

ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Юридический институт

Направление 40.03.01 «Юриспруденция»

Профиль «Правозащитная деятельность»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой «Уголовное право»

_____/ Г. Б. Романовский /
(подпись) (и.о. фамилия)

2025 г.

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студентки гр. № 21 ЮЮ 5
Федотовой Галины Николаевны

1. **Тема работы:** Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств
2. **Научный руководитель:** к.ю.н., к.с.н., доцент каф. УП Сулейманова С. Т.
3. **Дата выдачи задания:** 03.02.2025 г.
4. **Срок сдачи студентом законченной работы:** 19.05.2025 г.
5. **Перечень подлежащих разработке вопросов:**
 - 5.1 Объективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ
 - 5.2 Субъективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ
 - 5.3 Квалифицированные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ
 - 5.4 Основные проблемы при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ
 - 5.5 Общие начала назначения наказания за преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ
 - 5.6 Анализ судебной практики назначения наказания за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ

6. Консультанты по работе, с указанием относящихся к ним разделов работы:

Раздел	Консультант	Подпись, дата	
		Задание выдал	Выполненное задание принял
Введение		03.02.2025 г. Сулейманова С.Т.	25.02.2025 г. Сулейманова С.Т.
Общая характеристика преступления против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств		25.02.2025 г. Сулейманова С.Т.	15.03.2025 г. Сулейманова С.Т.
Уголовно-правовая характеристика ответственности за нарушение правил дорожного движения		15.03.2025 г. Сулейманова С.Т.	08.04.2025 г. Сулейманова С.Т.
Заключение		30.04.2025 г. Сулейманова С.Т.	19.05.2025 г. Сулейманова С.Т.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
1 Общая характеристика преступлений против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	8
1.1 История развития законодательства об уголовной ответственности за преступления против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	8
1.2 Уголовное законодательство зарубежных стран и стран СНГ, предусматривающее ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	13
2 Уголовно-правовая характеристика ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	19
2.1 Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	19
2.2 Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	24
2.3 Отягчающие обстоятельства нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	30
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	44
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	48
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	55

ВВЕДЕНИЕ

Опасность дорожного движения, определенно, является одной из существенных социально-экономических и демографически выраженных проблем. Инфраструктурные показатели многих городов России не справляются с растущим уровнем автомобилизации. В первую очередь это влияет на количество ДТП, поскольку самыми частыми авариями является столкновение транспортных средств.

Основной причиной дорожно-транспортных происшествий является нарушение водителями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

За 2023 г. в Пензенской области было зарегистрировано 1555 (+3,7 %) дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 154 человек (-1,3 %), ранено - 2169.¹ За 2024 г. на территории страны было зарегистрировано 29.232 ДТП с показателем -8,5 %.

По общим сведениям о состоянии преступности на транспорте МВД России² (Приложение 1) раскрываемость за 2024 г. снизилось на 7,1 % по сравнению с 2023 г. и составляет 70,4 %. Это является проблемой в настоящее время, так как из числа зарегистрированных 29.232 преступлений было раскрыто всего 19.470.

По данным Госавтоинспекции³ за январь-март 2025 г. на территории страны произошло 24.003 дорожно-транспортных происшествий, где 2605 человек погибло, а 30.625 человек - ранено.

В настоящее время проблемы культуры вождения и соблюдения водителями правил дорожного движения остается комплексной проблемой и требует принятия срочных и эффективных мер воздействия.

¹ Состояние аварийности на территории Пензенской области. - URL: <https://ui.pnzreg.ru/all/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya/sostoyanie-avariynosti-na-territorii-penzenskoj-oblasti> (дата обращения: 14.05.2025).

² Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь-декабрь 2024 года. - URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/60248328> (дата обращения: 14.05.2025).

³ Показатели состояния безопасности дорожного движения. - URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 14.05.2025).

Правовой способ борьбы с дорожно-транспортными происшествиями является самым эффективным. Те, дорожно-транспортные происшествия, вследствие которых был причинен тяжкий вред здоровью или смерть потерпевшего являются преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта и охватываются 27 главой Уголовного Кодекса Российской Федерации, а конкретно ст. 264.

Законодательство в области нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств имеет длинную историю становления. Ст. 264 УК РФ с момента появления уже претерпела изменения, касающиеся самого состава преступления, отягчающих обстоятельств и санкций. В 2022 г. были внесены последние изменения, которые не были подробно рассмотрены авторами научных работ. В этом заключается актуальность темы исследования.

Объект данного исследования – общественные отношения, возникающие в связи с совершением преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования выступают соответствующие нормы действующего российского законодательства, законодательства зарубежных стран и стран СНГ, предусматривающие ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, материалы судебной практики, а также научная литература по теме исследования.

Цель исследования заключена в анализе уголовно-правовой характеристике нарушений правил дорожного движений и эксплуатации транспортных средств, выявлении и обобщении основных проблем, а также в определении возможных путей их преодоления посредством совершенствования правового регулирования.

Исходя из указанной цели, задачами исследования послужили:

— изучить объективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;

- изучить субъективные признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;
- рассмотреть квалифицированные признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;
- выявить основные проблемы при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;
- определить общие начала назначения наказания за преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ;
- провести анализ судебной практики назначения наказания за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

Методами исследования, которые использовались в процессе работы, являются: диалектический метод познания, системно-функциональный метод, формально-догматический метод, формально-логический метод, системно-структурный метод и др.

Теоретической основой исследования послужили работы таких авторов, как Ю. М. Антоняна, И. С. Ванекова, Б. В. Елифанова, М. С. Ревенко, А. В. Седегова, И. А. Фисуна и др.

Нормативную базу исследования составляли Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, другие нормативно-правовые акты, регулирующие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Структура выпускной квалифицированной работы обусловлена ее целью и задачами. Работа состоит из введения, двух разделов, включающих шесть подразделов, заключения и списка используемых источников, приложений.

1 Общая характеристика преступлений против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 История развития законодательства об уголовной ответственности за преступления против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Вопрос о начале отчёта становления и развития уголовной ответственности за преступление против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств остаётся предметом научных дискуссий. Разногласия учёных коренятся в самом определении «транспортного преступления».

С развитием индустриального общества резким увеличением количества транспортных средств и масштабными транспортными потоками возросла и частота происшествий, что неизбежно потребовало создание более сложной и эффективной системы правового регулирования, включающей уголовную ответственность.

Для разрешения данной дискуссии необходимо обратиться к детальному анализу исторического развития правового регулирования дорожного движения.

П. С. Дагель рассмотрел Древний Рим, в котором первым средством передвижения были колесницы и пришлось ввести одностороннее движение на улицах.

Как отмечает автор, сам Цезарь занимался проблемой движения на улицах города и его Указ о создании специального отряда вольноотпущенников, которые регулировали движение на перекрестках Рима, многие авторы считают первым законом в сфере соблюдения правил дорожного движения.¹

¹ Дагель П.С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Вопросы борьбы с преступностью. - 1981. - № 34. – С.32.

В российском государстве момент начала правового регулирования дорожного движения приходится на период правления Ивана III, который издал общие правила пользования почтовыми трактами.

Соборное Уложение 1649 года в главе IX «О мытах и о перевозах, и о мостах» запрещало такие деяния, как несоблюдение требований по содержанию дорог и создание препятствий на дорогах. Фактически, в данном документе впервые были урегулированы правила дорожного движения.

Прослеживается наличие отягчающих и смягчающих обстоятельств, которые влияли на наказание, назначаемое виновному, при этом, можно увидеть, что к отягчающему обстоятельству относилось состояние опьянения.

Царем Федром Алексеевичем были предприняты попытки по определению протяженности дорог.

Судебник 1589 года вменял данную обязанность местным жителям, которые и должны были следить за состоянием прилегающих дорог.

Существенным шагом в организации дорожного движения, закреплённой на законодательном уровне, стало издание Петром I 3 января 1683 г. Указа. В нем предусматривался запрет быстрой езды по городу во избежание увечий.

Дальнейшее регулирование соблюдения принятых правил дорожного движения приходится на период правления Анны Иоановны, которой был издан указ о наказаниях лиц, нарушающих правила мирной езды.¹

Нормы об ответственности за нарушения дорожного движения были подробно описаны в Уставе о наказаниях от 1864 года.

В. В. Климкин отмечает, что современные правила дорожного движения во многом схожи с данным Уставом, например, ст. 74 Устава о наказаниях устанавливала ответственность за правонарушения, которые аналогичны современным в ст. 264 УК РФ, отличие лишь в том, что ст. 74

¹ Бондарь А. Я. Регламентация преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в истории уголовного законодательства России // Научный дайджест Восточно-Сибирского института МВД России. – 2021. – № 2(12). – С. 16.

Устава о наказаниях не предусмотрены общественно опасные последствия.

Октябрьская революция 1917 г. внесла огромное количество изменений в правовую базу того времени, в том числе и правила дорожного движения.¹

Первым источником, регулирующим правила движения в постимператорской России, по мнению О. В. Безруковой, является Постановление Автомобильного совета Центральной автосекции ВСНХ от 10 июня 1918 г. «О пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке дорожного движения по городу Москве и окрестностям». Однако данный акт имел локальный характер и распространялся на ограниченную территорию - на Москву, а не на всю страну.

Дальнейшее развитие происходит в связи с введением Постановления Московского Совета от 28 мая 1920 г. «Об урегулировании автомобильного движения по городу Москве». В данном документе уже более детально регулировались правила движения.²

Далее в 1936 году введено в действие Положение № 1182 «О Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР». Многие авторы отмечают, что именно данное положение стало основой создания и функционирования современной Госавтоинспекции.

В 1943 г. в сфере деятельности ГАИ проведены корректировки, в частности закреплены новые правила уличного движения Приказом МВД СССР от 27 ноября № 587 «С объявлением временной инструкции по организации движения транспорта и пешеходов», или Инструкцией от 3 декабря 1948 г. № 0742 «По учету дорожных происшествий».³

УК РСФСР 1960 г. включала 3 статьи, направленные на охрану

¹ Климкин В. В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. - М., 2004. - С. 15.

² Безрукова О. В., Матюшин Н. М. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России // Наука. Общество. Государство. - 2019. - № 2. - С. 19.

³ Ревенко М. С. История развития Российского уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения. - М.: Международный центр науки и образования, 2018. - С. 67-76.

безопасности дорожного движения (ст. 211-213).¹

В 1985 г. были внесены изменения в УК РСФСР, согласно которым ст. 211 УК РСФСР объединила ранее существовавшие составы. Рассматриваемая статья предусматривала три самостоятельных состава преступления, а именно преступления против безопасности дорожного движения:

— если в результате ДТП потерпевшему причинялось менее тяжкое или легкое телесное повреждение, либо причинялся существенный материальный ущерб;

— при наличии общественно-опасных последствий в виде смерти потерпевшего или причинения ему тяжкого телесного повреждения;

— если в результате ДТП наступали общественно-опасные последствия в виде гибели нескольких лиц. Данный состав аналогичен ч. 5 ст. 264 УК РФ², различие заключается в формулировке: «гибель нескольких лиц» вместо «смерть двух или более лиц».

Наконец, стоит отметить, впервые законодатель закрепил такой квалифицирующий признак, как состояние опьянение. Данный признак был закреплён в ст. 211.1 УК РСФСР.³

Позже было декриминализовано нарушение правил дорожного движения при легком телесном повреждении – уголовная ответственность наступала если при ДТП потерпевшему причинялось менее тяжкое телесное повреждение, такие же меры ответственности были и в составе УК РФ 1996 г., когда в 1998 г. из ст. 264 УК РФ было исключено упоминание о последствиях в виде материального ущерба, а в 2003 г. о последствиях в виде средней тяжести вреда здоровью.

В 2009 г. были введены три состава, закрепляющих такой квалифицирующий признак, как состояние опьянения. Необходимость

¹ Уголовный кодекс РСФСР от 27.10.1960 // Ведомости ВС РСФСР. - 1960. - № 40. - Ст. 591. (утратил силу).

² Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 21.04.2025) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 25. - Ст. 2954.

³ Штаб О. Н., Кравчук Т. Е. Становление уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, по уголовному законодательству СССР и Российской Федерации // Алтайский вестник государственной и муниципальной службы. - 2020. - №18. - С. 72.

данного изменения обусловлена ростом количества ДТП, совершенных водителями, находящимися в нетрезвом состоянии.

Последние изменения ст. 264 претерпела в 2022 г. В качестве самостоятельного квалифицирующего признака законодателем был выделен признак «оставление места совершения преступления». Данный признак был введен в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ. Рассматриваемое изменение обусловлено, прежде всего, принятием постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 25.04.2018 № 17-П, в котором было указано, что п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ не соответствует Конституции, так как лицо, управляющее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения, виновное в совершении ДТП, повлекшего по неосторожности, предусмотренные ст. 264 УК РФ тяжкие последствия, и скрывшееся с места дорожно-транспортного происшествия, находится в преимущественном положении по сравнению с лицами, управлявшими транспортными средствами и оставшимися на месте дорожно-транспортного происшествия, в отношении которых факт употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ надлежащим образом установлен либо которые не выполнили законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В связи с этим сокрытие с места преступления могло повлиять на квалификацию преступления на менее тяжкое, чем было совершено.

Далее законодатель уделил внимание проблеме использования водителями права управления транспортным средством. Наблюдалось вождение водителей с чужим водительским удостоверением, а также водительским удостоверением другой категории или вовсе без права на управление транспортными средствами. В ч. 2,4,6 добавился квалифицирующий признак «совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами».

Таким образом, дореволюционная Россия, будучи преимущественно аграрной страной с ограниченным количеством автомобилей, не нуждалась в

развитом законодательстве о безопасности дорожного движения. Отсутствие массового автомобильного транспорта сделало разработку специального законодательства нецелесообразной.

Ситуация резко изменилась после Октябрьской революции. Создания специальных нормативных актов, регулирующих движение транспорта и устанавливающих ответственность за его нарушение, на начальном этапе в условиях разорённой страны и нехватки ресурсов законодательства развивалось медленно.

Дальнейшее развитие советского законодательства в области безопасности дорожного движения происходило параллельно с усовершенствованием самих транспортных средств и дорожной инфраструктуры. Были созданы специальные органы ГАИ, ответственные за надзор за соблюдением правил дорожного движения. Законодательство постепенно усложнялось. В Советский период уголовная ответственность за нарушение ПДД применялось в основном в случаях, связанных с тяжкими последствиями, такими как смертельные случаи или тяжкие телесные повреждения.

Современное российское законодательство о безопасности дорожного движения является наследником советской системы, но значительно эволюционировало.

1.2 Уголовное законодательство зарубежных стран и стран СНГ, предусматривающее ответственность за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Проблема нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств существует в любом государстве. Законодательство зарубежных стран и стран СНГ нацелено на безопасность дорожного движения, поскольку проблема дорожного движения – это глобальная проблема всего человечества. Для ее решения необходимо, чтобы законы

всех стран, регулирующие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, брали за основу принцип единообразности, когда все установленные правила дорожного движения унифицированы. Для этого заключаются двусторонние и многосторонние международные договора, отвечающие вопросам транспортной сферы, такие как:

- Конвенция о дорожном движении 1968 г. (в России с 1977 г.);
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. (в России с 1978 г.);
- Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1973 г. (в России с 1985 г.);
- Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1971 года (в России с 1979 г.);
- Резолюция ООН по вопросам повышения безопасности дорожного движения и др.

Но, несмотря на всеобщность этих правил, правила дорожного движения в разных государствах имеют определенные отличия и различные меры уголовной ответственности.

Предлагаем рассмотреть законодательство, устанавливающее ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств таких стран, как Беларусь, Азербайджан, Казахстан и др.

Ст. 317 УК Республики Беларусь¹ устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение менее тяжкого телесного повреждения, смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения, смерть двух и более лиц в виде штрафа, лишения права

¹ Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9.07.1999 № 275-З. - URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk9900275> (дата обращения: 14.05.2025).

занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, исправительные работы, арест, ограничение свободы, лишение свободы, а также лишение свободы с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. В сравнении со ст. 264 УК РФ отличия состоят в том, что в УК РБ в качестве отягчающих признаков признается только пребывание водителя в состоянии опьянения, в качестве общественно опасных последствий выступает причинение менее тяжкого телесного повреждения и несет менее тяжкое наказание.

В УК Азербайджанской Республики¹ нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств посвящена ст. 263, где также, как и в УК РБ², для наступления ответственности необходимо наступление последствий в виде менее тяжкого вреда здоровью потерпевшего. Примечательно, что в данной статье нет таких отягчающих признаков, как в ст. 264 УК РФ, так как для них законодатель АР выделил ст. 263-1. «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения или не имеющим права на управление транспортными средствами», ст. 264. «Оставление места дорожно-транспортного происшествия». Нельзя не отметить присутствие штрафной санкции в ч. 1, что является схожестью в законодательстве многих стран.

Безопасности дорожного движения посвящена Глава 14 «Транспортные уголовные правонарушения» УК Республики Казахстан. Ст. 345 отвечает за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами, для квалификации которой необходимо причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью человека. Минимальное наказание по данной статье – это штраф, а максимальное наказание до десяти лет лишения свободы с

¹ Уголовный кодекс Азербайджанской Республики. - URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30420353 (дата обращения: 14.05.2025).

² Уголовный Кодекс Республики Казахстан. - URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252 (дата обращения: 14.05.2025).

лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до семи лет. В кодексе также установлена ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсического опьянения (ст. 345-1 УК РК); управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК РК); оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 347 УК РК).

При сравнительном анализе видно, что в большинстве стран СНГ за преступления, посягающие на транспортную безопасность, уголовная ответственность наступает, как правило, при причинении средней тяжести вреда здоровью. В УК РФ изначально эта группа преступлений также включала такое последствие в качестве криминообразующего признака, однако впоследствии законодатель отказался от него.

В этом случае невозможно не согласиться с С. Ю. Бытко¹, который придерживается позиции о том, что декриминализация деяний, влекущих последствия в виде причинения средней тяжести вреда здоровью по неосторожности, явилась причиной существенного снижения охранительной функции уголовного права. С ним солидарен и А. Ю. Пожарский², обращающий внимание на кумулятивный эффект, характерный для транспортных преступлений.

Действительно, в дорожно-транспортном происшествии с участием общественного транспорта может быть причинен вред здоровью средней тяжести десяткам пассажиров или пешеходов. Значимость и опасность таких последствий не может быть признана меньшей по сравнению с причинением

¹ Бытко С. Ю. Безопасность дорожного движения: эффективность уголовно-правовой охраны // Вестник КГУ. - 2015. - №6. - С. 160.

² Пожарский А. Ю. Система норм о транспортных преступлениях в России (становление и развитие): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. - М., 2016. – С. 26.

тяжкого вреда здоровью одному человеку в другом дорожно-транспортном происшествии.¹

В законодательстве государств континентального права не сложилось единого подхода к пониманию ответственности за опасное вождение, выделяя следующие основные законодательные решения:

а) установлен специальный запрет на опасное вождение и (или) уличные гонки. При этом ответственность наступает в соответствии с нормами уголовного права (Нидерланды, ФРГ);

б) установлен специальный запрет на опасное вождение и (или) уличные гонки. При этом ответственность наступает в соответствии с нормами административного права (Италия);

в) нет специального указания на опасное вождение и (или) уличные гонки. При этом ответственность за подобные нарушения наступает в соответствии с нормами уголовного права (Польша, Болгария);

г) нет специального указания на опасное вождение и (или) уличные гонки. Однако запрет существует в рамках общих норм о нарушении правил дорожного движения. При этом ответственность наступает в соответствии с нормами административного права (Литва).

В уголовном законодательстве государств континентального права нет единого подхода к ответственности в случае нарушения правил дорожного движения по небрежности. В законодательстве ФРГ уголовная ответственность в таком случае наступает, расширяя тем самым пределы уголовной ответственности за счет включения в них неосторожных деяний.

Классическим является подход, согласно которому ответственности подлежит лицо, управляющее транспортным средством. В то же время определенное значение имеет возраст виновного. Согласно законодательству Италии степень общественной опасности управления автомобилем в нетрезвом виде дифференцируется в зависимости от возраста водителя.

¹ Ларина Л. Ю. Уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности в странах СНГ // Правовое государство: теория и практика. - 2019. - № 3 (57). - С. 116.

Лицам до 21 года нельзя управлять автомобилем в состоянии алкогольного опьянения независимо от степени концентрации алкоголя в крови и от осуществления профессиональной деятельности. Аналогичные положения содержатся и в законодательстве других стран.

Однако в законодательстве ряда государств перечень субъектов рассматриваемых преступлений расширен. Так, согласно УК Польши ответственности подлежит не только лицо, которое управляет транспортным средством, находясь в состоянии опьянения или под воздействием одурманивающего средства, но и лицо, которое допускает к управлению механическим либо иным средством лицо, находящееся в состоянии опьянения.¹

Таким образом, проведенный анализ законодательства зарубежных стран и стран СНГ, позволяет говорить об их позитивном опыте. В сравнении с российским законодательством отмечается наличие общественно-опасного последствия в виде причинения средней тяжести вреда здоровью человека, а также наличие штрафных санкций.

Положительных опыт выделения таких отягчающих обстоятельств, как опьянение, оставление места совершения преступления и вождение лица, не имеющего или лишенного права на управление транспортным средством, в отдельные статьи, заставляет задуматься о целесообразности внесения изменений в действующий Уголовный кодекс РФ.

¹ Рясенец А. С. Особенности уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения в зарубежных странах // Символ науки. - 2024. - № 6-2. - С. 107.

2 Уголовно-правовая характеристика ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

2.1 Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Ст. 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Диспозиция рассматриваемой статьи имеет сложный бланкетный характер, поэтому законодатель дополняет статью двумя примечаниями. Бланкетный характер диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ предопределяет обязанность правоприменителя при привлечении лица к уголовной ответственности устанавливать: допущено ли нарушение, в чем именно оно выразилось, какие конкретно пункты правил безопасности движения и эксплуатации транспорта нарушены.¹

По данной статье видовой объект - безопасность движения и эксплуатации транспортного средства; основной непосредственный объект – безопасность движения и эксплуатации конкретного транспортного средства.² В качестве дополнительного объекта будут выступать жизнь и здоровье потерпевшего.

Предметом преступления являются механические транспортные средства: автомобили, трамваи и другие транспортные средства. В соответствии с примечанием к данной статье к ним относятся троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины (например, автокраны,

¹ Махонина А. Д. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Образование и право. - 2020. - №10. - С.102.

² Шеманаев, А. М. Уголовно - правовая характеристика объективных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. - Уфа: Аэтерна, 2022. - С. 62.

грейдеры, комбайны и пр.), мотоциклы и иные механические транспортные средства.

В соответствии с абз. 9 ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ «транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем».

Согласно Правилам дорожного движения 1993 г. механические транспортные средства - это транспортные средства, приводимые в движение двигателем. Термин распространяется также на любые трактора и самоходные машины. К механическим транспортным средствам в соответствии с абз. 2 п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25², в частности, относятся автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, мопеды и пр.

Согласно примечанию 1 к ст. 264 трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, признаются другими механическими транспортными средствами.

Если автотранспортное средство передвигается вручную посредством толкания, то предмет данного преступления отсутствует. По смыслу данной статьи не являются предметом данного преступления боевые, специальные и иные транспортные машины, являющиеся предметом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ.

Потерпевшими по данной статье будут являться любое лицо, которому вследствие дорожно-транспортного происшествия был нанесен тяжкий вред здоровью. Если в результате произошла смерть этого лица, то потерпевшими будут являться его близкие родственники. В соответствии со ст. 5 УК РФ

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 01.03.2025) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 1995. - № 50. - Ст. 4873.

² 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: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 25.06.2024) // Российская газета. - № 265. - 26.12.2008.

близкими родственниками являются супруг, супруга, родители, дети, усыновители, усыновленные, родные братья и родные сестры, дедушка, бабушка, внуки.

Объективная сторона ст. 264 должна предусматривать:

— Нарушение правил дорожного движения в форме действия или бездействия.

— Наступление последствий (тяжкий вред здоровью или смерть потерпевшего).

— Причинно-следственная связь между деянием (действие или бездействие) и последствиями.

Само преступное деяние здесь – это нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Нарушение правил безопасности дорожного движения может выражаться в любом нарушении правил ПДД, например: выезд на встречную полосу, пересечение двойной сплошной полосы, проезд на красный свет светофора или превышение разрешенной скорости и т.д.

Примерами нарушения эксплуатации транспортных средств может быть использование автомобиля при неисправности тормозного пути, отсутствие фар и т.д.

То есть все, что создает опасность движению, как своего транспортного средства, так и присутствующий по близости потенциальных потерпевших.

Состав преступления за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является материальным, поскольку ответственность по ст. 264 УК РФ предусмотрена лишь при наступлении определенных последствий и причинно-следственной связи между ними и самим деянием.

Нужно сказать, что ст. 264 одна из тех статей, где общественно опасные последствия описаны в квалифицирующих обстоятельствах. Так, посредством совершения рассматриваемого преступного посягательства ч.ч. 1,2 является причинение тяжкого вреда здоровью, в ч.ч. 3,4 – причинение

смерти, в ч.ч. 5,6 – причинение смерти двум или более лицам. Ранее список последствий включал в себя причинение крупного ущерба и причинение вреда здоровью средней тяжести.¹

Еще одними обстоятельствами объективной стороны будут являться такие элементы, как: время, место, способ, и обстановка совершения преступления. В статье не говорится о специальных критериях или требованиях к времени и месту, поскольку произойти это может, где угодно, а сам потерпевший может находиться и в самом транспортном средстве. Но внимание стоит уделить способу и обстановке.

Способ может быть:

- Нарушение правил ПДД при использовании транспортного средства.
- Нарушение правил эксплуатации транспортного средства.

В ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дано понятие «Дорожно-транспортное происшествие» или сокращенно ДТП.

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

Отсюда следует, что объективная сторона ст. 264 и есть ДТП, но с обязательной виной водителя транспортного средства. Иными словами важно именно использование транспортного средства, и именно виновным.

В этом же законе прописано, что запрещена эксплуатация транспортного средства при неисправности.

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств получил свое закрепление в Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах

¹ Реф Д. В. Объективная сторона преступления, предусмотренного статьей 264 уголовного кодекса российской федерации. – СПб.: Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2022. - С. 286.

дорожного движения».¹ В соответствии с ним, опасна эксплуатация транспортных средств при нарушении работы:

- тормозной системы;
- рулевого управления;
- устройства освещения и световой сигнализации;
- обзорности транспортного средства;
- двигателя и пр.

Важно ограничивать элементы состава преступления ст. 264 от других схожих составов, чтобы получить правильную квалификацию. Например, если происходит приведение в негодность транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, то будет квалификация по ст. 267 УК РФ; при управлении автомобилем в состоянии опьянения и повторном нарушении ч. 1 ст. 264 преступление следует квалификации по ч. 2 ст. 264.1 УК РФ; если лицо управляло велосипедом и нанесло по неосторожности тяжкий вред человеку, оно будет нести ответственность по ст. 268 УК РФ.

Если виновное лицо, покидая место преступления, осознавало, что заведомо оставляет в опасности пострадавшего, то его действия при наличии к тому оснований подлежат квалификации по совокупности преступлений, предусмотренных пунктом «б» соответствующей части ст. 264 УК РФ и ст. 265 УК РФ.

Таким образом, объективная сторона ст. 264 УК являет собой три составляющих: само общественно опасное деяние, нарушающее правила дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств в форме действия или бездействия, наступление общественно опасных последствий и причинно-следственную связь между ними.

¹ О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 06.12.2024) // Российская газета. - № 5633. - 16.11.1011.

2.2 Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Согласно науке уголовного права, состав преступления представляется как совокупность объективных и субъективных признаков, которые в своем единстве и представляют противоправно совершенное общественно опасное деяние. Для правильной квалификации преступления необходимо правильно выявлять субъективные признаки преступления.

Существует ошибочное мнение при выявлении возраста, с которого можно привлекать к ответственности по ст. 264 УК, так как получение водительского удостоверения зависит от категории транспорта (С1 с 17 лет, В1 18 лет, а категорию М можно получить с 16 лет).

Законодатель предусматривает привлечение к уголовной ответственности по данной статье с 16 лет. Отметим, что в науке уголовного права выделяется категория специального субъекта преступления – это лицо, которому присущи дополнительные признаки, обязательные для ряда составов преступления.

Эти признаки могут относиться к различным характеристикам личности преступника, таким как: гражданство России; должностное положение; принадлежность к конкретной профессии; наличие военной обязанности; пол; семейное положение.

Признаки конкретного субъекта преступления являются специфическими характеристиками виновного лица. Они характеризуют очень разнообразный диапазон личностных качеств каждого преступника. Иными словами, признаки специального субъекта устанавливают как-бы дополнительные требования к субъекту преступления, без которых он фактически не может выступать в качестве субъекта.¹

¹ Громов Д. Э. Субъект преступления и его виды // Инновации. Наука. Образование. - 2020. - № 17. - С. 98.

Субъект по ст. 264 УК специальный: физически вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, непосредственно управляющее транспортным средством либо несущее ответственность за его эксплуатацию.

Так, Е. Г. Тоцкая, управляя автомобилем осуществляя перевозку пассажира Е. В. Раевской на переднем сиденье справа, не пристегнутого ремнем безопасности, чем нарушила требования Правил дорожного движения Российской Федерации.

В процессе движения Е. Г. Тоцкая, не убедившись в безопасности и не приняв мер предосторожности, приступила к осуществлению поворота налево, в процессе которого выехала на сторону проезжей части. В это время водитель второго автомобиля, следовавшего по указанной стороне проезжей части, С. С. Алексахов, выполнял разрешенный ему маневр – обгон попутных транспортных средств. Е. Г. Тоцкая не приняла мер к снижению скорости вплоть до остановки своего транспортного средства и не уступила ему дорогу, тем самым создав опасность и помеху для его движения. В силу сложившихся обстоятельств, Е. Г. Тоцкая передней левой частью своего автомобиля совершила столкновение с передней правой частью автомобиля под управлением С. С. Алексахова.

В результате нарушений правил дорожного движения РФ, допущенных Е. Г. Тоцкой, произошло дорожно-транспортное происшествие, в результате которого пассажиру ее автомобиля Е. В. Раевской по неосторожности были причинены телесные повреждения, которые в совокупности квалифицируются как тяжкий вред здоровью.

Несмотря на не признание Е. Г. Тоцкой своей вины в совершении преступления, ее вина полностью подтвердилась совокупностью исследованных в судебном заседании доказательств.

Суд признал Е. Г. Тоцкую виновной в совершении преступления, предусмотренного ч.1 ст.264 УК РФ, и назначил ей наказание в виде ограничения свободы сроком на один год, с лишением права заниматься

определенной деятельностью в виде права управления транспортными средствами сроком на два года.¹

Субъектом преступления может быть как профессиональный водитель, так и лицо, вообще не имеющее водительского удостоверения установленного образца, либо любое другое лицо, у которого данный документ был изъят в установленном законом порядке, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением. Для квалификации деяния по ст. 264 УК не имеет значения, в чьей собственности находится транспортное средство.

По ст. 264 УК в соответствии с п. 2 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 лицо, обучающееся вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением, будет являться субъектом. Но, следует отметить, что при учебной езде, в случае дорожно-транспортного происшествия ответственность будет нести не тот, кто был за рулем (хотя в соответствии с п. 1.2 ПДД обучающийся приравнивается к водителю), а инструктор, который контролирует движение транспортного средства (при этом экзамен по вождению не будет считаться учебной ездой).

Если же обучающийся намеренно не выполнял требований инструктора, что привело впоследствии к ДТП – это будет являться исключением, когда ответственность он будет нести самостоятельно.

По смыслу ст. 264 уголовная ответственность при причинении лицом тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшему наступает только при неосторожной форме вины, что является особенностью данной статьи. При этом разделение психического отношения виновного к нарушению специальных правил и наступившим общественно опасным последствиям не требуется, в силу того, что, определяя в ст. 26 УК РФ виды неосторожной формы вины (легкомыслие и небрежность), законодатель не требует

¹ Приговор Железнодорожного районного суда г. Пензы Пензенской области от 1607.2024 по делу № 1-187/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/342735470/paragraph/1/doclist/203/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

установления психического отношения виновного к общественно опасному деянию.¹

Управление автомобилем в состоянии опьянения полностью меняет не только характер и степень общественной опасности содеянного. Такое преступление характеризуется виной в форме косвенного умысла. В таком случае можно с уверенностью утверждать, что это уже преступление против личности, но не против безопасности дорожного движения.

Несмотря на то, что указанные преступления совершаются по неосторожности, представление о том, что они обладают гораздо меньшей степенью общественной опасности по сравнению с умышленными преступлениями, ошибочно. Указанные преступления совершаются с использованием источников повышенной опасности и вред, причиняемый людям в результате указанных деяний, огромен.²

Проблемный вопрос, интересующий многих авторов, заключается в разнице легкомыслия и косвенного умысла.

Преступное легкомыслие проявляет лицо в том случае, когда оно предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своего действия или бездействия, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение.

Наиболее распространенными, типичными случаями совершения преступлений в виде легкомыслия являются нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – ст. ст. 264 , 350 УК РФ.

Граница между легкомыслием и косвенным умыслом в конкретной жизненной ситуации при использовании источника повышенной опасности весьма тонка. Так, при косвенном умысле лицо также осознает общественную опасность своего деяния, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, не желает их наступления,

¹ Гайков В. Т., Саядова А. С. Установление субъективной стороны в процессе квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. - 2013. - №6 (178). – С. 73.

² Вашкевич А. В., Никишкин А. В., Смородина В. А. Дискуссионные вопросы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Образование и право. - 2021. - №5. - С. 302.

однако сознательно допускает возможность их наступления и относится к ним безразлично.

Соответственно, разница между двумя указанными формами вины заключается в том, что при легкомыслии лицо надеется и уверено, что общественно опасные последствия не наступят, а при косвенном умысле лицо безразлично относится к возможности наступления таких последствий.¹

Небрежность, как форма вины, отличается от умысла (как от прямого, так и косвенного) и легкомыслия, поскольку лицо, совершившее преступление по неосторожности не осознавало противоправность и опасность своего деяния, при должной внимательности должно было и могло предвидеть наступление общественно опасных последствий, но не предвидело.

Ч. 1 ст. 264 УК РФ является преступлением небольшой категории тяжести и предусматривает ответственность за нарушение лицом правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, в виде:

- Ограничения свободы на срок до 3 лет;
- Принудительные работы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового;
- Арест на срок до 6 месяцев;
- Лишение свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет или без такового.

Особенность вида наказания «лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью» заключается в том, что оно может назначаться как в качестве дополнительного, так и в качестве

¹ Хабарова Н. Ю. Дискуссионные вопросы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Молодой ученый. - 2022. - № 32 (427). - С. 86.

наказания за соответствующее преступление либо указано в санкциях в качестве одного из основных видов наказаний.¹

Федеральным законом от 17.06.2019 № 146-ФЗ был увеличен срок наказания в виде лишения свободы за составы, предусмотренные отдельными частями ст. 264 УК РФ. По замечанию А. В. Грибкова, санкции ст. 264 УК РФ «перекрыли санкции ст. 211 УК РСФСР».

По мнению З. В. Рахматулина, санкции, предусмотренные УК РФ, не всегда соответствуют степени общественной опасности деяния. Необходимо отличать преступления, имеющие под собой хулиганскую основу и преступления, совершённые без злого умысла и противопоставления себя закону, а по стечению обстоятельств с долей непредусмотрительности водителя.² Некоторые авторы предлагают ввести в ч.1 ст. 264 УК штраф, как вид наказания, с чем можно не согласиться, поскольку данная статья охраняет самое важное конституционное право – жизнь и здоровье человека.

Судебная практика по данной статье служит этому подтверждением.

Так, А. А. Сутягин, управляя автомобилем, при движении транспортного средства задним ходом к помощи других лиц для обеспечения безопасности своего маневра не прибегнул и не убедился в отсутствии пешеходов позади своего автомобиля, вследствие чего задней частью своего автомобиля совершил наезд на пешехода Т. В. Сурковой.

В результате нарушений требований Правил дорожного движения РФ произошло дорожно-транспортное происшествие, в результате которого пешеходу Т. В. Сурковой по неосторожности причинено телесное повреждение, квалифицируемые как тяжкий вред здоровью.

Подсудимый А. А. Сутягин в судебном заседании виновным себя в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, признал полностью.

¹ Воскресов Б. Н. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью как дополнительный вид наказания // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. - 2015. - № 4 (188). - С. 203.

² Рахматулин З. Р., Яськова Е. Е. Некоторые аспекты соотношения общественной опасности преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, и санкции за его совершение // Эпоха науки. - 2017. - № 12. - С. 73.

Суд признал А. А. Сутягина виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и назначил ему наказание в виде ограничения свободы на срок один год с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, сроком на один год шесть месяцев.¹

Наличие мотива и цели в преступлениях с неосторожной формой вины в настоящее время остается дискуссионным. Такие авторы, как П. С. Дагель, Е. В. Ворошилин и Г. А. Кригер утверждают, что чаще всего неосторожные преступления имеют сознательно-волевой характер, и, как правило, являются мотивированными и целенаправленными. Такие авторы, как Ш. С. Рашковская, А. А. Пионтковский, напротив, отрицают значение мотивов в неосторожных преступлениях.²

Таким образом, субъект ст. 264 УК РФ специальный – это физически вменяемое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, управляющее транспортным средством, а субъективная сторона характеризуется неосторожной формой вины. Между тем, проблемы характеристики субъективных признаков рассматриваемого преступления по сей день остаются дискуссионными и неоднозначными.

2.3 Отягчающие обстоятельства нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Обращаясь к данным судебной статистики Судебного департамента при ВС РФ³ по ст. 264 УК (Приложение 2) за 2017-2024 гг. можно отметить, что количество осужденных по данному составу с каждым годом увеличивается, что говорит о проработанности законодательства и тщательно

¹ Приговор Земетчинского районного суда Пензенской области от 27.06.2024 по делу № 1-24/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/340765207/paragraph/1/doclist/201/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

² Соловьева С. Н. Мотивы и цели в неосторожных преступлениях // Инновации. Наука. Образование. - 2022. - № 50. - С. 1534.

³ Данные судебной статистики Судебного департамента при ВС РФ - URL: <https://cdep.ru/?id=79> (дата обращения: 14.05.2025).

проделанной работы органов власти в вопросе о мерах предупреждения преступления.

На диаграмме видно, что большее число осужденных по ч.ч.1,2, так как это является более распространенным явлением. Второе по количеству осужденных занимает ч.ч.3,4, меньшие показатели наблюдаются по ч.ч.5,6, что нельзя не отметить, так как эти части несут высокую опасность для населения.

Преступление по ч.2 является преступлением средней категории тяжести.

Ч. 2 ст. 264 УК РФ предусматривает ответственность за то же деяние, которое повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, если оно: а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения, б) сопряжено с оставлением места его совершения, в) совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами, в виде:

- Принудительных работ на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.
- Лишения свободы на срок от 3 до 7 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.

Вождение в состоянии опьянения является одним из отягчающих признаков ст. 264 УК. В современном обществе, где автомобиль стал неотъемлемой частью быта, игнорирование ПДД особенно опасно, поэтому законодатель ужесточил санкции для борьбы с такими правонарушениями.¹

В Примечании 2 данной статьи говорится: «...лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется

¹ Седегов И. А. Уголовная ответственность по статьям 264, 264.1 УК РФ // Архонт. - 2024. - №5. - С. 66.

наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством РФ 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 РФ».

Факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих состояние опьянения, должен быть установлен по результатам медицинского освидетельствования (п. 10.1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. №25).

Порядок проведения медицинского освидетельствования устанавливает Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)».¹

По данным МВД за январь-март 2025 г. число ДТП с участием водителей в состоянии опьянения сократилось на 9,3 %, количество погибших в них людей снизилось на 30 % и раненных – на 7,5 %.

ФЗ от 14.07.2022 № 258-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»² внес свои изменения, добавив п. б «сопряжено с оставлением места его совершения» в ч. 2,4,6.

Основанием для его внесения стало Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П «По делу о проверке конституционности

¹ О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н (ред. от 25.03.2019) // Российская газета. - № 60. - 23.03.2016.

² О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 14.07.2022 № 258-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2022. - № 29 (часть II). - Ст. 5225.

пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда»¹.

По смыслу данного постановления, лица, которые остаются на месте дорожно-транспортного происшествия (например, для прохождения медицинского освидетельствования на наличие алкогольного опьянения) находятся в неравном положении с теми, кто преступно покидает это место. Причина, по которой лицо оставляет место совершения своего преступления, не влияет на ситуацию, поскольку важным остается факт оставления.

В соответствии с п. 2.6 Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 06.12.2024) «О Правилах дорожного движения» если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель, причастный к нему, обязан:

- принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию;
- в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства и возвратиться к месту происшествия;
- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;
- записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

¹ По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда: Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П // Собрание законодательства РФ. - 2018. - № 19. - Ст. 2812.

По смыслу данного правила, можно сделать вывод о времени, когда виновный может покинуть место совершения преступления. Лицо, совершившее деяние, непременно должно дожидаться сотрудников ГИБДД для составления протокола.

Законодатель решил поместить это обстоятельство после пункта «совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения», поскольку это увеличивает степень общественной опасности. К примеру, виновный может оставить людей, нуждающихся в медицинской помощи, сбежать с места преступления с целью скрыться и тд.

Так, Д. Н. Ничипуренко, управляя автомобилем, двигаясь по автодороге «Тамбов-Пенза-Колышлей-Сердобск-Беково», выехал на правую обочину, где совершил наезд на двигавшуюся в попутном с ним направлении пешехода С. Т. Лыско, находившуюся на тридцать пятой неделе беременности, в результате чего нанес потерпевшей С. Т. Лыско телесные повреждения.

При этом полученные С. Т. Лыско телесные повреждения повлекли за собой прекращение беременности, досрочное родоразрешение путём операции кесарево сечение, и квалифицируется как тяжкий вред здоровью.

После совершения дорожно-транспортного происшествия водитель, мер для оказания первой помощи пострадавшей С. Т. Лыско не принял, в полицию о случившемся не сообщил, фамилии и адреса очевидцев не записал, и с целью избегания уголовной ответственности за совершенное им преступление, с места происшествия скрылся.

В судебном заседании подсудимый Д. Н. Ничипуренко виновным себя признал частично.

Суд признал Д. Н. Ничипуренко виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ, и назначил ему наказание в виде лишения свободы сроком на два года шесть месяцев, с

лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами сроком на один год шесть месяцев.¹

Федеральным законом № 258 был также внесенотягающий признак «совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами».

В п. ст. 28 ФЗ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами являются:

- истечение срока действия водительского удостоверения;
- выявленное в результате обязательного медицинского освидетельствования наличие медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик;
- лишение права на управление транспортными средствами.

Порядок прекращения действия права на управление транспортными средствами при наличии медицинских противопоказаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливается Правительством Российской Федерации.

Ч. 3 ст. 264 УК РФ является преступлением средней тяжести и устанавливает уголовную ответственность, если деяние, предусмотренное ч. 1, повлекло по неосторожности смерть человека, в виде:

- Принудительных работ на срок до 4 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.
- Лишения свободы на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.

¹ Приговор Сердобского городского суда Пензенской области от 20.02.2024 по делу № 1-13/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/339495815/paragraph/1/doclist/191/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

Для понимания и правильного вменения ч.ч. 3,4,5,6 необходимо разобрать понятие «смерть», когда она наступает и при каких обстоятельствах.

С общепризнанной точки зрения смерть является следствием непреодолимых условий, заложенных природой внутри самого организма при существовании человека среди окружающей его обстановки.

Феномен смерти имеет значение и для права. Так, для квалификации деяния в уголовном праве важен момент наступления смерти. В уголовном судопроизводстве смерть участника также является важным юридическим фактом, т.к. влечет наступление определенных правовых последствий. Однако в уголовно-процессуальном законодательстве понятие смерти и ее проявление не отражено.¹

Сейчас общепринятым признаком жизни или смерти является работа сердца: если оно не начало работать, если оно остановилось, ребёнок родился мёртвым – наступила смерть.

Лишение жизни живого, но нежизнеспособного человека представляет собой убийство, и критерием здесь является работа сердца, даже если оно остановится само собой через короткий промежуток времени. Большинство авторов признаёт концом жизни биологическую смерть, правда, и по её поводу у биологов и юристов имеются свои мнения. Согласно инструкции Минздрава России, выделяются 4 самостоятельных стадии:

— агония, т. е. прогрессивное угасание внешних признаков жизнедеятельности организма (сознания, кровообращения, дыхания, двигательной активности);

— клиническая смерть, т. е. патологические изменения во всех органах и системах носят полностью обратимый характер;

— смерть мозга – развитие необратимых изменений в головном мозге, а в других органах и системах частично или полностью обратимых;

¹ Шипунова О. В. Юридическое определение смерти в уголовном процессе // Вестник КРУ МВД России. - 2015. - №4 (30). - С. 177.

— биологическая смерть – посмертные изменения во всех органах и системах, которые носят постоянный, необратимый, трупный характер.

Гибель мозга влечёт за собой гибель личности, при этом может сохраниться соматическая часть, которую должен охранять уголовный закон.

Биологическая смерть означает смерть в целом.¹

Ч. 2 ст. 66 ФЗ от 21.11.2011 № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» закрепили: «Моментом смерти человека является момент смерти его мозга или его биологической смерти (необратимой гибели человека)».²

Примечательным является тот факт, что сроки ответственности за смерть человека меньше сроков за причинение тяжкого вреда здоровью человека с отягчающими обстоятельствами, указанными в ч.ч. 2,4,6.

То есть, если лицо, не имея прав на вождение автомобилем, совершило данное преступление и нанесло тяжкий вред здоровью человека, будет приговорено к принудительным работам на пять лет, а лицо, имеющее право на управление автомобилем, совершившее это же преступление и причинившее смерть человека, будет приговорено к принудительным работам на четыре года.

Между тем, в УК РФ закреплены составы преступлений, опасность последствий совершения которых едва ли меньше последствий нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

К примеру, это ч.ч. 2 и 3 ст. 215 УК РФ «Нарушение правил безопасности на объектах атомной энергетики», за совершение которых максимальное наказание в виде лишения свободы может быть назначено на срок до пяти лет. Несмотря на схожесть санкций, уровень общественной опасности последствий не сопоставим.

¹ Антонян Ю. М. Убийство: размышления о преступлении и наказании // Московский юридический журнал. - 2021. - №4. - С. 99.

² Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации: Федеральный закон от 21.11.2011 № 323-ФЗ (ред. от 28.12.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2011. - № 48. - Ст. 6724.

Так, В. Д. Гордейчук, управляя автомобилем, двигаясь в светлое время суток, ясную погоду, по сухой проезжей части автодороги, подъехал к нерегулируемому перекрестку неравнозначных дорог со скоростью не более 40 км/ч, не обеспечивающей водителю возможности постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил дорожного движения Российской Федерации, не учитывая при этом интенсивность движения, то есть, грубо нарушая требование пункта 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации. Тем самым он поставил себя в такие условия, при которых не мог действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

В. Д. Гордейчук, проявив преступную неосторожность и невнимательность к дорожной обстановке, намереваясь выполнить маневр левого поворота, то есть съезд с главной дороги на второстепенную дорогу, не уступил дорогу приближающемуся справа и двигавшемуся по равнозначной главной автодороге автомобилю под управлением водителя М. В. Петросяна. В результате чего произошло столкновение автомобилей.

В результате дорожно-транспортного происшествия водителю автомобиля М. В. Петросяну был причинен тяжкий вред здоровью, который находится в причинной связи с наступлением смерти.

Суд признал В. Д. Гордейчука виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ и назначил ему наказание в виде лишения свободы сроком на один год шесть месяцев.¹

Ч. 4 ст. 264 УК РФ предусматривает наказание за деяние, предусмотренное ч.1 данной статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека, если оно совершено с отягчающими признаками, которые указывались в ч. 2: а) совершенно лицом, находящимся в состоянии опьянения, б) сопряжено с оставлением места его совершения, в) совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными

¹ Приговор Клинского городского суда Московской области от 16.10.2024 по делу № 1-404/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/344236962/paragraph/1/doclist/184/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

средствами, в виде лишения свободы на срок от 5 до 12 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определённой деятельностью на срок до 3 лет.

Преступление по данной части – тяжкое.

Так, М. Ю. Соколов, не имея водительского удостоверения на право управления транспортным средством, находясь в состоянии алкогольного опьянения, управлял в качестве водителя автомобилем. Двигаясь с превышением скорости, не справился с управлением транспортным средством, в связи с чем потерял контроль над управлением автомобиля. В результате нарушения правил дорожного движения М. Ю. Соколовым по неосторожности было совершено дорожно-транспортное происшествие - наезд на пешехода, в результате которого пешеход В. П. Быкин получил телесные повреждения, в комплексе имеющие признаки причинения тяжкого вреда здоровью, после чего покинул место происшествия. От полученных увечий В. П. Быкин умер.

Суд признал М. Ю. Соколова виновным в совершении преступлений, предусмотренных п.п. «а, б, в» ч. 4 ст. 264 УК РФ и ч. 1 ст. 264.1 УК РФ и назначил ему наказание в виде трехсот часов обязательных работ, а также восемь лет лишения свободы, с лишением права заниматься определенной деятельностью - управлять транспортным средством на срок два года девять месяцев.¹

Ч. 5 ст. 264 УК РФ является преступлением средней тяжести и устанавливает ответственность за деяние, предусмотренное ч. 1, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, устанавливает ответственность в виде:

- Принудительные работы на срок до 5 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет

¹ Приговор Мокшанского районного суда Пензенской области от 26.02.2024 по делу № 1-10/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/340166951/paragraph/1/doclist/194/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

- Лишение свободы на срок до 7 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.

Снова возникает вопрос о сроках наказания. Получается, что за смерть двух и более лиц можно получить меньше, чем за причинение смерти одному человеку, но в состоянии алкогольного опьянения.

А. В. Фисун отмечает, что, если сравнить верхние границы санкций за совершение преступлений, предусмотренных ч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ, и ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ соответственно, можно заметить, что верхняя граница наказания за преступления, предусмотренные ч. 4,6 ст. 264 УК РФ, отличается от верхней границы наказания за преступления, предусмотренные ч. 3 и 5 ст. 264 УК РФ, практически в два, а то и в три раза.¹

Так, Д. Й. Сулаймонов, являясь лицом, управляющим автомобилем, в пути следования, в условиях сумерек, естественного освещения проезжей части и достаточной видимости в направлении движения, легкомысленно отнесся к дорожной обстановке и обеспечению безопасности дорожного движения, грубо нарушил требования пунктов 8.1, 10.1 и 11.1 Правил Дорожного Движения РФ.

Д. Й. Сулаймонов не учел дорожные и метеорологические условия в виде осадков мокрого снега и мокрого покрытия проезжей части, ухудшающие сцепление колес автомобиля с дорогой, двигался со скоростью, которая не обеспечивала ему безопасность движения и возможность постоянного контроля за движением управляемого им транспортного средства для выполнения требований Правил. Д. Й. Сулаймонов, перед началом маневра обгона не убедился в том, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и в процессе обгона он не создаст опасности для движения и помех другим участникам дорожного движения, выехал на полосу встречного движения, в

¹ Фисун А. В. Об усилении ответственности за совершение преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. - 2020. - № 11-2(50). - С. 123.

результате чего на полосе встречного движения передней левой частью кузова своего автомобиля совершил столкновение с передней левой частью кузова автомобиля марки «УАЗ 220695-04» под управлением водителя А. С. Шенцова, который с двумя пассажирами в салоне двигался во встречном направлении. В результате столкновения произошло возгорание двух автомобилей.

В результате произошедшего дорожно-транспортного происшествия скончались на месте происшествия:

— от полученных термических ожогов скончался на месте происшествия водитель автомобиля марки «УАЗ 220695-04» А. С. Шенцов;

— от полученных термических ожогов скончалась на месте происшествия пассажир автомобиля марки «УАЗ 220695-04»

В. Т. Вишевская, находившаяся на заднем пассажирском сиденье справа;

— пассажир автомобиля марки «УАЗ 220695-04» М. П. Вишевский, находившийся на переднем пассажирском сиденье справа, получил телесные повреждения, которые квалифицируются как тяжкий вред здоровью человека.

Суд признал Д. Й. Сулаймонова виновным в совершении преступления, предусмотренного ч.5 ст. 264 УК РФ и назначил ему наказание в виде лишения свободы сроком на пять лет с отбыванием наказания в исправительной колонии общего режима и с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, на срок два года шесть месяцев.¹

Ч. 6 ст. 264 УК РФ является тяжким преступлением и предусматривает наказание за деяние, предусмотренное ч.1 данной статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, если оно: а) совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения, б) сопряжено с оставлением места его совершения, в) совершено лицом, не имеющим или лишенным права

¹ Приговор Альметьевского городского суда Республики Татарстан от 10.09.2024 по делу № 1-204/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/343787510/paragraph/1/doclist/185/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

управления транспортными средствами, в виде лишения свободы на срок от 8 до 15 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.

Так, Е.О. Ячный, будучи в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, управляя автомобилем с пассажирами в салоне, допустил нарушение требований п.п. 10.1, 10.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» - развил скорость управляемого им автомобиля не менее 89 км/ч, превышающую установленное ограничение 60 км/ч для движения транспортных средств в населенном пункте, что не позволило ему контролировать движение автомобиля и обстановку на проезжей части с мокрым дорожным покрытием, в результате чего не справился с управлением автомобиля, потерял контроль за его движением, выехал за пределы проезжей части и на участке местности, (адрес), по неосторожности совершил наезд на препятствие - дерево, в результате чего:

— пассажиру данного автомобиля С. И. Матвеевой причинена единая, тупая сочетанная травма, квалифицируемая как тяжкий вред здоровью человека;

— пассажиру данного автомобиля М. А. Толкину были причинены телесные повреждения, квалифицируемые как тяжкий вред здоровью опасный для жизни, повлекшие по неосторожности Е.О. Ячного смерть М. А. Толкина на месте дорожно-транспортного происшествия;

— пассажиру данного автомобиля К. С. Гузбеливу были причинены телесные повреждения, квалифицируемые как тяжкий вред здоровью опасный для жизни, повлекшие по неосторожности Е. О. Ячного смерть К. С. Гузбелива, наступившую позднее в местной Городской больнице.

Суд признал Е. О. Ячного виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «а» ч. 6 ст. 264 УК РФ (в ред. ФЗ от 17.06.2019 №146-ФЗ), и назначил ему наказание в виде девяти лет лишения свободы с

отбыванием наказания в исправительной колонии общего режима с лишением права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами на два года шесть месяцев.¹

По квалификации преступления и его категории тяжести определяется срок давности. В таблице представлены сроки давности по ст. 264 УК РФ (таблица 1).

Таким образом, можно отметить, что законодательство за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств установило серьезные критерии оценивания последствий, а их общественная опасность и показатели статистики привели к пересмотру и изменению сроков предусмотренных наказаний. Безусловно, можно утверждать, что это повлияет на вождение водителей в лучшую сторону, и они станут более внимательно и уважительно относиться к Закону.

Таблица 1

Сроки исковой давности ст. 264 УК РФ

Часть ст. 264 УК РФ	Категория тяжести	Срок давности
Ч.1	небольшое	2 года
Ч.2	среднее	6 лет
Ч.3	среднее	6 лет
Ч.4	тяжкое	10 лет
Ч.5	среднее	6 лет
Ч.6	тяжкое	10 лет

¹ Приговор Центрального районного суда г. Комсомольска-на-Амуре Хабаровского края от 19.04.2024 по делу № 1-153/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/343527928/paragraph/1/doclist/189/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, мы провели исследование, которое позволяет сделать основные теоретические выводы и практические предложения.

Ст. 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Статья размещена в главе 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Данная статья претерпела значительный ряд изменений. Проанализировав статистику и судебную практику, можно утверждать, что данные изменения были необходимы в связи с большим количеством преступлений и пострадавших в них людей. За 2024 г. уровень преступности по данной статье снизился, что не происходило с 2017 г. Безусловно, повлияли последние изменения, внесенные в 2022 г.

Основным объектом преступного посягательства выступают общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств. Установлено, что дополнительным объектом преступного посягательства являются жизнь и здоровье человека. Ранее в качестве общественно опасных последствий в ст. 264 УК указывалось причинение крупного ущерба и причинение вреда здоровью средней тяжести.

Предметом преступления, согласно ст. 264 УК РФ, является автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. Понятие «другое механическое транспортное средство» частично раскрывается в примечании к данной статье, но этот перечень не является исчерпывающим и нуждается в дополнении. Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения, ограничителями для отнесения транспортного средства к разряду механических выступают два критерия: объем двигателя и конструктивная скорость. Транспортные средства, не соответствующие этим

параметрам, не входят в предмет преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Привлечение к ответственности по данной статье возможно с шестнадцатилетнего возраста, при этом субъект должен являться непосредственно водителем транспортного средства. Субъективная сторона – вина в форме неосторожности.

Учитывая охваты последствий и неосторожную форму вины по данному преступлению, некоторые авторы считают целесообразным изменение возраста наступления ответственности с четырнадцатилетнего возраста. С учетом новых правок субъект не может иметь прав на управление транспортным средством, поэтому изменение возрастного порога, считаем, возможным.

В настоящее время является проблемным вопрос, связанный с установлением формы вины, так как тяжело определить истинное мышление и поведение водителя во время движения и совершения преступного деяния. Считаем, что схожесть косвенного умысла и легкомыслия в современных реалиях могут прояснить не только показания свидетелей, но и приборы фото- и видеофиксации, которые в последнее время являются распространённым явлением на территории страны.

Меры по предупреждению преступлений против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств носят приоритетный характер в государственной политике, принимаются различные рычаги воздействия.

Помимо правового воздействия, профилактика преступлений связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств со стороны государства должна осуществляться за счет поднятия инфраструктуры и качества дорог, поскольку уровень автомобилизации с каждым годом все больше.

Исходя из сделанных выводов, можно выделить комплекс предложений по совершенствованию законодательства об уголовной

ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а именно:

1. Включить в название статьи 264 УК РФ и в диспозицию основного состава два союза, один из которых заключить в скобки: «и (или)».

2. Ввести в ч. 1 ст. 264 УК ответственность за причинение вреда здоровью средней тяжести, а последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью сделать квалифицирующим признаком.

3. Предусмотреть в ст. 264 УК примечание о возможности освобождения от уголовной ответственности: «Лицо, оказавшее помощь потерпевшему, возместившее причиненный вред, освобождается от уголовной ответственности, если в его действиях не содержится иного состава преступления».

4. Добавить в санкцию ч. 1 ст. 264 УК: «наказывается штрафом в размере от 60 тысяч до 240 тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от четырех до восьми месяцев».

5. В целях дифференциации и индивидуализации наказания сформулировать санкции статьи следующим образом:

— ч.2 ст. 264 УК: «наказывается принудительными работами на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишением свободы на срок от трех до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет»;

— ч.3 ст. 264 УК: «наказывается принудительными работами на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет»;

— ч. 5 ст. 264 УК: «наказывается принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. - № 237. - 25.12.1993.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 21.04.2025) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 25. - Ст. 2954.
3. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 14.07.2022 № 258-ФЗ (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2022. - № 29 (часть II). - Ст. 5225.
4. Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации: Федеральный закон от 21.11.2011 № 323-ФЗ (ред. от 28.12.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2011. - № 48. - Ст. 6724.
5. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 01.03.2025) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 1995. - № 50. - Ст. 4873.
6. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: Указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 (ред. от 21.07.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2018. - № 20. - Ст. 2817.
7. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 06.12.2024) // Российская газета. - № 5633. - 16.11.1011.
8. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н (ред. от

25.03.2019) // Российская газета. - № 60. - 23.03.2016.

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

10. 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: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 25.06.2024) // Российская газета. - № 265. - 26.12.2008.

11. Приговор Клинского городского суда Московской области от 16.10.2024 по делу № 1-404/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/344236962/paragraph/1/doclist/184/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

12. Приговор Альметьевского городского суда Республики Татарстан от 10.09.2024 по делу № 1-204/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/343787510/paragraph/1/doclist/185/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

13. Приговор Железнодорожного районного суда г. Пензы Пензенской области от 16.07.2024 по делу № 1-187/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/342735470/paragraph/1/doclist/203/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

14. Приговор Заметчинского районного суда Пензенской области от 27.06.2024 по делу № 1-24/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/340765207/paragraph/1/doclist/201/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

15. Приговор Центрального районного суда г. Комсомольска-на-Амуре Хабаровского края от 19.04.2024 по делу № 1-153/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/343527928/paragraph/1/doclist/189/1/0/0/> (дата

обращения: 14.05.2025).

16. Приговор Мокшанского районного суда Пензенской области от 26.02.2024 по делу № 1-10/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/340166951/paragraph/1/doclist/194/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

17. Приговор Сердобского городского суда Пензенской области от 20.02.2024 по делу № 1-13/2024. - URL: <https://arbitr.garant.ru/#/document/339495815/paragraph/1/doclist/191/1/0/0/> (дата обращения: 14.05.2025).

18. Уголовный кодекс РСФСР от 27.10.1960 // Ведомости ВС РСФСР. - 1960. - № 40. - Ст. 591. (утратил силу).

Учебная и научная литература

19. Климкин В. В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, и их квалификация: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Василий Васильевич Климкин - М., 2004. - 23 с.

20. Пожарский А. Ю. Система норм о транспортных преступлениях в России (становление и развитие): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Александр Юрьевич Пожарский - М., 2016. - 35 с.

Публикации в научных журналах, сборниках и СМИ

21. Антонян Ю. М. Убийство: размышления о преступлении и наказании / Ю. М. Антонян // Московский юридический журнал. - 2021. - №4. - С. 96-105.

22. Безрукова О. В. Развитие института уголовной ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств в России / О. В. Безрукова, Н. М. Матюшин // Наука. Общество. Государство. - 2019. - №2. - С. 16-23.

23. Бондарь А. Я. Регламентация преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в истории уголовного законодательства России / А. Я. Бондарь, А. Ю. Гудков // Научный дайджест Восточно-

Сибирского института МВД России. – 2021. – № 2(12). – С. 15-21.

24. Бытко С. Ю. Безопасность дорожного движения: эффективность уголовно-правовой охраны / С. Ю. Бытко // Вестник КГУ. - 2015. - №6. - С. 159-162.

25. Вашкевич А. В. Дискуссионные вопросы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации / А. В. Вашкевич, А. В. Никишкин, В. А. Смородина // Образование и право. - 2021. - № 5. - С. 300-305.

26. Воскресов Б. Н. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью как дополнительный вид наказания / Б. Н. Воскресов // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. - 2015. - №4 (188). - С. 202-205.

27. Гайков В. Т. Установление субъективной стороны в процессе квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ / В. Т. Гайков, А. С. Саядова // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. - 2013. - №6 (178). – С. 72-74.

28. Громов Д. Э. Субъект преступления и его виды / Д. Э. Громов // Инновации. Наука. Образование. - 2020. - № 17. - С. 96-100.

29. Дагель П. С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности / П. С. Дагель // Вопросы борьбы с преступностью. - 1981. - № 34. – С. 28-38.

30. Епифанов Б. В. Субъективная Сторона Преступления: Лекция / Б. В. Епифанов // Юридическая наука: история и современность. - 2018. - № 2. - С. 138-160.

31. Ларина Л. Ю. Уголовно-правовое обеспечение транспортной безопасности в странах СНГ / Л. Ю. Ларина // Правовое государство: теория и практика. - 2019. - №3 (57). - С. 114-119.

32. Махонина А. Д. Объективные признаки нарушения правил

дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

/ А. Д. Махонина // Образование и право. - 2020. - №10. - С.101-104.

33. Рахматулин З. Р. Некоторые аспекты соотношения общественной опасности преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, и санкции за его совершение / З. Р. Рахматулин, Е. Е. Яськова // Эпоха науки. - 2017. - №12. - С. 72-74.

34. Ревенко М. С. История развития Российского уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения / М. С. Ревенко // Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия: Сборник статей по материалам XXIV международной научно-практической конференции, Москва, 10–20 декабря 2018 года. Том № 11 (24). – М.: Международный центр науки и образования, 2018. - С. 67-76.

35. Реф Д. В. Объективная сторона преступления, предусмотренного статьей 264 уголовного кодекса российской федерации / Д. В. Реф // XIV Итоговая студенческая научная конференция: Сборник статей конференции, Санкт-Петербург, 01 апреля 2022 года. Том 1. – СПб.: Санкт-Петербургский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2022. - С. 283-289.

36. Рясенец А. С. Особенности уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения в зарубежных странах / А. С. Рясенец // Символ науки. - 2024. - №6-2. - С.106-108.

37. Седегов И. А. Уголовная ответственность по статьям 264, 264.1 УК РФ / И. А. Седегов // Архонт. - 2024. - №5. - С. 65-68.

38. Соловьева С. Н. Мотивы и цели в неосторожных преступлениях / С. Н. Соловьева // Инновации. Наука. Образование. - 2022. - №50. - С. 1532-1535.

39. Фисун А. В. Об усилении ответственности за совершение преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ / А. В. Фисун // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. - 2020. - № 11-2(50). - С. 122-124.

40. Хабарова Н. Ю. Дискуссионные вопросы определения субъективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации / Н. Ю. Хабарова // Молодой ученый. - 2022. - № 32 (427). - С. 85-87.

41. Шеманаев А. М. Уголовно - правовая характеристика объективных признаков нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. М. Шеманаев // Пути повышения результативности современных научных исследований: Сборник статей Международной научно-практической конференции, Воронеж, 10 мая 2022 года. Том Ч. 2. - Уфа: Аэтерна, 2022. - С. 60-64.

42. Шипунова О. В. Юридическое определение смерти в уголовном процессе / О. В. Шипунова // Вестник КРУ МВД России. - 2015. - №4 (30). - С. 175-179.

43. Штаб О. Н. Становление уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, по уголовному законодательству СССР и Российской Федерации / О. Н. Штаб, Т. Е. Кравчук // Алтайский вестник государственной и муниципальной службы. - 2020. - №18. - С. 71-73.

Источники на электронных носителях

44. Данные судебной статистики Судебного департамента при ВС РФ. - URL: <https://cdep.ru/?id=79> (дата обращения: 14.05.2025).

45. Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь-декабрь 2024 года. - URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/60248328> (дата обращения: 14.05.2025).

46. Показатели состояния безопасности дорожного движения. - URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 14.05.2025).

47. Состояние аварийности на территории Пензенской области. - URL: <https://ui.pnzreg.ru/all/bezopasnost-dorozhnogo-dvizheniya/sostoyanie-avariynosti-na-territorii-penzenskoy-oblasti> (дата обращения: 14.05.2025).

48. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9.07.1999 № 275-З. - URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk9900275> (дата обращения: 14.05.2025).

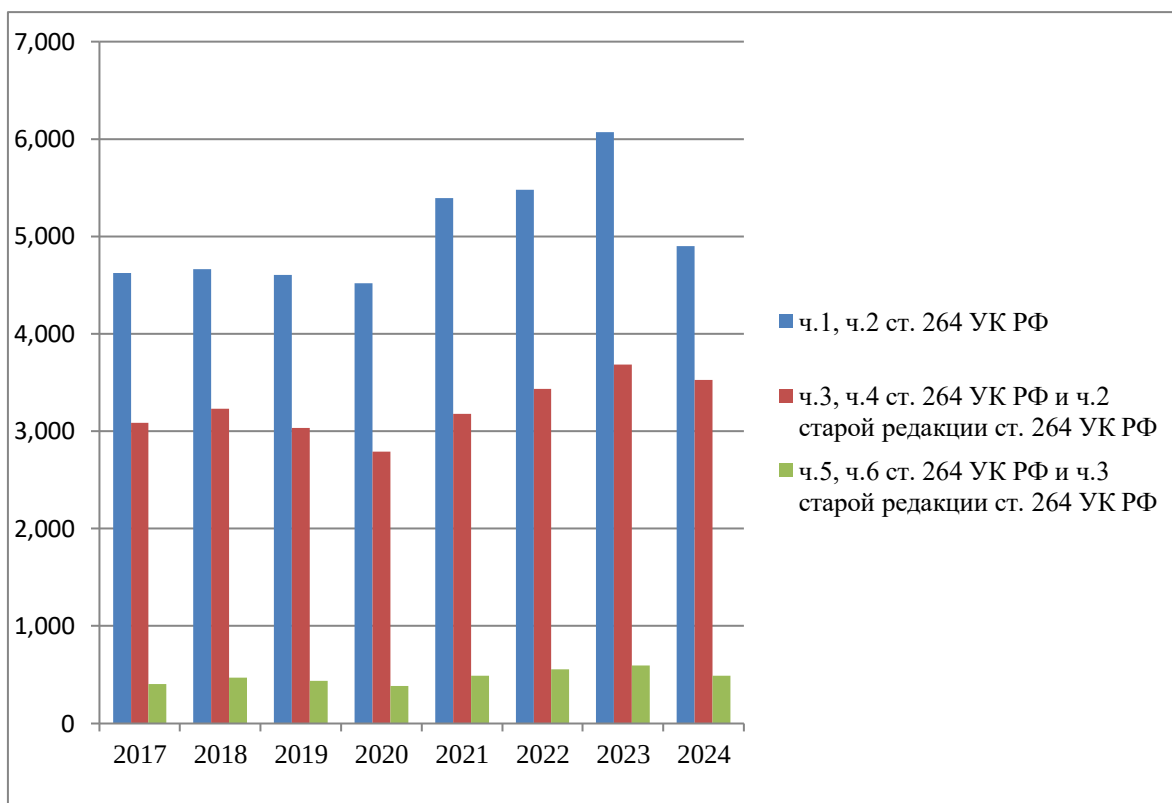
49. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики. - URL: https://continent-online.com/Document/?doc_id=30420353 (дата обращения: 14.05.2025).

50. Уголовный Кодекс Республики Казахстан. - URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252 (дата обращения: 14.05.2025).

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ПРЕСТУПНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

	Зарегистрировано (в отчетном периоде)		Из числа преступлений, дела и материалы о которых находились в производстве в отчетном периоде:					Выявлено лиц, совершивших преступления
	Всего	+,- в %	РАСКРЫТО			НЕ РАСКРЫТО		
			Всего	+,- в %	Раскрыва- емость в %	Всего	+,- в %	
ВСЕГО ПРЕСТУПЛЕНИЙ	29232	-8,5	19470	-7,1	70,4	8190	-15,0	15732
тяжких и особо тяжких	9829	-8,4	6067	0,4	68,5	2793	-19,2	3909
экономической направленности	4965	1,2	4247	10,6	93,2	311	-41,5	2768
совершенных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации	6502	-4,9	4275	0,4	69,5	1872	-4,7	2680
преступления, следствие по которым обязательно	15854	-7,0	9858	-4,0	68,1	4619	-16,0	7550
преступления, следствие по которым необязательно	13378	-10,1	9612	-10,1	72,9	3571	-13,6	8182
коррупционной направленности	2598	4,8	2536	12,6	98,6	36	80,0	1352
<i>из них</i>								
связанные со взяточничеством	1950	7,8	1801	12,3	98,4	30	100,0	1126
<i>в том числе</i>								
получение взятки	499	32,4	381	20,6	100,0	0	-100,0	128
дача взятки	570	42,5	504	29,9	99,4	3	-25,0	462
посредничество во взяточничестве	74	-20,4	54	-34,9	93,1	4	300,0	32
мелкое взяточничество	807	-14,1	862	5,5	97,4	23	187,5	504
связанные с коммерческим подкупом	330	18,3	294	51,5	99,0	3	50,0	136
<i>в том числе</i>								
коммерческий подкуп	182	45,6	169	81,7	100,0	0	-	119
мелкий коммерческий подкуп	148	-3,9	125	23,8	97,7	3	50,0	17

ПРИЛОЖЕНИЕ Б



Год	ч.3, ч.4 ст. 264 УК РФ и ч.2		
	ч.1, ч.2 ст. 264 УК РФ	старой редакции ст. 264 УК РФ	ч.5, ч.6 ст. 264 УК РФ и ч.3 старой редакции ст. 264 УК РФ
2017	4 626	3 088	404
2018	4 667	3 234	469
2019	4 606	3 032	436
2020	4 517	2 792	388
2021	5 396	3 177	493
2022	5 478	3 435	556
2023	6 072	3 687	598
2024	4902	3525	488