

**Алборов Владимир Георгиевич**

Магистрант

**Направление:** Юриспруденция

**Магистерская программа:** Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

**Особенности уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

**Аннотация.** В статье произведен анализ уголовно-правовых аспектов реализации ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. На основании выполненного исследования обоснован вывод о необходимости более четкой законодательной регламентации вопросов, связанных с определением предмета указанного общественно опасного деяния.

**Ключевые слова:** нарушение правил дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, преступление, уголовная ответственность, эксплуатация транспортных средств, состав преступления.

За нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в Российской Федерации, помимо административной ответственности, существует уголовная ответственность, которая предусмотрена ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) [1]. Данный вид уголовной ответственности имеет свои особенности, которая наступает не просто за нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД), а в случае, если оно повлекло за собой причинение человеку физического вреда, например – по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть человека, либо смерть двух или более лиц.

Рассматриваемая статья уголовного закона представлена шестью частями, которые предусматривают различные виды наказания с минимальным сроком

до трех лет ограничения свободы и максимальным сроком до пятнадцати лет лишения свободы. На тяжесть преступления влияет наличие у лица, совершившего преступление, «состояния опьянения», а также количество жертв.

В целях повышения эффективности противодействия данному негативному явлению в 2019 г. в ст.ст. 263, 264 УК РФ законодателем были внесены изменения, в результате которых существенно увеличен размер наказания (на срок до 15 лет лишения свободы). В связи с произошедшей трансформацией ст. 15 УК РФ указанные преступления стали относиться к категории тяжких, что следует признать неординарным решением законодателя, свидетельствующем о его стремлении устранить накопившиеся в этой части проблемы.

Полагаем, что в сложившихся условиях (в том числе и законодательного регулирования) особую важность приобретает постановка и решение ряда актуальных вопросов как теоретического, так и прикладного характера, касающихся квалификации нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств. При этом внесенные в ст. 264 УК РФ изменения требуют детального анализа и разработки рекомендаций относительно тех трудностей, которые возникают в ходе юридической оценки данного вида посягательств.

В настоящее время суды при вынесении приговоров должны руководствоваться постановлением Пленума Верховного суда РФ от 09 декабря 2008 г. № 25 [2], где указано, что водители, совершившие преступление, квалифицируемое по ст. 264 УК РФ, в силу незнания уголовного закона и его особенностей неправильно оценивают свои деяния, надеются на административное наказание. Водителям следует понимать, какие транспортные средства относятся к механическим, какие обстоятельства могут быть рассмотрены судами как смягчающие, и многие другие вопросы. В связи с этим представляется необходимым рассмотреть состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и выделить некоторые особенности

применения данной статьи, основываясь на указанном постановлении Пленума Верховного суда РФ.

По делам данной категории объектом преступления выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. При этом интересы жизни и здоровья личности, собственности выступают дополнительным объектом рассматриваемой статьи УК РФ [3, с. 39].

В ст. 264 УК РФ использованы понятия дорожное движение и эксплуатация. Первый термин в юридической науке связан с непосредственным началом движения транспортного средства с места до полной остановки его ходовой части. Эксплуатация транспортного средства заключается в совокупности технических и организационных мероприятий, связанных с безопасным использованием транспорта (например, передача управления ненадлежащему лицу).

Сложность понимания ст. 264 УК РФ связана с использованием законодателем такой формулировки, как «иное механическое транспортное средство». Способ указания данного предмета представляется неудачным, поскольку для решения вопроса о том, будет то или иное транспортное средство являться механическим следует обращаться к различным нормативным актам.

Диспозиция самой статьи содержит упоминание лишь об автомобиле и трамвае, указывая дальше в качестве предмета преступления другие механические транспортные средства. Для разъяснения данного вопроса приходится обращаться к судебной практике. К последним относятся любые строительные, сельскохозяйственные машины – экскаваторы, бульдозеры, автокраны, автопогрузчики. Из указанного следует, что если транспортное средство не оборудовано двигателем (например, гужевой транспорт или велосипед), то под действие ст. 264 УК РФ такое средство не подпадает.

Нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств носит преступный характер в случае наступления последствий, прямо указанных в уголовном законодательстве – причинение смерти или тяжкого вреда здоровью

человека. Указанные последствия являются элементами объективной стороны рассматриваемого преступления, характеризующегося материальным составом.

Вместе с тем имеют место случаи, когда причинная связь в данных деяниях исключается. Например, пешеход самовольно бросился с целью самоубийства под транспортное средство. Возможны ситуации, когда причинная связь существует при отсутствии физического взаимодействия. То есть, если в результате неправильных действий водителя создавались помехи движению, вследствие чего другими участниками движения вынужденно был причинен вред третьим лицам.

Наибольшую сложность в расследовании представляет собой столкновение нескольких транспортных средств, поскольку в таком случае имеется несколько объектов, подлежащих осмотру, следовая картина характеризуется повышенной сложностью. Также здесь достаточно проблематичным является определение лица, виновного в дорожно-транспортном происшествии, поскольку следует определить, водителем какого транспортного средства было допущено такое нарушение правил, которое и привело к преступным последствиям [4, с. 52].

Место совершения преступления выступает факультативным признаком объективной стороны. Необходимо пояснить, что преступные деяния должны быть совершены только в пределах дороги. Следовательно, если преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, совершено вне дороги, суды должны квалифицировать данное деяние по ст. 118 или ст. 109 УК РФ.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, – физическое вменяемое лицо, достигшее 16-ти лет. Специфика субъекта – характер его деятельности: управление транспортными средствами. При этом управляющим транспортным средством лицо считается независимо от того, имеет ли оно право управления транспортным средством, личным или служебным транспортом управляет, самовольно либо правомерно.

В силу изложенных обстоятельств представляется необходимым снизить возраст привлечения к уголовной ответственности за данное деяние до 14-ти

лет, поскольку нередко, к примеру, угоны, совершаются подростками, которые, не имея достаточных навыков управления транспортным средством, совершают дорожно-транспортные происшествия, оставаясь безнаказанными даже в случае причинения смерти.

Субъективная сторона ст. 264 УК РФ имеет сложную конструкцию [3, с. 76]. Анализ следственной и судебной практики показывает, что правила дорожного движения в основном нарушаются умышленно, а к последствиям этих нарушений субъект относится неосторожно (легкомысленно или небрежно). В целом же преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, является неосторожным.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что, несмотря на недавно внесенные изменения в ст. 264 УК РФ, она нуждается в дальнейшей корректировке. В частности, представляется целесообразным конкретизировать предмет преступления, который имеет важное значение для определения наличия факта состава рассматриваемого общественно опасного деяния и его отграничения от иных преступлений (в частности, от тех, где предметом выступает военная техника), а также необходимо снизить возраст уголовной ответственности за данное правонарушение.

### **Литература**

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

2. 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 завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного суда РФ. 2009. № 2.

3. Бавсун М.В., Карпов К.Н., Комарикова С.А. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств: Учебное пособие. Омск: Омская академия МВД России, 2020.

4. Зокина А.М. Автотранспортные преступления. Зарубежный опыт правовой регламентации и пути совершенствования российского законодательства. М.: Юнити-Дана, 2021.

© Бюллетень магистранта 2021 год № 6