиц, не управлявших соответствующим транспортом, однако в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанных соблюдать правила безопасности движения последнего (например, поездной диспетчер).

2. Разграничение анализируемого преступления с криминальным деянием, предусмотренным ст. 264.1 УК РФ, осуществляется по следующим критериям:

- по объекту: ст. 264.1 УК РФ не предусматривает в качестве дополнительного объекта жизнь и здоровье;
- по объективной стороне: если состав анализируемого преступления сконструирован как материальный, то состав преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК, – формальный, закон не указывает на наступление каких-либо преступных последствий содеянного;

- по субъекту: применительно к составу ст. 264 УК РФ его характеристика была дана нами выше, в ст. 264.1 УК РФ субъектом является лицо, находящееся в состоянии опьянения, подвергнутое административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или не выполнившее законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, в квалифицированном составе – лицо, находящееся в состоянии опьянения, имеющее судимость за совершение в состоянии опьянения преступлений, предусмотренных ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ;

- по субъективной стороне: преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, – неосторожное, преступление же, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, – умышленное.

3. Разграничение криминальных деяний, предусмотренных ст. 264 и 268 УК РФ, осуществляется по следующим критериям:

- по объекту: основным непосредственным объектом в ст. 268 УК РФ является безопасность работы всех видов транспорта;
- по предмету: в ст. 264 УК РФ это только механиче-

ские транспортные средства, в ст. 268 УК РФ – любые транспортные средства;

– по объективной стороне: в ст. 264 УК РФ деяние – это нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в ст. 268 УК РФ – безопасность работы всех видов транспорта;

– по субъекту: в составе преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, им является пассажир, пешеход или другой участник движения (кроме лиц, указанных в ст. 264 УК РФ). Определения понятий «пассажир» и «пешеход» даны в п. 1.2 ПДД, что касается другого участника движения, то применительно к ст. 268 УК РФ таковым может быть велосипедист, погонщик, ведущий по дороге вьючных животных, лицо, управляющее гужевой повозкой.



ПО ИТОГАМ МОЖНО СДЕЛАТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ВЫВОДЫ

Статья 264 УК РФ сконструирована по принципу увеличения характера и степени общественной опасности относительно обстоятельств объективной стороны в части наступивших в результате совершения преступления последствий, а также особенностей личности виновного, его состояния в момент совершения деяния и поведения после совершения ДТП.

Разграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, со смежными составами транспортных преступлений, осуществляется практически по всем признакам и элементам состава (объект, предмет, объективная сторона, субъект, режэ – субъективная сторона), что значительно облегчает квалификацию содеянного при наличии коллизий между нормами УК РФ о транспортных преступлениях. Как показал проведенный анализ, более существенные противоречия при квалификации содеянного по ст. 264 УК РФ возникают при необходимости разграничения предусмотренного ею состава с составами преступлений, находящихся в иных главах УК РФ (ст. ст. 105, 125, 350 и др.).

В заключение можно сказать, что непосредственный объект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является сложным, состоящим из нескольких общественных отношений, а именно: отношений, возникающих в процессе обеспечения безопасного перемещения грузов и людей с помощью механических транспортных средств в пределах дорог, обеспечивающих защищенность его

участников от ДТП и их последствий. Поскольку в качестве дополнительного объекта закон называет здоровье (ч. 1, 2 ст. 264 УК РФ) и жизнь (ч. 3 – 6 ст. 264 УК РФ) людей, анализируемое преступление является двухобъектным. Предметом анализируемого преступления являются указанные в ч. 1 ст. 264 УК РФ и в примечании 1 к ней механические транспортные средства.

Состав преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, по конструкции является материальным, он предусматривает деяние в виде нарушений ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, последствие в виде причинения тяжкого вреда здоровью и причинно-следственную связь между деянием и последствием. В квалифицированных составах в качестве преступного последствия названы смерть одного или двух и более лиц.

Субъект преступления – специальный: лицо, управляющее автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством.

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, совершается по неосторожности, поскольку вина лица, управляющего механическим транспортным средством, характеризуется неосторожным (легкомысленным или небрежным) отношением к последствиям, наступающим в результате нарушения таким лицом ПДД или правил эксплуатации транспортных средств. Такие факультативные признаки субъективной стороны преступления, как мотив и цель, для квалификации содеянного по ст. 264 УК РФ уголовно-правового значения не имеют, но могут быть учтены судом при дифференциации уголовной ответственности и назначении наказания.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12.12.1993, с учетом поправок, одобренных общероссийским голосованием 01.07.2020 // Российская газета. 1993. 25 декабря. № 237.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
4. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.
5. Приказ Минтранса России от 30.04.2021 № 145 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Официальный интернет-портал правовой информации. 31.05.2021.
6. Актуальные проблемы уголовного права / отв. ред. И.А. Подройкина. – М.: Проспект, 2019. – 560 с.
7. Алексин, М.Г. Новые транспортные средства: сходства и различия / М.Г. Алексин. – М.: Проспект, 2016. – 56 с.
8. Бавсун, М.В. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / М.В. Бавсун, К.Н. Карпов, С.А. Комарикова. – Омск: Омская академия МВД РФ, 2020. – 84 с.
9. Воробьев, А.И. Беспилотники на дорогах России /

А.И. Воробьев, С.В. Жанказиев, А.И. Чучаев. – М.: Проспект, 2021. – 520 с.

10. Чучаев, А.И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика / А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский. – М.: Проспект, 2019. – 256 с.

11. Бавсун, М.В. Квалификация умышленных и неосторожных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / М.В. Бавсун, А.Н. Берестовой, К.Н. Карпов, И.В. Попов // Вестник Томского государственного университета. – 2020. – № 454. – С. 214 – 219.

12. Кондрашенко, А.Д. Причинение тяжкого вреда здоровью нескольким лицам в результате ДТП как дополнительный квалифицирующий признак ст. 264 УК РФ / А.Д. Кондрашенко // Уголовная политика и правоприменительная практика. – СПб.: Астерион, 2022. – С. 552-557.

13. Семенов, В.Р. Некоторые вопросы квалификации преступных нарушений правил дорожного движения / В.Р. Семенов И Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – Орел: Орловский юридический ин-т МВД РФ, 2022. – С. 326 – 330.

14. Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 19. Ст. 2812.

15. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладе-

нием без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. №2.

16. Приговор Засвияжского районного суда г. Ульяновская № 1-154/2011 от 18.04.2011 по уголовному делу № 1-154/2011 [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://zasvijajskiy-uln.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&name_op=case &_id=689324&uid=&_deloId=1540006&_caseType=0&_new=0&_srv_num=1 (дата обращения 13.02.2024).

17. Приговор Новоуральского городского суда Свердловской области № 1-22/2014 от 24.02.2014 по уголовному делу № 1-22/2014 [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://novouralsky-svd.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&_srv_num=1&name_op=case &_case_id=279415932&_case_uid=7b264079-2d9a-4042-bf54-02c13ef37893&_delo_id=1_540006 (дата обращения 13.02.2024).

18. Законопроект № 910152-7 «Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/910152-77ysclid=110hiais4cl83958465> (дата обращения 13.02.2024).

19. За СИМ не прощается [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/63117317ysclid=lsjssxe4o6804856179> (дата обращения 13.02.2024).

20. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утверждена Президентом РФ 14 ноября 2013 г. № Пр-2685) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=154602&md=No9IgQ#8T7MDmTqwb7gyENr> (дата обращения 13.02.2024).