

Санкт-Петербургский юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры Российской Федерации

Д. Ю. КРАЕВ

**КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Лекция для ФППК



Санкт-Петербург
2019

Санкт-Петербургский юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры Российской Федерации

Д. Ю. КРАЕВ

КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Лекция для ФППК

Санкт-Петербург
2019

УДК 343.3/7(075)
ББК 67.408я73
К77

Р е ц е н з е н т ы

Н. С. АЛЕКСАНДРОВА, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат юридических наук, доцент.

А. Н. БЕРЕСТОВОЙ, доцент кафедры уголовного права Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия, кандидат юридических наук, доцент.

Краев, Д. Ю.

К77 Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : лекция для ФПППК / Д. Ю. Краев. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2019. — 44 с.

Лекция посвящена вопросам квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (в редакции ст. 264 УК РФ по состоянию на 23 апреля 2019 года).

В работе на основе изучения судебной практики проанализированы признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, рассмотрены вопросы отграничения его от основных смежных составов преступлений (ст.ст. 105, 109, 118, 143, 216, 217, 263, 264.1, 268, 350 УК РФ и др.), а также вопросы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) по совокупности с иными преступлениями.

Лекция предназначена для обучающихся по программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации работников органов прокуратуры.

УДК 343.3/7(075)
ББК 67.408я73

© Санкт-Петербургский
юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры
Российской Федерации, 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. Уголовно-правовая характеристика преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ	6
<i>Объект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ</i>	—
<i>Субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ</i>	9
<i>Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ</i>	17
<i>Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ</i>	29
Глава 2. Отграничение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) от основных смежных составов преступлений	32
<i>Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ</i>	33
<i>Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ</i>	35
<i>Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ</i>	38
<i>Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ</i>	39
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	41
ЛИТЕРАТУРА	42

ВВЕДЕНИЕ

Главой 27 Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ) 1996 года предусмотрены составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263—271.1).

Составы транспортных преступлений предусматривались и в Соборном уложении 1649 года (например, ст. 17 гл. XXII), и в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года (например, ст. 1268), и в Уголовном уложении 1903 года (например, ст. 494), и в УК РСФСР 1922 года (например, ст. 218), и в УК РСФСР 1926 года (например, ст. 176), и в УК РСФСР 1960 года (например, ст.ст. 211, 212); они присутствуют и в действующем уголовном законодательстве многих зарубежных стран: в частности, в УК Болгарии (например, ст. 342), в УК Испании (например, ст. 381), в УК Республики Беларусь (например, ст. 314), в УК ФРГ (например, § 315с), в УК штата Техас (например, ст. 49.04), в УК Японии (например, ст. 124) и т. д.

Согласно приказу Генерального прокурора Российской Федерации от 15 июля 2011 года № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере» «при реализации надзорных полномочий транспортным прокурорам: считать приоритетными направлениями надзора на транспорте исполнение законов о транспортной безопасности, безопасности движения и эксплуатации транспорта, инженерных сооружений и технических средств, непосредственно обеспечивающих его

безопасное функционирование, защите прав потребителей при пользовании транспортными услугами, охране их жизни, здоровья и имущества, а также обеспечение мерами прокурорского реагирования надлежащего контроля (надзора) уполномоченными органами государственной власти за своевременной и надлежащей подготовкой специалистов авиационного персонала гражданской авиации, работников железнодорожного и водного транспорта...» (п. 5), и «в связи с распространенностью правонарушений, посягающих на безопасность движения, полетов и плавания, фактов разрушения, повреждения путей сообщения, блокирования транспортных коммуникаций территориальным и транспортным прокурорам активизировать взаимодействие по их пресечению, предупреждению, устранению причин и условий, им способствующих» (п. 7).

Одним из самых распространенных транспортных преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ, является нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

По данным ГИБДД, в 2018 году в России было зафиксировано 168 099 ДТП, в которых погибло 18 214 человек, ранено 214 853 человека¹.

Следует отметить, что преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, не является новеллой отечественного уголовного права: сходные составы преступлений были предусмотрены и в действовавшем до 1 января 1997 года УК РСФСР 1964 года (ст.ст. 211, 212).

Состав нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств даже в период действия УК РФ 1996 года подвергался неоднократной законодательной корректировке: были периоды, в частности, когда предусматривалась уголовная ответственность за нарушение указанных правил, повлекшее причинение и «средней тяжести вреда здоровью потерпевшего», и «крупного ущерба». В настоящей работе проанализирована действующая редакция ст. 264 УК РФ.

¹ Госавтоинспекция : офиц. сайт. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 04.03.2019).

Г л а в а 1

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО ст. 264 УК РФ

Объект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД) и ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, а безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Как представляется, основным *объектом* преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, дополнительным — жизнь и здоровье человека.

В диспозиции ст. 264 УК РФ закреплено, что к *механическим транспортным средствам*, которыми должны управлять виновные лица, относятся автомобили, трамваи либо другие механические транспортные средства.

Согласно примечанию 1 к ст. 264 УК РФ под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье и ст. 264.1 настоящего Кодекса понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В соответствии с п. 1 ст. 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ в Российской Федерации установлены десять категорий (А—М) и шесть входящих в них подкатегорий (А1—D1Е) транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право.

В пункте 2 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» указано, что под механическими транспортными средствами в ст.ст. 264 и 264.1 УК РФ понимаются автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины.

Так, в соответствии с п. 1.2 ПДД транспортное средство — это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем, а механическое транспортное средство — транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые трактора и самоходные машины.

В действовавшем до принятия 9 декабря 2008 года Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» разъяснялось, что «под “иной самоходной машиной”... следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т. п.)» (п. 7). Судебная практика осталась на тех же позициях.

Боевые, специальные или транспортные машины (танки, БТР, БМП и т. д.) являются предметом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ (глава 33 «Преступления против военной службы»).

В соответствии с разъяснением, изложенным в п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25, лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к указанным механическим транспортным средствам (например, велосипедами), и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причине-

ние тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по чч. 1, 2 или 3 ст. 268 УК РФ².

Для квалификации действий виновного по ст. 264 УК РФ не имеет значения, управляло ли лицо собственным механическим транспортным средством или принадлежащим государственной, муниципальной, общественной, иной организации, другому лицу, совершило аварию во время работы или в свободное от нее время, управляло механическим транспортным средством правомерно или в результате самовольного захвата или угона³.

Случаи неправомерного завладения автомобилем или иным механическим транспортным средством без цели хищения с последующим совершением преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, квалифицируются по совокупности ст. 166 и ст. 264 УК РФ.

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 октября 1969 года № 50 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст.ст. 211, 212.1, 148.1 УК РСФСР)», ныне утратившем силу, справедливо разъяснялось: «если лицо, неправомерно завладевшее транспортным средством без цели хищения, при управлении им допустило нарушение правил безопасности и эксплуатации транспортных средств, повлекшее последствия, указанные в ст. 211 УК РСФСР, его действия надлежит квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст.ст. 211 и 148.1 УК РСФСР» (п. 18).

Судебная практика показывает, что и сейчас квалифицируется по совокупности ст. 166 и ст. 264 УК РФ нарушение лицом, управляющим предварительно угнанным механическим транс-

² См., напр.: Приговор Зеленоградского районного суда г. Москвы от 25 сентября 2015 года по делу № 1-381/2015 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <http://www.sudact.ru> (дата обращения: 16.01.2018).

³ Рогатых Л. Ф., Малинин В. Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) : учеб. пособие. СПб., 2004. С. 35.

портным средством, ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего (потерпевших)⁴.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

Субъектом преступлений, предусмотренных чч. 1, 3 и 5 ст. 264 УК РФ, является любое физическое вменяемое лицо, достигшее возраста шестнадцати лет, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (п. 1.2 ПДД). Таким лицом, в соответствии с п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25, признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

Относительно учебной езды в ПДД имеются следующие предписания:

«<...> 1.2 “Водитель” — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

<...>

16.1. На автомагистралях запрещается... учебная езда.

<...>

17.2. В жилой зоне запрещается... учебная езда.

<...>

21.1. Первоначальное обучение вождению транспортных средств должно проводиться на закрытых площадках или автодромах.

⁴ См., напр.: Приговор Орджоникидзевского районного суда г. Магнитогорска Челябинской области от 20 октября 2016 года по делу № 1-639/2016 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <http://www.sudact.ru> (дата обращения: 16.08.2018).

21.2. Учебная езда на дорогах допускается только с обучающим и при наличии первоначальных навыков управления у обучаемого. Обучаемый обязан знать и выполнять требования Правил.

21.3. Обучающий должен иметь при себе документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории, а также удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории.

21.4. Обучаемому на автомобиле или мотоцикле должно быть не менее 16 лет.

21.5. Механическое транспортное средство, на котором проводится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с пунктом 5 Основных положений и иметь опознавательные знаки «Учебное транспортное средство».

21.6. Запрещается учебная езда на дорогах, перечень которых объявляется в установленном порядке».

В соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения «механическое транспортное средство, используемое для обучения вождению, должно быть оборудовано дополнительными педалями привода сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для обучающего и опознавательным знаком «Учебное транспортное средство» в соответствии с пунктом 8 настоящих Основных положений» (п. 5); «соответствующие должностные и иные лица в случаях, предусмотренных действующим законодательством, в установленном порядке согласовывают... перечень дорог, на которых запрещается учебная езда» (п. 15).

Лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением, по общему правилу, отвечает за аварию, допущенную обучаемым. Однако если обучаемый сознательно игнорирует указания инструктора и грубо нарушает правила безопасности движения, в результате чего потерпевшему (потерпевшим) по неосторожности причиняется тяжкий вред здоровью либо смерть, то в этом случае обучаемый несет ответственность по ст. 264 УК РФ⁵.

⁵ Подробнее см., напр.: Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность : монография. М., 2015. С. 162 ; Овчинникова Г. В, Рогатых Л. Ф. Комментарий к постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нару-

Если же правила безопасности движения нарушают и ученик и инструктор, что влечет указанные в ст. 264 УК РФ последствия, возможно привлечение их обоих к ответственности по данной статье.

В отношении стажеров и наставников действует общее правило привлечения к ответственности стажера, поскольку последний, в отличие от ученика, уже обладает не только необходимыми теоретическими познаниями в автоделе, но и имеет навыки практического вождения; наставник лишь помогает ему закрепить эти навыки. Поэтому наставник может отвечать при нарушении стажером тех правил безопасности движения, для усвоения и соблюдения которых наставник и был прикреплен к стажеру⁶.

Не достигшие возраста шестнадцати лет лица (например, пятнадцатилетние), управлявшие механическим транспортным средством и допустившие нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, уголовной ответственности не подлежат, так как и по ст. 109, и по ст. 118, и по ст. 264 УК РФ она наступает только с шестнадцати лет (ст. 20 УК РФ).

Субъект преступлений, предусмотренных чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, специальный, так как характеризуется нахождением в момент управления механическим транспортным средством в состоянии опьянения (любого: алкогольного, наркотического и т. д.).

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 разъясняется, что «по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных частями 2, 4 и 6 статьи 264 и статьей 264.1 УК РФ, факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ — по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетель-

шением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 9 декабря 2008 года № 25 с изменениями, внесенными Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 декабря 2010 года № 31. СПб., 2011. С. 5.

⁶ Коробеев А. И. Указ. соч. С. 162—163.

ствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения Российской Федерации, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации.

10.2. Обратить внимание судов на то, что водитель, не выполнивший законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (пункт 2.3.2 Правил), признается в соответствии с пунктом 2 примечаний к статье 264 УК РФ лицом, находящимся в состоянии опьянения, если направление на медицинское освидетельствование осуществлялось в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации, и отказ от медицинского освидетельствования (от любого предусмотренного вида исследования в рамках проводимого освидетельствования) зафиксирован должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспорта, в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование либо уполномоченным медицинским работником в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения».

Согласно п. 2.7. ПДД водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, и он обязан, согласно п. 2.3.2 ПДД, по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти, спасательных воинских формирований Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий обязан проходить

освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

В пункте 2 примечания к ст. 264 УК РФ указано, что «для целей настоящей статьи и статьи 264.1 настоящего Кодекса лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации».

В соответствии с примечанием к ст. 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей⁷ и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ⁸, наступает в случае установ-

⁷ Статьей 12.8 КоАП РФ предусмотрена ответственность за «управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния» (ч. 1), за «передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения» (ч. 2) и за «управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния» (ч. 3).

⁸ Часть 3 ст. 12.27 КоАП РФ предусматривает ответственность за «невыполнение требования Правил дорожного движения о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования».

ленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека.

Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) утвержден Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 года № 933н.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 года № 475 утверждены Правила освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов.

Согласно Федеральному закону от 8 января 1998 года № 3-ФЗ «О наркотических средствах и психотропных веществах»:

наркотические средства — это вещества синтетического или естественного происхождения, препараты, включенные в Перечень наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, подлежащих контролю в Российской Федерации, в соответствии с законодательством Российской Федерации⁹, международными договорами Российской Федерации, в том числе Единой конвенцией о наркотических средствах 1961 года;

психотропные вещества — это вещества синтетического или естественного происхождения, препараты, природные материалы, включенные в Перечень наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, подлежащих контролю в Российской Федерации, в соответствии с законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, в том числе Конвенцией о психотропных веществах 1971 года;

⁹ Утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 1998 года № 681.

аналоги наркотических средств и психотропных веществ — это запрещенные для оборота в Российской Федерации вещества синтетического или естественного происхождения, не включенные в Перечень наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, подлежащих контролю в Российской Федерации, химическая структура и свойства которых сходны с химической структурой и со свойствами наркотических средств и психотропных веществ, психоактивное действие которых они воспроизводят;

новые потенциально опасные психоактивные вещества — вещества синтетического или естественного происхождения, включенные в Реестр новых потенциально опасных психоактивных веществ, оборот которых в Российской Федерации запрещен.

В соответствии с Правилами определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 года № 475, порядок проведения химико-токсикологических исследований, формы отчетности, сроки проведения химико-токсикологических исследований, а также порядок организационно-методического обеспечения проведения химико-токсикологических исследований определяются Министерством здравоохранения Российской Федерации¹⁰.

Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), утвержденный Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 года № 933н, содержит основания для проведения, порядок проведения и порядок оформления результатов медицинского освидетельствования (пп. 5—27), Правила проведения химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании (Приложение № 3), описание клинических признаков опьянения (Приложение № 2) и др.

¹⁰ Об организации проведения химико-токсикологических исследований при аналитической диагностике наличия в организме человека алкоголя, наркотических средств, психотропных и других токсических веществ : приказ Минздрава России от 27 янв. 2006 г. № 40.

Как прямо предусмотрено в диспозиции ст. 264 УК РФ, уголовную ответственность по данной статье несет только лицо, управлявшее механическим транспортным средством и допустившее нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств¹¹.

По этой причине нельзя квалифицировать по ст. 264 УК РФ действия водителя, передавшего управление механическим транспортным средством пьяному лицу или лицу, не имеющему прав на управление автомобилем, поскольку в этом случае в момент аварии транспортным средством управляет не тот, кто передал автомобиль, а другое лицо.

В принципе, не исключены ситуации, когда механическим транспортным средством управляют сразу два лица: например, девушка просит своего молодого человека научить ее водить машину, и он, находясь в кресле водителя, сажает девушку себе на колени, она нажимает педали тормоза и газа, переключает передачу, рулит, он тоже при необходимости придерживает руль, нажимает указанные педали и переключает передачу; увлекшись, они не замечают пешехода, которого сбивают насмерть, не пропустив на пешеходном переходе. Представляется, что в таком случае ответственности по ст. 264 УК РФ подлежат оба лица, совместно управлявшие механическим транспортным средством. Если же в рассматриваемом примере автомобилем управляла бы только девушка, а роль молодого человека, сидящего на сиденье пассажира, состояла исключительно в даче устных советов по управлению транспортным средством, он не мог бы нести ответственности по ст. 264 УК РФ, так как не являлся указанным в ней лицом, управляющим механическим транспортным средством.

Сложно согласиться с утверждением некоторых авторов о том, что при нарушении правил безопасности движения транспорта двумя или несколькими лицами в причинной связи с наступившими последствиями могут находиться действия лишь одного из них.

Верховный Суд Российской Федерации в п. 5 Постановления Пленума от 9 декабря 2008 года № 25 разъяснил, что в тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допу-

¹¹ См., напр.: Постановление Президиума Пермского областного суда от 14 августа 1998 года [Электронный ресурс]. [Дело Белоусова]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

шены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации.

Однако не всегда, когда ДТП происходит с участием двух автомобилей, уголовную ответственность должны нести все лица, управлявшие механическими транспортными средствами, — необходимо устанавливать, кто виновен в ДТП: а) оба водителя виноваты¹²; б) только один из водителей виновен; в) оба водителя не виновны, а виноват пешеход или другой участник движения и т. д.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, состоит из:

1) **деяния** (действия или бездействия) — нарушения правил дорожного движения (например, превышение скорости, выезд на встречную полосу движения, проезд на запрещающий сигнал светофора) или эксплуатации транспортных средств (в частности, эксплуатация транспортного средства с неработающей тормозной системой)¹³.

Совершая преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, виновный может нарушить ПДД или только правила эксплуатации транспортных средств, либо ПДД и правила эксплуатации транспортных средств одновременно.

Статья 264 УК РФ — бланкетная: существует немало нормативных документов, посвященных вопросам безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта (законов, ведомственных актов и т. д.), среди них, в первую очередь, необходимо выделить Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ и Постановление Правитель-

¹² См.: Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 17 февраля 2015 года № 50-УД14-9 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹³ В пункте «б» чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ речь идет о данном деянии, сопряженном с оставлением места его совершения.

ства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ); Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 года № 272; Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации, утвержденные Приказом Минтранса России от 15 января 2014 года № 7 и т. д.

В соответствии с п. 1.2 ПДД и ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ 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.

Вместе с тем *местом совершения преступлений*, предусмотренных ст. 264 УК РФ, выступают не только дороги, но и иные территории, не относящиеся к таковым (например, некоторые территории предприятий).

Как разъяснялось в ранее действовавшем Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11, «ответственность... наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» (п. 6).

На момент принятия Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 в нем имелось указание о том, что действие ст. 264 УК РФ не распространяется на деяния, совершенные вне дороги (п. 4), но 24 мая 2016 года данная рекомендация была справедливо исключена Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федера-

ции № 22 «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 “О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения”»).

Действительно, согласно ПДД водитель транспортного средства обязан перед выездом (местом выезда может быть не только дорога, а, например, глухой лес) проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (п. 2.3.1), и нарушение указанной обязанности даже вне дороги является нарушением правил, о которых идет речь в диспозиции ст. 264 УК РФ. То же самое справедливо и для предусмотренного ПДД запрета перевозки людей вне кабины автомобиля (п. 22.8) и т. д.

Рекомендация Пленума Верховного Суда Российской Федерации о том, что ст. 264 УК РФ «не действует» вне дороги, подверглась справедливой критике в научной литературе¹⁴, вместе с тем суды квалифицировали аварии вне дороги в основном по ст. 118 или ст. 109 УК РФ¹⁵.

На наш взгляд, квалификация деяния по ст. 264 УК РФ зависит не от того, была ли совершена авария на дороге или вне дороги, а от того, были ли нарушены ПДД или правила эксплуатации транспортных средств, и имеются ли в действиях лица, управлявшего механическим транспортным средством, остальные признаки рассматриваемого преступления (вина и т. д.).

Как разъясняется в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 29 ноября 2018 года № 41 «О судебной практике по уголовным делам о нарушениях требований охраны труда, правил безопасности при ведении строительных

¹⁴ См., напр.: Быкова Е. Г. О влиянии на квалификацию преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, места нарушения правил дорожного движения // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения : науч. журн. 2017. № 1. С. 31—33 ; Коробеев А. И. Указ. соч. С. 146—147 ; Рогатых Л. Ф., Малинин В. Б. Указ. соч. С. 12.

¹⁵ См., напр.: Приговор Ульяновского районного суда Ульяновской области от 12 мая 2012 года по делу № 1-2030/12 [Электронный ресурс] // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <http://www.sudact.ru> (дата обращения: 07.08.2018).

или иных работ либо требований промышленной безопасности опасных производственных объектов», «если несчастный случай произошел в ходе работ с использованием специальных самоходных машин (трактор, экскаватор, грейдер, скрепер и т. п.) вследствие допущенных лицом, управляющим такой машиной, в том числе и во время движения транспортного средства, нарушений правил безопасности при ведении строительных или иных работ либо нарушения требований промышленной безопасности опасных производственных объектов, а не в результате нарушения им правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом деяние надлежит квалифицировать по статье 216 или 217 УК РФ, предусматривающей ответственность за нарушение соответствующих правил» (п. 10).

Верховный Суд Российской Федерации в п. 4 Постановления Пленума от 9 декабря 2008 года № 25 также указал, что «действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда» (например, по ст.ст. 109, 118, 143, 216, 217 УК РФ). Судебная практика идет по такому же пути¹⁶;

2) **последствия** в виде причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего (чч. 1, 2), его смерти (чч. 3, 4), смерти двух или более лиц (чч. 5, 6). Следовательно, состав преступления является материальным, считается оконченным с момента наступления указанных последствий¹⁷.

¹⁶ См., напр.: Приговор Башмаковского районного суда Пензенской области от 4 марта 2011 года по делу № 1-10/2011 [Электронный ресурс] // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <http://www.sudact.ru> (дата обращения: 07.08.2018).

¹⁷ Причем причинение лицом, управляющим механическим транспортным средством, в результате нарушения им правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств тяжкого вреда здоровью или смерти себе самому не образует состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, влечет ответственность по ст. 12.24 КоАП РФ¹⁸.

Уголовный кодекс Российской Федерации содержит ряд статей (например, ст.ст. 263, 264, 266, 267, 268, 269 и др.), основные составы преступлений которых предусматривают менее тяжкие последствия соответствующего деяния в виде вреда здоровью (жизни) одного человека, чем их квалифицированные (особо квалифицированные) составы: так, ч. 1 ст. 264 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, а ч. 3 ст. 264 УК РФ — за деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека. Возникает вопрос: как квалифицировать случаи, когда в результате соответствующего деяния пострадало несколько потерпевших (в частности, причинен тяжкий вред здоровью двум лицам или одному потерпевшему причинен тяжкий вред здоровью, а другому — смерть)?

В соответствии с п. 9 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 в тех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части ст. 264 УК РФ, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия, поскольку в соответствии с ч. 2 ст. 17 УК РФ совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями Уголовного кодекса Российской Федерации. Если из-за нарушения правил дорожного движения или

¹⁸ Признаки тяжкого вреда здоровью предусмотрены в диспозиции ст. 111 УК РФ, легкого и средней тяжести вреда здоровью потерпевшего — в ст.ст. 112, 115 УК РФ и в примечании к ст. 12.24 КоАП РФ.

эксплуатации транспортного средства по неосторожности был одновременно причинен тяжкий вред здоровью нескольким лицам, виновное лицо несет уголовную ответственность по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Вместе с тем квалификация содеянного по совокупности ст. 264 УК РФ не исключается в случае совершения лицом нескольких преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ: как справедливо разъяснялось в действовавшем до 9 декабря 2008 года Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11, «по совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия являлись результатом нескольких взаимно не связанных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» (п. 8).

По той же логике квалификация по ч. 5 или ч. 6 ст. 264 УК РФ возможна лишь в случае, когда погибло два или более потерпевших в результате одного деяния: если же, например, трезвое лицо, управлявшее механическим транспортным средством, в разное время совершило два взаимно не связанных нарушения ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, каждое из которых повлекло смерть одной жертвы (и не было сопряжено с оставлением места их совершения), содеянное подлежит уголовно-правовой оценке по совокупности ч. 3 ст. 264 и ч. 3 ст. 264 УК РФ и не может квалифицироваться по ч. 5 ст. 264 УК РФ как нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц.

Лицо, причинившее имущественный вред (любой) в результате нарушения ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, по ст. 264 УК РФ уголовной ответственности не несет;

3) *причинно-следственной связи между деянием и последствиями* (при этом не важна продолжительность времени, прошедшего с момента совершения деяния до момента наступления последствий).

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 неоднократно обращается внимание на то, что «уголовная ответственность за преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с

допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств» (п. 1), при этом «судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в статье 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение» (п. 3); «при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными статьей 264 УК РФ» (п. 5).

Действительно, установление причинно-следственной связи между 1) нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и 2) предусмотренными ст. 264 УК РФ последствиями вызывает немало затруднений на практике. Связано это, на наш взгляд:

во-первых, с отсутствием общих положений о причинно-следственной связи в самом Уголовном кодексе Российской Федерации, а также с отсутствием в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 разъяснений, касающихся критериев причинно-следственной связи применительно к транспортным преступлениям;

во-вторых, с особенностями причинно-следственной связи в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ: на возникновение ДТП влияет множество факторов (поведение водителя, состояние дороги, погодные условия, особенности транспортного средства и т. д.), поэтому для привлечения к ответственности по ст. 264 УК РФ необходимо установить, что именно указанное нарушение лицом, управлявшим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств повлекло причинение тяжкого вреда здоровью одному или нескольким лицам, либо его (их) смерть.

Как отмечается в научной литературе, причинная связь по делам этой категории обладает довольно сложным характером, имеет ряд специфических особенностей. Специфика ее состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия носят зачастую ситуативный и во многом случайный ха-

рактер и, кроме того, не всегда адекватны степени грубости нарушения соответствующих правил. Как показывают специальные исследования, насчитывается свыше 250 различных факторов, порождающих дорожно-транспортные происшествия¹⁹.

Рассмотрим такой пример: лицо выезжает на своем автомобиле без документов на право управления транспортным средством, что является нарушением п. 2.1.1 Правил дорожного движения, согласно которому водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории. Автомобиль движется по центральной улице города без нарушения скоростного режима (50 км/ч), неожиданно из-за угла дома выбегает человек и в неполюженном месте на расстоянии 1,5 м от капота автомобиля начинает пересекать проезжую часть. Водитель пытается затормозить, но тормозной путь машины больше 1,5 м; происходит наезд на пешехода с летальным исходом (при этом в действиях водителя, кроме вышеуказанного нарушения п. 2.1.1 ПДД, нарушений нет, и согласно заключению автотехнической экспертизы водитель не имел технической возможности предотвратить наезд). Несмотря на то что в действиях водителя имеется нарушение ПДД, между последним и смертью пешехода нет причинно-следственной связи, так как не указанное нарушение ПДД (т. е. управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им) повлекло смерть, а поведение самого потерпевшего; даже если у водителя и было бы при себе водительское удостоверение, последствия все равно бы наступили. Следовательно, в его действиях отсутствуют признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, но он, безусловно, подлежит ответственности по ст. 12.3 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения»).

Если усложнить ситуацию и представить, что указанный водитель не только выехал на автомобиле без соответствующих документов, но и был в легкой степени алкогольного опьянения,

¹⁹ См., напр.: Коробеев А. И. Указ. соч. С. 149 ; Овчинникова Г. В., Рогатых Л. Ф. Указ. соч. С. 9—10.

однако предотвратить наезд в такой ситуации не смог бы и трезвый водитель (1,5 м — слишком малое расстояние для того, чтобы полностью остановить движущуюся на скорости, например, 50 км/ч машину, т. е., как было указано выше, водитель не имел технической возможности предотвратить наезд). Опять же в действиях последнего отсутствуют признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Однако водитель должен нести административную ответственность, кроме ст. 12.3 КоАП РФ, также и по ст. 12.8 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения») при отсутствии в его действиях состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, т. е. если он не является лицом, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ либо чч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 УК РФ.

Конечно, усложнять ситуацию можно и дальше. Мы рассмотрели две ситуации: когда в действиях водителя было только одно нарушение ПДД и когда их было два. Однако их может быть и три, и четыре, и еще больше — каждый случай подлежит тщательному анализу, но влечь ответственность по ст. 264 УК РФ может лишь то нарушение, допущенное лицом, управляющим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, которое состоит в причинно-следственной связи с неосторожным причинением тяжкого вреда здоровью одному или нескольким лицам, либо его (их) смертью.

Редко встретишь уголовное дело по обвинению лица в совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, где не было бы вменено нарушение п. 10.1 ПДД, в соответствии с которым водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения

требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Верховный Суд Российской Федерации в своем Постановлении Пленума от 9 декабря 2008 года № 25 уточнил, что «решая вопрос о виновности либо невиновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия вследствие превышения скорости движения транспортного средства, следует исходить из требований пункта 10.1 Правил... Уголовная ответственность по статье 264 УК РФ наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь» (п. 6).

Состояние российских дорог нередко оставляет желать лучшего, поэтому Верховный Суд Российской Федерации в рассматриваемом нами Постановлении Пленума рекомендовал судам «при установлении обстоятельств, способствовавших совершению преступлений, ответственность за которые предусмотрена статьей 264 УК РФ (несоответствие состояния дорог, мостов, железнодорожных переездов и т. п. строительным правилам, нормам, стандартам и другим нормативным документам; нарушение требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения при проведении на дорогах ремонтно-строительных и других работ; неисправность, неправильная установка технических средств организации дорожного движения; использование неисправных транспортных средств, прошедших государственный технический осмотр, и т. д.), путем вынесения частных определений (постановлений) обращать внимание соответствующих организаций и должностных лиц на обстоятельства и факты нарушения закона, требующие принятия необходимых мер для их устранения. В указанных случаях суду следует также решать вопрос о возможности учета таких обстоятельств в качестве смягчающих наказание (статья 61 УК РФ)» (п. 14).

Представляется, что если ДТП, например, со смертельным исходом произошло исключительно по вине данных организаций и должностных лиц, на которых лежали обязанности по обеспечению содержания дорог, мостов, железнодорожных переездов и т. п. в состоянии, соответствующем строительным правилам,

нормам, стандартам и другим нормативным документам, вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения ими своих обязанностей, лицо, управлявшее механическим транспортным средством, ставшим участником такого ДТП, не может быть привлечено к ответственности по ст. 264 УК РФ. В этом случае в зависимости от обстоятельств дела вышеуказанные должностные лица при наличии всех необходимых признаков состава преступления могут быть привлечены к ответственности по ч. 2 или ч. 3 ст. 293 УК РФ.

При решении вопроса о технической возможности предотвращения ДТП судам следует исходить из того, что *момент возникновения опасности* для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей ДТП. Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить (при анализе доказательств наличия либо отсутствия у водителя технической возможности предотвратить ДТП в условиях темного времени суток или недостаточной видимости следует исходить из того, что водитель в соответствии с п. 10.1 ПДД должен выбрать скорость движения, обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил) (п. 7 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25).

Не установив по делу водителя М. наличие у последней объективной возможности обнаружить опасность для движения, Верховный Суд Российской Федерации прекратил в отношении ее уголовное дело за отсутствием состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ²⁰.

В пункте 10 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 разъясняется, что если «указанные в статье 264 УК РФ последствия наступили не только вследствие нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но и ввиду несоблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил (например, переход пешеходом проезжей части с нарушением требований пункта 4.3 Правил), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие

²⁰ Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1997. № 10. С. 10—11.

наказание, за исключением случаев, когда водитель, виновный в совершении дорожно-транспортного происшествия, не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров (пункт 2.1.2 Правил)».

Вышеуказанное уголовное дело водителя М. иллюстрирует данное разъяснение: Верховный Суд Российской Федерации признал, что «несчастный случай произошел вследствие грубой неосторожности самого потерпевшего»²¹, а не по вине водителя.

В другой ситуации также виновным в ДТП судом был признан не водитель, а переходивший дорогу в неположенном месте пешеход, который и создал аварийную ситуацию; в его действиях были установлены признаки состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ.

Действительно, необходимо учитывать, что при возникновении опасности лицо, управляющее механическим транспортным средством, может действовать в *состоянии крайней необходимости*. В соответствии же со ст. 39 УК РФ не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам в состоянии крайней необходимости, т. е. для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам данного лица или иных лиц, охраняемым законом интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и при этом не было допущено превышения пределов крайней необходимости. Превышением пределов крайней необходимости признается причинение вреда, явно не соответствующего характеру и степени угрожавшей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась, когда указанным интересам был причинен вред равный или более значительный, чем предотвращенный. Такое превышение влечет за собой уголовную ответственность только в случаях умышленного причинения вреда.

Таким образом, уголовно-правовая оценка действий водителя, вынужденного нарушить ПДД вследствие неправомерного поведения других лиц (например, перебегавшего проезжую часть в неположенном месте и создавшего аварийную ситуацию пешехода), должна осуществляться с учетом положений ст. 35 УК РФ.

²¹ Там же.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, совершается по неосторожности, поскольку вина лица, управляющего механическим транспортным средством, характеризуется неосторожным (легкомысленным или небрежным) отношением к последствиям (тяжкому вреду здоровью либо смерти одного или нескольких потерпевших), наступающим в результате нарушения таким лицом ПДД или правил эксплуатации транспортных средств. Рассмотрим это на примере преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ:

1) ***совершаемого по легкомыслию***: лицо, *сознательно* или *неосознанно* нарушая ПДД или правила эксплуатации транспортных средств, предвидит абстрактную возможность причинения своими действиями (бездействием) тяжкого вреда здоровью потерпевшего, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на предотвращение этих последствий (при этом расчет строится на конкретных реальных обстоятельствах, например: желая проскочить на красный сигнал светофора пешеходный переход, виновный самонадеянно рассчитывает на свой водительский опыт, который поможет ему «в случае чего» правильно сманеврировать, на исправность тормозов и иных агрегатов автомобиля, на то, что в момент пересечения автомобилем пешеходного перехода потерпевший еще не успеет дойти до точки пересечения с автомобилем и т. д., однако его расчет не оправдывается и виновный сбивает потерпевшего, причиняя ему тяжкий вред здоровью);

2) ***совершаемого по небрежности***: лицо *сознательно* или *неосознанно* нарушая ПДД или правила эксплуатации транспортных средств (в частности, управляет транспортным средством невнимательно: не следит за обстановкой на дороге, отвлекаясь на посторонние дела, например на несколько секунд отводит взгляд на мобильный телефон, лежащий на приборной панели управления, в результате чего не замечает маневр другого автомобиля, нарушает ПДД, что приводит к аварии со смертельным исходом), не предвидело возможности причинения своими действиями (бездействием) тяжкого вреда здоровью потерпевшего, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия (обязанность

предвидеть указанные последствия может возлагаться на виновного, в частности, ПДД и (или) правилами эксплуатации транспортных средств)²².

Статья 27 УК РФ посвящена ответственности за преступление, совершенное с двумя формами вины: «если в результате совершения *умышленного преступления* (курсив — Д. К.) причиняются тяжкие последствия, которые по закону влекут более строгое наказание и которые не охватывались умыслом лица, уголовная ответственность за такие последствия наступает только в случае, если лицо предвидело возможность их наступления, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на их предотвращение, или в случае, если лицо не предвидело, но должно было и могло предвидеть возможность наступления этих последствий. В целом такое преступление признается совершенным умышленно».

Поскольку указанное в диспозиции ст. 264 УК РФ нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств умышленным преступлением не является, следовательно, преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, не является преступлением, совершенным с двумя формами вины.

Действительно, классическим примером преступления, совершенного с двумя формами вины, является умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, повлекшее по неосторожности смерть потерпевшего (ч. 4 ст. 111 УК РФ). Нарушение же правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств само по себе (без указанных в ст. 264 УК РФ последствий) не преступление, а, например, административное правонарушение.

В тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего либо причинения ему смерти, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации о преступлениях против жизни и здоровья²³ (например, по ст. 105, ст. 111 и др.)²⁴.

²² К таким же выводам приходят и другие авторы: см., напр.: Овчинникова Г. В., Рогатых Л. Ф. Указ. соч. С. 21—22.

²³ См., напр.: Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 16 сентября 2008 года № 58-О08-64 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁴ Пункт 15 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25.

Так, убийство, совершенное общеопасным способом (п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ), отграничивается от преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, по субъективному отношению к смерти потерпевшего: последнее, хотя и совершается при управлении источником повышенной опасности, но в отличие от умышленного лишения жизни человека, совершаемого общеопасным способом с использованием тех же источников повышенной опасности, предусматривает неосторожную форму вины по отношению к смерти потерпевшего.

По статьям 277, 295, 317 УК РФ должны квалифицироваться действия лица, использовавшего управляемое им транспортное средство для реализации умысла на причинение смерти:

государственному или общественному деятелю совершенные в целях прекращения его государственной или иной политической деятельности либо из мести за такую деятельность;

судье, присяжному заседателю или иному лицу, участвующему в отправлении правосудия, прокурору, следователю, лицу, производящему дознание, защитнику, эксперту, специалисту, судебному приставу, судебному исполнителю, а равно их близким в связи с рассмотрением дел или материалов в суде, производством предварительного расследования либо исполнением приговора, решения суда или иного судебного акта — совершенные в целях воспрепятствования законной деятельности указанных лиц либо из мести за такую деятельность;

сотруднику правоохранительного органа, военнослужащему, а равно их близким — совершенные в целях воспрепятствования законной деятельности указанных лиц по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности либо из мести за такую деятельность²⁵.

В действиях лица возможно сочетание как прямого, так и косвенного умысла на лишение жизни потерпевших, реализованного с помощью механического транспортного средства²⁶.

²⁵ См., напр.: Апелляционное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 5 июля 2017 года № 73-АПУ17-10 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁶ См., напр.: Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 29 мая 2008 года № 78-О08-44 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Если же в действиях лица, управлявшего механическим транспортным средством, вообще не было вины, оно не подлежит уголовной ответственности.

В пункте 5 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 года № 11 (утратило силу) было разъяснено, что «в тех случаях, когда виновным последовательно совершены два самостоятельных преступления, одно из которых являлось автотранспортным, а другое — против жизни и здоровья личности..., его действия надлежит квалифицировать по совокупности указанных преступлений». В настоящее время данная рекомендация сохранила свою актуальность.

Решение вопроса о степени виновности лица входит в компетенцию юриста (следователя, прокурора, судьи и т. д.), а не эксперта-автотехника, в связи с чем Верховный Суд Российской Федерации в п. 8 Постановления Пленума от 9 декабря 2008 года № 25 прямо указал: «в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке заключений автотехнических экспертиз судам следует также исходить из того, что объектом экспертного исследования могут быть обстоятельства, связанные лишь с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения».

Г л а в а 2

ОТГРАНИЧЕНИЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ст. 264 УК РФ) ОТ ОСНОВНЫХ СМЕЖНЫХ СОСТАВОВ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Некоторые проблемы разграничения преступлений, предусмотренных ст.ст. 105, 109, 118, 143, 216, 217 УК РФ, и нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) уже были затронуты в предыдущей главе. В главе 2 мы рассмотрим вопросы отграничения нарушения

правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) от смежных составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 263, 264.1, 268, 350 УК РФ.

***Отграничение преступления, предусмотренного
ст. 264 УК РФ, от преступления,
предусмотренного ст. 263 УК РФ***

Статья 263 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ, а равно отказ указанного лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3).

Таким образом, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) необходимо отграничивать от преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ:

1) по **объекту**: в отличие от нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) основным объектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, является безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Кроме того, в ст. 263 УК РФ, наряду с предусмотренными ст. 264 УК РФ в качестве дополнительного объекта жизнью и здоровьем, таковыми выступают также отношения собственности;

2) в отличие от ст. 264 УК РФ в ст. 263 УК РФ речь идет об управлении не механическим транспортным средством, а железнодорожным, воздушным²⁷, морским и внутренним водным транспортом и метрополитеном.

²⁷ См., напр.: Определение Верховного Суда Российской Федерации от 21 июля 2004 года № 53-О04-34 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3) по объективной стороне:

по деянию: в ст. 264 УК РФ предусмотрено нарушение *правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств*²⁸, а в ст. 263 УК РФ — нарушение *правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта 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;

последствиям: в ст. 263 УК РФ, кроме предусмотренного и в ст. 264 УК РФ причинения тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего (потерпевших), предусмотрено еще и причинение крупного ущерба²⁹;

4) по *субъекту*: в ст. 264 УК РФ им являются лицо, управляющее механическим транспортным средством, а в ст. 263 УК РФ — лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ (это может быть как лицо, управляющее соответствующим транспортом, например машинист тепловоза³⁰, командир вертолета³¹, капитан-механик речного теплохода³², так и иные лица, не управлявшие соответствующим транспортом, но в силу выполняемой работы

²⁸ В пункте «б» чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ — сопряженное с оставлением места его совершения.

²⁹ См., напр.: Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 13 февраля 2003 года № 41-кп003-4 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³⁰ Там же.

³¹ Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 21 июля 2004 года № 53-004-34 [Электронный ресурс] // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: <http://www.sudact.ru> (дата обращения: 17.12.2018) ; Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 2 сентября 2010 года № 93-О10-13 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³² Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 18 января 2011 года № 70-О10-14 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

или занимаемой должности, связанной, например, с организацией передвижения соответствующего транспорта, обязанные соблюдать правила безопасности движения последнего, в частности поездной диспетчер³³).

Примечательно, что состояние опьянения лица, предусмотренное в чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, не является квалифицирующим признаком в ст. 263 УК РФ.

Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ

В статье 264.1 УК РФ установлена ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ.

Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, отграничивается от нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ):

1) по **объекту**: в отличие от преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ) не предусматривает в качестве дополнительного объекта жизнь и здоровье;

2) по **объективной стороне**: в отличие от ст. 264 УК РФ в качестве **деяния** в диспозиции ст. 264.1 УК РФ предусмотрено только управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством и не предусмотрены последствия (следовательно, состав преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, в отличие от составов нарушения правил до-

³³ Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 23 сентября 2009 года № 86-О09-22 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

рожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), формальный и окончен с момента начала управления механическим транспортным средством).

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 уточняется, что преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, «следует считать оконченным с момента начала движения транспортного средства, управляемого лицом, находящимся в состоянии опьянения» (п. 10.7);

3) по *субъекту*: в чч. 1, 3, 5 ст. 264 УК РФ им является лицо, управляющее механическим транспортным средством, в чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ — лицо, управляющее механическим транспортным средством, находящееся в состоянии опьянения, а в ст. 264.1 УК РФ — лицо, находящееся в состоянии опьянения, подвергнутое административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющее судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей.

Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25:

ответственность по ст. 264.1 УК РФ наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения или по ст. 12.26 КоАП РФ за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ. При этом следует иметь в виду, что лицо, привлекаемое к ответственности, может отвечать как одному из указанных условий, так и их совокупности (п. 10.3);

в силу ст. 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до

истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. В связи с этим суду надлежит выяснить, исполнено ли постановление о назначении лицу административного наказания по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 или по ст. 12.26 КоАП РФ и дату окончания исполнения указанного постановления, не прекращалось ли его исполнение, не истек ли годичный срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, не пересматривались ли постановление о назначении лицу административного наказания и последующие постановления, связанные с его исполнением, в порядке, предусмотренном главой 30 КоАП РФ (п. 10.4).

При этом обстоятельства, послужившие основанием для привлечения лица к административной ответственности по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 либо по ст. 12.26 КоАП РФ, не определяют выводы суда о виновности подсудимого в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, которая устанавливается на основе всей совокупности доказательств, проверенных и оцененных посредством уголовно-процессуальных процедур (п. 10.6);

4) по *субъективной стороне*: преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, умышленное, а нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), как уже отмечалось, — неосторожное преступление.

Верховный Суд Российской Федерации в Постановлении Пленума от 9 декабря 2008 года № 25 также отмечает, что «по смыслу уголовного закона, преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, совершается умышленно» (п. 10.7), а в одном из своих решений по конкретному делу уточняет, что «данное преступление имеет формальный состав, который не предполагает наступление общественно опасных последствий в виде причиненного вреда здоровью либо смерти окружающих лиц, в связи с чем преступление признается оконченным с момента совершения деяния, указанного в законе (с момента начала движения транспортного средства), и может быть совершено только с прямым умыслом, поскольку лицо осознает, что, будучи ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского

освидетельствования на состояние опьянения либо, имея судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4 либо 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, вновь в состоянии опьянения управляет транспортным средством»³⁴.

Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ

Статья 268 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в ст.ст. 263 и 264 УК РФ) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3).

Таким образом, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) необходимо отграничивать от преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ:

1) по **объекту**: в отличие от нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) основным объектом преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, является безопасность работы всех видов транспорта;

2) в статье 268 УК РФ речь идет не только о механических транспортных средствах, как в ст. 264 УК РФ, а о любых транспортных средствах;

3) по **объективной стороне**: в ст. 264 УК РФ деяние — это нарушение *правил дорожного движения* или эксплуатации транспортных средств³⁵, а в ст. 268 УК РФ — нарушение *правил безопасности движения* или эксплуатации транспортных средств, т. е. нарушение любых правил безопасности движения, а не только правил дорожного движения;

4) по **субъекту**: в отличие от нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ)

³⁴ Постановление Президиума Верховного суда Республики Марий Эл от 18 марта 2016 года // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2016. № 8. С. 15.

³⁵ В пункте «б» чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ — сопряженное с оставлением места его совершения.

субъектом преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, является «пассажир, пешеход или другой участник движения (кроме лиц, указанных в ст.ст. 263 и 264 УК РФ)».

В соответствии с п. 1.2 ПДД пассажир — это лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него), а пешеход — это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу (к пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства).

«Другой участник движения» в диспозиции ст. 268 УК РФ — это, например, велосипедист, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо, лицо, управляющее гужевой повозкой.

Следует также отметить, что состояние опьянения лица, предусмотренное в чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, не является квалифицирующим признаком в ст. 268 УК РФ.

Отграничение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, от преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ

В статье 350 УК РФ установлена ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3).

Преступление, предусмотренное ст. 350 УК РФ, отграничивается от нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ):

1) по **объекту**: в отличие от преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, основным объектом нарушения правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350 УК РФ) является порядок вождения и эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин;

2) в статье 350 УК РФ речь идет исключительно о боевой, специальной или транспортной машине (танк, БТР и т. д.), а не о механическом транспортном средстве, как в ст. 264 УК РФ;

3) по *объективной стороне*: в ст. 264 УК РФ деяние — это нарушение *правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств*³⁶, а в ст. 350 УК РФ — нарушение *правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины* (установленных, например, Инструкцией по эксплуатации танка Т-72Б и др.);

4) по *субъекту*: в ст. 264 УК РФ это лицо, управляющее механическим транспортным средством, а в ст. 350 УК РФ — военнослужащий, проходящий военную службу по призыву либо по контракту, а также гражданин, пребывающий в запасе, во время прохождения им военных сборов (ч. 1 ст. 331 УК РФ).

Вместе с тем военнослужащий, управлявший механическим транспортным средством, о котором идет речь в ст. 264 УК РФ, и допустивший нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, что повлекло по неосторожности тяжкий вред здоровью или смерть одного или нескольких лиц, должен нести ответственность по ст. 264 УК РФ.

Примечательно, что состояние опьянения лица, предусмотренное в чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, не является квалифицирующим признаком в ст. 350 УК РФ.

³⁶ В пункте «б» чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ — сопряженное с оставлением места его совершения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Даже краткое исследование нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) позволяет сделать вывод о невозможности дачи универсального квалификационного «рецепта» для всех ДТП, так как каждая ситуация уникальна по-своему.

Все ранее обозначенные условия привлечения лица к ответственности по данной статье должны внимательно исследоваться правоприменительными органами по каждому конкретному делу, и только тщательный анализ всех обстоятельств аварии позволит дать правильную уголовно-правовую оценку содеянного.

Неполное исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия (например: когда водитель обнаружил переходящую дорогу потерпевших, имел ли он техническую возможность предотвратить наезд и др.) может повлечь неверную квалификацию содеянного³⁷.

Как справедливо отмечается в научной литературе, правильное разграничение смежных составов преступлений обеспечивается, прежде всего, глубоким уяснением содержания действующих уголовно-правовых норм. Вот почему проблеме толкования закона и изучения признаков состава преступления необходимо уделять большое внимание³⁸. В частности, хорошее понимание практическими работниками юстиции комплексного, сложного характера транспортных преступлений позволяет более точно решать вопросы их квалификации.

³⁷ См., напр.: Надзорное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 11 мая 2006 года № 31-Д06-5 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

³⁸ Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2006. С. 252.

ЛИТЕРАТУРА

1. Андреева Л. А. К вопросу о применении ст. 125 УК РФ / Л. А. Андреева // Криминалистика. — 2009. — № 2(5). — С. 8—11.
2. Жулев В. И. Транспортные преступления: комментарий законодательства / В. И. Жулев. — Москва : Спарк, 2001. — 190 с.
3. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / Н. И. Исаев ; под ред. Н. Г. Кадникова. — Москва : Юриспруденция, 2011. — 188 с.
4. Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность : монография / А. И. Коробеев. — Москва : Юрлитинформ, 2015. — 488 с.
5. Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений / В. Н. Кудрявцев. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юристъ, 2006. — 304 с.
6. Мешков В. М. Дорожно-транспортные преступления : монография / В. М. Мешков, А. Б. Маханёк, В. И. Тарасова. — Москва : Юрлитинформ, 2014. — 152 с.
7. Овчинникова Г. В. Комментарий к постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации «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» от 9 декабря 2008 года № 25 с изменениями, внесенными Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 декабря 2010 года № 31 / Г. В. Овчинникова, Л. Ф. Рогатых ; [под ред. А. Н. Попова]. — Санкт-Петербург : С.-Петерб. юрид. ин-т (фил.) Акад. Генеральной прокуратуры Рос. Федерации, 2011. — 40 с.

8. Пикуров Н. И. Квалификация дорожно-транспортных преступлений : учеб. пособие / Н. И. Пикуров. — Волгоград : Волгоград. акад. МВД России, 2001. — 54 с.

9. Рогатых Л. Ф. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) : учеб. пособие / Л. Ф. Рогатых, В. Б. Малинин. — Санкт-Петербург : С.-Петерб. юрид. ин-т Генеральной прокуратуры Рос. Федерации, 2004. — 60 с.

10. Российское уголовное право : учебник. В 2 т. Т. 2. Особенная часть / [Виноградова Е. В. и др.] ; под ред. Э. Ф. Побегайло. — Москва : Илекса, 2008. — 752 с. — (Библиотека журнала «Российский криминологический взгляд»).

11. Чучаев А. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / А. И. Чучаев. — Ульяновск : Дом печати, 1997. — 63 с.

12. Энциклопедия уголовного права. В 35 т. Т. 24. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / [В. Малинин и др.]. — Санкт-Петербург : Изд. проф. Малинина, 2014. — 706 с.

Учебное издание

*Денис Юрьевич КРАЕВ,
кандидат юридических наук, доцент*

**КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Лекция для ФПППК

Редактор *О. А. Хропина*
Компьютерная правка и верстка *Е. А. Меклиш*

Подписано в печать 29.04.2019. Формат 60х90/16.
Печ. л. 2,75. Тираж 500 экз. (1-й з-д 1—80). Заказ 6.

Отдел научной информации и издательской деятельности
Санкт-Петербургского юридического института (филиала)
Университета прокуратуры Российской Федерации

Отпечатано в Санкт-Петербургском юридическом институте (филиале)
Университета прокуратуры Российской Федерации
191014, Санкт-Петербург, Литейный просп., 44