МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
Кафедра уголовного права и процесса

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ
В ГЭК

И.о. заведующего кафедрой
канд. юрид. наук, доцент
В.И. Морозов
09. 12 2019г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистра

КВАЛИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
40.04.01 направление подготовки Юриспруденция

Магистерская программа «Уголовное право, уголовный процесс»

Выполнила работу
Студентка 3 курса
заочной формы обучения
Насаева Валерия Очировна

Научный руководитель
канд. юрид. наук, доцент
Гарманов Виктор Михайлович

Рецензент
доцент кафедры организации
расследования преступлений
и судебных экспертиз
ТИПК МВД России
кандидат юридических наук, доцент
Яджин Николай Васильевич

Тюмень 2019

Насаева Валерия Очировна. Квалификация транспортных преступлений : выпускная квалификационная работа магистра : 40.04.01 «Юриспруденция» / В.О. Насаева ; науч. Рук. В.М. Гарманов ; рец. Н.В. Яджин; Тюменский государственный университет, Институт государства и права, Кафедра уголовного права и процесса. – Тюмень, 2019. – 53 с.: – Библиограф. список: с. 48-53 (45 назв.).

Ключевые слова: квалификация транспортных преступлений, транспортное преступление, транспортное средство, уголовная ответственность, наказание, водитель, безопасность, опьянение, здоровье, смерть.

ОГЛАВЛЕНИЕ

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ……...4
ВВЕДЕНИЕ …….5
ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ, СОСТАВ, ЗНАЧЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264, 264.1 УК РФ……....8
1.1. ПОНЯТИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ……....……...8
1.2. СУБЪЕКТ И СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 И 264.1 УК РФ……14
1.3. ОБЪЕКТ И ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 И 264.1 УК РФ…….....21
ГЛАВА. 2. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ……..31
2.1. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264 УК РФ……...31
2.2. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264.1 УК РФ……. …..40
ЗАКЛЮЧЕНИЕ…….……51
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК…….……55

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

РФ – Российская Федерация

ФЗ – Федеральный закон

УК РФ – Уголовный Кодекс Российской Федерации

КоАП РФ - Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации

ПДД – Правила Дорожного Движения

Ст. – статья (УК РФ)

Ч. – часть (ст. … УК РФ)

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследовательской работы обусловлена тем, что транспорт в настоящее время занимает важную роль в жизни гражданина и в общем граждан, будь то личный или общественный транспорт. Проблема безопасности дорожного движения была и остается на лидирующей позиции, так как автовладельцев с каждым годом только увеличивается, в настоящее время в среднестатистических семьях уже не по одной машине, а также транспорт у многих людей является дополнительным, либо становится основным источником дохода, что влияет на интенсивность дорожного движения.

Так, количество дорожно-транспортных происшествий так и остается на достаточно высоком уровне. С января по декабрь 2018 года, по подсчитанным ГИБДД данным, произошло 168.099 дорожно-транспортных происшествий, что на 0.8% меньше, чем за аналогичный период 2017 года. Снижение аварийности на дорогах России хоть и не носит значительного характера, но явно видно – принимаемые государством меры продолжают положительно действовать на безопасность участников дорожного движения.

Также наблюдается снижение количества граждан, которые были ранены в вышеназванных дорожно-транспортных происшествиях (-0.2%, или 214 тыс. человек), а вот погибших на дорогах страны за годовой период уменьшилось значительно (-4.6%, или 18 тыс. человек). Отсюда можно сделать промежуточный вывод о том, что тяжесть ДТП также снижается, и более быстрыми темпами [43].

За шесть месяцев 2019 г. в России произошло 70 151 ДТП с пострадавшими, в которых погибли 6 763 и получили травмы 90 100 человек; зафиксировано свыше 5 600 аварий с участием пьяных водителей (за аналогичный период 2018 г. – 6 800), в которых погибли 1 319 (1 013 жертв годом ранее) и пострадали 7 917 человек, а это более чем на тысячу меньше, чем за первое полугодие предыдущего года [44].

Но, к сожалению, при всем при этом, не стоит забывать, что по сравнению с другим странами, Россия существенно проигрывает в плане количества возникающих дорожно-транспортных происшествий. Причин тому более, чем достаточно.

Правовое регулирование общественных отношений в сфере дорожного движения направлено на обеспечение общественного порядка, создание безопасных условий для передвижения и эксплуатации транспортных средств его участников, также осуществление предупреждение дорожно-транспортных правонарушений на улицах и дорогах.

Быстрый рост автомобилизации дорого обходятся для человека и страны, вынуждая к поиску новых методов, направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение уровня аварийности.

Общественная опасность дорожно-транспортных преступлений состоит в создании условий для причинения вреда жизни и здоровью людей, а также безопасности функционирования транспорта. Случайные люди становятся потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях. Физический вред, который был причинен им, связан с использованием источника повышенной опасности. Это и является особенностью дорожно-транспортных преступлений.

Дорожно-транспортные преступления, требуют глубокого и всестороннего изучения, поскольку содержат множество неоднозначных, спорных моментов.

Настоящая исследовательская работа посвящена выявлению особенностей состава преступлений, связанные с нарушением правил дорожного движения эксплуатации транспортных средств и квалификации деяний.

Цель работы выражается раскрытии и разрешении проблемы квалификации преступлений, предусмотренными ст. 264, 264.1 УК РФ. Необходимо выявить, помимо существующих, проблемы квалификации вышеуказанных преступлений. Для этого необходимо изучить состав преступлений, рассмотреть некоторую судебную практику, обратить внимание

на статистику дорожно-транспортных правонарушений, а также предложить возможное решение и некоторые коррективы в нормативно-правовую основу вышеперечисленных преступлений.

Для достижения поставленной цели настоящей исследовательской работы необходимо выполнить следующие задачи:

1. Раскрыть сущность транспортных преступлений;

2. Анализ составов преступлений, предусмотренные ст. 264, ст. 264.1 УК РФ;

3. Выявление особенностей составов преступлений, предусмотренные ст. 264, ст. 264.1 УК РФ;

4. Исследование проблемных вопросов квалификации деяния, предусмотренные ст. 264, ст. 264.1 УК РФ;

5. Предложить некоторые идеи для решения проблемных вопросов при квалификации преступлений, предусмотренными ст. 264, ст. 264.1 УК РФ

Предметом являются нормы уголовного законодательства в части, предусматривавшие наказания за автотранспортные преступления, предусмотренные ст. 264 и 264.1 УК РФ.

Структура исследовательской работы состоит из введения и двух глав. В первой главе исследуются особенности субъекта и субъективной стороны, объекта и объективной стороны составов преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также раскрытие понятий и значения автотранспортных преступлений предусмотренные ст. 264, ст. 264.1 УК РФ; во второй главе рассматриваются проблемные вопросы квалификации преступления, предусмотренные ст. 264, ст. 264.1 УК РФ.

ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ, СОСТАВ, ЗНАЧЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264, 264.1 УК РФ

1.1. ПОНЯТИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Уголовно-правовая литература уже на протяжении большого количества времени изучает правовую природу транспортных преступлений. Быстрый рост автомобилей дорого обходятся для человека и страны, вынуждая к поиску новых методов, направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение ежегодного уровня аварийности.

Общественная опасность дорожно-транспортных преступлений выражается в условиях не безопасного функционирования транспорта и нарушении правил дорожного движения, что и повышает возможность причинения вреда жизни и здоровью людей.

Потерпевшие в дорожно-транспортных происшествиях, совершенные по неосторожности, являются случайные люди, помимо виновников дорожно-транспортных преступлений. Физический вред, причиненный потерпевшим, связан с использованием источника повышенной опасности, что и является особенностью дорожно-транспортных преступлений.

В главе 27 УК РФ предусмотрена ответственность не только за безопасную эксплуатацию автотранспортного преступления, но также железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также метрополитена. Такого понятия как «транспортное преступление» нет в общепринятом понимании, каждый автор сосредоточил свое внимание на конкретной разновидности транспортного преступления. Большинство авторов акцентируют свое внимание на формулировке «транспортного преступления» в зависимости от вида транспортного средства, предметом которого и является уголовно-наказуемое деяние.

Н.С. Алексеев считает транспортным преступлением «такое общественно опасное действие или бездействие, которое непосредственно посягает на правильную, отвечающую интересам... государства работу транспорта» [10, С. 24], что на наш взгляд, слишком обобщено, хотя и охватывает необходимые

аспекты для правильной квалификации рассматриваемого преступления.

Б.А. Куринов вначале формулировал рассматриваемое понятие даже шире, чем Н.С. Алексеев. Он писал: «Преступления, совершаемые на автотранспорте, охватывают все общественно опасные, противоправные, виновные и наказуемые действия, которые нарушают или в отдельных случаях могут нарушить нормальную работу и безопасность движения» [20, С. 12]. В последующем автор, наоборот, существенно ограничивал понятие транспортных преступлений, относя к ним только «такие преступные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта» [21, с. 19].

Таким образом, из совершенных деяний исключались посягательства на безопасную эксплуатацию транспортных средств, что к содержанию и пониманию безопасности движения не относится, а является самостоятельным объектом уголовно-правовой охраны.

В.В. Лукьянов понимал термины «автопроисшествие», «автотранспортное происшествие», «автодорожное происшествие», «автотранспортное преступление» что отражает сущность лишь автомобильным транспортом, соответственно исключая другие виды транспортного передвижения, такие как мотоциклы, мотороллеры, тракторы, трамваи и другие транспортные средства. Его предложение заключалось в восприятии понятия «дорожно-транспортное происшествие», как «событие, нарушающее процесс дорожного движения, возникающее в результате потери возможности управлять транспортным средством и сопровождающееся гибелью, ранением людей, нанесением материального ущерба» [24, с. 34, 39.].

Так, существует множество вариантов и трактовок авторов над понятием «транспортное преступление», так как Глава 27 УК РФ предусматривает не только автотранспортные преступления, то одним понятием сложно описать все категории нарушений, чтобы более точно дать ёмкое одно понятие, преступлений, попадающие под квалификацию преступлений, предусмотренными главой 27 УК РФ.

Законодатель, в названии гл. 27 УК РФ, указал основной признак транспортных преступлений - нарушение безопасности движения и эксплуатации транспорта. Однако в статьях рассматриваемой главы состав преступлений разный, что делает выведение общего понятия, которое отражало бы сущность главы 27 УК РФ, охватывая признаки каждой статьи, делает задачу на первый взгляд невозможной.

Но если сформулировать определение «автотранспортному преступлению», то, по нашему мнению, это «деяние, нарушающее правила безопасности передвижения и эксплуатации транспортных средств, влекущие за собой наступление тяжких последствий».

С течением времени, уголовное законодательство, транспортные преступления выделило в самостоятельную главу УК, что намного точнее отражает особенность родового объекта преступлений, которые способствует более верному уяснению их специфики и степени общественной опасности. Выделение главы преступлений в обособленную часть от других преступных деяний, помогает правильно квалифицировать преступление, совершенные лицами, которые имеют доступ к транспортному средству в целях эксплуатации, а также лиц, выпустившие транспортное средство в эксплуатацию с техническими неисправностями. Отдельная глава в УК РФ, дает возможность также индивидуализировать наказания и дифференцировать ответственность внутри данной группы преступлений, позволяет целенаправленно установить причины и условия, вызывающие их совершение.

Е.В. Медведев выделяет среди проблемных вопросов последствий, которые наступают в результате транспортных преступлений, предусмотренными главой 27 УК РФ, «среди последствий транспортных преступлений, выступающих обязательным признаком их объективной стороны, в большинстве случаев (ст. ст. 263, 263.1, 264, 266, 268 УК РФ) называются лишь наступление смерти человека или причинение тяжкого вреда его здоровью, а также крупный ущерб.»[17], автор помимо этого обращает внимание, что среди возможных последствий, что чаще всего выступает ДТП,

для разновидностей других транспортных преступлений является редкостью, к ним относятся железнодорожный, водный или воздушный транспорт. Специфика эксплуатации данных видов транспорта предполагает наличие целого ряда других серьезных опасностей: выбросов загрязняющих веществ, высвобождения опасных грузов в результате аварийных происшествий или инцидентов, пожаров и т.д. Поэтому происшествия на железных дорогах, так же как и в воздухе или на воде, могут быть связаны с причинением гораздо более глобальных последствий, таких как, например, экологическая катастрофа, разрушение зданий и сооружений, уничтожение имущества в крупных размерах и т.д.[11, с. 36]

Следует отметить, что, приведенных выше значения слова «транспорт», оно также понимается, во-первых, широко - как производственно-технологический комплекс, включающий:

а) инфраструктуру - транспортные сети или пути сообщения (железнодорожные пути, мосты, тоннели и т.д.);

б) транспортные средства (поезда, самолеты и др.);

в) управление, т.е. контроль над системой (светофоры, стрелки на железнодорожных путях, управление воздушным движением и т.д.);

г) правила функционирования транспорта. В узком смысле транспорт рассматривается как синоним слова «транспортное средство» [37, с. 18].

Таким образом, понятие «транспортное преступление», в зависимости от сфер деятельности, понимается по-разному. Нам необходимо вывести именно в понимании уголовного закона, как уголовно-наказуемое деяние, которое влечет уголовную ответственность за его совершение, а также наступления последствий.

Понимание и правильное разграничение одного транспортного преступления от другого, что необходимо уяснить для дальнейших действий. Разъяснение должно заключаться в том, что транспортными преступлениями могут признаваться те общественно-опасные деяния, у которых предмет совершения, в обязательном порядке, должно быть транспортное средство.

К транспортным преступлениям также относят неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 УК РФ), угон, а равно захват воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК РФ), однако законодатель указывает, что в данных преступных деяниях посягательство происходит на другие объекты, поэтому и не относят к числу преступлений, предусмотренные Главой 27 УК РФ, с чем невозможно поспорить. Однако, неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие (ст. 270 УК), логично отнести также к главе о преступлениях против общественной безопасности, где и ст. 211 УК РФ.

В монографии авторы заключают, что «…по действующему законодательству транспортными являются преступления, совершаемые в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта - лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы - лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как сложной технологической системы или транспортного средства либо условий обеспечения пассивной безопасности транспорта при сооружении транспорта (лицом, обязанным обеспечивать безопасность (пассивную безопасность, эксплуатационную надежность) транспорта при его строительстве), влекущее предусмотренные в законе преступные последствия.[37, с. 202] С чем сложно не согласиться, так как авторы охватывают многие квалифицирующие признаки, предусмотренные всей Главой 27 УК РФ.

Более того, понятие, сформулированное Чучаевым А.И и Пожарским А.Ю. охватывает квалифицирующие признаки вне зависимости от субъекта, объекта, субъективной и объективной стороны, разновидности транспортного средства, на котором может быть совершено преступление, либо невыполнение лицом своих обязательств для безопасной эксплуатации транспортного средства.

Учитывая разновидности преступлений, которая содержит глава 27 УК РФ, а также другие статьи в УК РФ, где посягательство происходит не на общественные отношения, отвечающие за безопасность передвижения и безопасную эксплуатацию транспортных средств, но предметом тех преступлений также является транспорт, данное определение охватывает по своим признакам и те преступления, например, угон без цели хищения или угон, а равно захват воздушного или водного судна либо железнодорожного подвижного состава.

1.2. СУБЪЕКТ И СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 И 264.1 УК РФ

Типичными представителями в юридической литературе автотранспортных преступлений является ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, хотя между ними и прослеживается определенное сходство.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [6] дает разъяснения кто является субъектом преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ.

Субъектом является вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Субъектом признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но также любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил дорожного движения. Также конкретизируется, что к числу субъектов относят и лица, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лица, обучающие вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

Под термином «другими механическими транспортными средствами» в статьях 264 и 264.1 УК РФ, законодатель имеет в виду, что к таковым относятся автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадрациклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного

движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины.

Если нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств было допущено лицом на ином средстве передвижения, которое не относится к механическому транспортному средству, к понятию которого законодатель отнес определенный перечень транспортных средств, предположим, правонарушение было совершено на велосипеде, то квалифицировать данное нарушение уже нельзя будет по статьям, рассматриваемых в данной исследовательской работе, а по ст. 268 УК РФ, в зависимости от наступивших последствий.

Субъективная сторона преступления содержит психическую деятельность лица, непосредственно связанную с совершением преступления, на наш взгляд, даже скорее отношение к наступившим последствиям, которая раскрывается через вину, мотив и цель. В отличие от объективной стороны, которую можно наблюдать, субъективная сторона содержит внутреннее, психологическое составляющее деяния, которое помогает определить является ли общественно опасным совершенный поступок или же наоборот, а также отграничить одно преступление, от схожих по объективным признакам состава преступлений.

Установив признаки субъективной стороны в значительной мере можно судить о степени общественной опасности совершенного деяния и лица, его совершившего.

Согласно ст. 24 УК РФ, виновным в совершении преступления признается лицо, совершившее деяние умышленно или по неосторожности [3]. По неосторожности, признается преступлением в случае, когда это указывает законодатель в определенной статье Особенной части Уголовного кодекса. Неосторожность же вырежется в легкомыслии, либо в небрежности.

В уголовном кодексе также даются разъяснения преступлениям, совершенным по легкомыслию или небрежности.

По легкомыслию признается такое свершенное преступление, когда лицо предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих

действий, либо бездействий, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение этих последствий. По небрежности, считается тогда, когда лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

Конкретно в нашем случае, форма вины выражается в неосторожности. Неосторожность же проявляется именно к последствиям, которые указаны в части деяний, без учета квалифицирующих признаков в ст. 264 УК РФ, а также частично ст.264.1 УК РФ (в части указания ссылки на ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ).

Следует обратить внимание, что в зависимости от каждой конкретной ситуации, у одного преступника форма вины может выражаться в легкомыслии, у другого в небрежности, а третий и вовсе может совершить преступление умышлено.

Предмет рассматриваемых преступлений считается источником повышенной опасности. последствия, наступившие в результате дорожно-транспортных происшествий, могут выражаться в легком вреде здоровью до реальных тяжких последствий, и предугадать конкретные последствия невозможно, либо очень сложно.

Какое происходит по степени злостности нарушения правил дорожного движения, связано со степенью наступивших последствий. Водитель обязан принять меры для возможности избежать опасности на дороге, он должен быть в состоянии ее обнаружить.

Что касается формы вины ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, то лицо садясь за руль в нетрезвом состоянии, будь то алкогольное или наркотическое, тем более лицо, оставившее место дорожно-транспортного происшествия, данные действия можно отнести к косвенному умыслу, а уже последствия, наступившие в результате нарушения правил дорожного движения выражаются в форме вины «по неосторожности».

В уголовном законодательстве состояние опьянения считается отягчающим фактором при совершении преступления. Однако, с точки зрения жертвы, находясь в аналогичном состоянии, то такое состояние уже считается беспомощным. Со стороны жертвы этот момент оправдан, так как нахождение потерпевшей в таком состоянии, будь опьянение алкогольное или наркотическое, оно лишает возможности оказать сопротивление преступнику, а также считается, что винновый воспользовался таким состоянием жертвы, потому что она не может рассуждать здраво, заведомо сам преступник и приводит жертву в такое состояние.

Состояние опьянения имеет важную роль для того, чтобы субъект решился совершить преступление, либо как одно из обстоятельств, которые способствуют совершению преступления, хотя прямого отношения к преступной цели или умыслу, она может и не иметь.

У некоторых лиц состояние опьянения приводит к таким изменениям психики, которые могут быть основанием для совершения убийства, что уже говорить о преступлениях, где лицо обязано следить за ситуацией на дороге, но в силу своего состояния этого проконтролировать не представляется ему возможным. В подобных случаях, состояние опьянения служит «катализатором» для формирования решимости пойти на совершение преступления, быть вспоминающим элементом преступного умысла.

Преступления против жизни часто содержат неопределенный умысел, при котором субъект предвидит наступление преступных последствий, в результате его действий, но достаточно определенно их себе не представляет.

Причиной совершаемых преступлений является мотив. В нем отражена суть совершаемых действий. В рассматриваемых преступлениях формирование решимости у субъекта нарушить правила дорожного движения, садясь за руль источника повышенной опасности в состоянии опьянения, говорит нам лишь о том, что лицо не предвидело тех последствий, которые наступили, но должно было и могло предвидеть возможность их наступления. В целом такое преступление признается совершенным умышленно, так считает уголовный

кодекс в ст. 27 УК РФ, где предусмотрена ответственность за преступления совершенное с двумя формами вины.

ФЗ от 17.06.2019 № 146-ФЗ предусматривает имение содержания ст. 15 УК РФ, в которой преступлениями средней тяжести признаются умышленные деяния, за совершение которых максимальное наказание, не превышает пяти лет лишения свободы, и неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное настоящим Кодексом, не превышает десяти лет лишения свободы. За неосторожные деяния максимальное наказание, не превышает пятнадцати лет лишения свободы.

Таким образом, в действующей редакции ст. 264 УК РФ преступления, предусмотренные ч. 1, отнесены к категории небольшой тяжести, ч. 2 и 3 – средней тяжести, ч. 4 – тяжких, ч. 5 – средней тяжести, ч. 6 – тяжких. Законодатель однозначно относит преступления, предусмотренные ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, в том числе сопряженные с оставлением водителем места ДТП, к числу совершаемых только по неосторожности, а для подкрепления своей позиции ввел новые правила категоризации неосторожных преступлений, и теперь пределы признания их в категории средней тяжести увеличены до 10 лет наказания в виде лишения свободы за совершенное деяние, в категории тяжких преступлений – не свыше 15 лет лишения свободы [39, С. 128].

Совершающий нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта, личность водителя зачастую является основанием, чтобы сделать вывод о том, что условия, при которых совершаются преступления происходят благодаря не стечению случайных обстоятельств, не бесконтрольной ситуации, а сама личность преступника, точнее будет выразиться – его поведение, допустившее невнимательность, небрежность или легкомыслие, не верную оценку ситуации, либо такое восприятие дорожной обстановки, при которой ситуация скорее имеет все шансы быть, а также не серьезное отношение к опасности при эксплуатации транспортных средств, которые могут вызвать его действия.

Как например, Галунов А. А., являясь участником дорожного движения, в нарушении п. 1.3, 1.5, 10.1 ПДД РФ п. 2.7 ПДД РФ, управляя, технически исправным автомобилем марки «Хундай Solaris» , двигаясь со скоростью не обеспечивающей водителю постоянного контроля за движением ТС, по сухому асфальтированному покрытию автодороги, , перевозил пассажиров Потерпевший №2 и Потерпевший №1, не пристегнутых ремнями безопасности находящимися на заднем пассажирском сидении, а также ФИО7, находящегося на переднем пассажирском сидении, пристегнутого ремнем безопасности. Перед началом криволинейного участка автодороги водитель Галунов А.А., проявил преступную небрежность, невнимательность к дорожной обстановке, зная, но, не соблюдая относящиеся к нему требования ПДД РФ, не справился с управлением, в результате чего, совершил выезд за пределы проезжей части на обочину с дальнейшим съездом в правый кювет с последующим опрокидыванием. Действия Галунова А.А. надлежит квалифицировать по ч. 2 ст.264 УК РФ, как нарушение лицом, управляющим автомобилем, в состоянии опьянения, правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека [51].

Или Алаев, будучи подвергнутым постановлением мирового судьи судебного участка административному наказанию в виде административного штрафа в размере 30000 рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок 1 год и 6 месяцев, за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, управляя автомобилем «Мазда», был остановлен сотрудником ДПС ГИБДД, после чего не выполнил законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Алаев в судебное заседание не явился, извещен надлежащим образом, при этом от него поступило заявление, в котором он просил рассмотреть дело без его участия, вину в предъявленном ему обвинении признаёт полностью, в содеянном раскаялся.

Из оглашенных показаний Алаева, данных в ходе предварительного следствия, что он свою вину в содеянном признал и показал, что находясь в квартире у своих знакомых и употребляя с ними спиртные напитки, он решил перегнать свой автомобиль «Мазда», к своему дому, он осознавал незаконность управления им в состоянии опьянения, понимал, что управлял автомобилем в состоянии опьянения, являясь лицом, подвергнутым административному наказанию за невыполнение требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Признал Алаева Евгения Константиновича виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ и назначить ему наказание в виде штрафа в размере 220000 (двухсот двадцати тысяч) рублей с лишением его права управления транспортными средствами сроком на два года [46].

Следовательно, было бы логично выделить квалифицирующие признаки, ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, помимо отсылки на эти признаки, которые содержатся в ст. 264.1 УК РФ, в отдельную статью главы 27 УК РФ, так как форма вины, в данном случае выражается скорее в двойном умысле, что уже характеризует совершенные преступления иначе, чем предусматривает изначально квалификация, предусмотренная ч. 1 ст. 264 УК РФ. Деяние, становится уголовно-наказуемым преступлением в случае, если нарушение водителем правил дорожного движения становится причинение по его неосторожности тяжкого вреда здоровью потерпевшего. Признаки объективной стороны в целом, делает преступление неосторожным. Однако, в ч.2,4 и 6 ст. 264 УК РФ, существует цепная причинная связь: совершение одного нарушения создает другое, а в результате уже другого нарушения настают общественно опасные последствия.

1.3. ОБЪЕКТ И ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТ. 264 И 264.1 УК РФ

В названии главы 27 УК РФ указан основной признак транспортных преступлений, а именно нарушение безопасности движения и эксплуатации транспорта. Безопасность движения - основной объект, на что посягает данная категория преступлений.

Объект преступлений, предусмотренными ст. 264 и 264.1 УК РФ, является безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, на что и посягает данная категория преступлений, которые и предусмотрены главой 27 УК РФ. Дополнительным объектом выступает жизнь, здоровье человека. Также, в качестве объекта, общественная безопасность, в категории транспортных преступлений, обозначает совокупность охраняемых общественных отношений уголовным законом, безаварийное использование транспортных средств и их ремонт, жизнь и здоровье людей, материальных ценностей, окружающей природной среды считается дополнительным объектов, которые страдают в результате совершения транспортных преступлений.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» раскрывает судам последовательную технику выяснения причин совершения транспортных преступлений. На что следует обратить внимание судам при расследовании и установления факта совершения преступления, предусмотренными ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ [6].

Лицо, а именно участник дорожного движения совершая ошибку в оценке дорожно-транспортной обстановки зачастую это и является причиной дорожно-транспортного происшествия. Также не стоит забывать и о других участниках, например, пешеходы, велосипедисты и так далее, что при несоблюдении ими

правил дорожного движения, также увеличивают риски дорожно-транспортных происшествий. Риск же по итогу выражается в нарушении видового объекта, а именно безопасности движения или эксплуатация транспортного средства.

Как например, Н. приблизившись к железнодорожному переезду, пренебрегая дорожным знаком 1.3.1 «Однопутная железная дорога» ПДД РФ, игнорируя требования пунктов 6.2, 6.13, 15.1, 15.2 и 15.4 ПДД РФ, обязывающих водителя при подъезде к железнодорожному переезду убедиться в отсутствии приближающегося поезда, руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, а в случаях, когда движение через переезд запрещено, остановиться у светофора, проявив преступную легкомысленность, выехал при запрещающем сигнале светофора без остановки на вышеуказанный железнодорожный переезд и не уступил дорогу поезду, вследствие чего совершил на железнодорожном пути поперечное столкновение с поездом. В результате чего своими неосторожными действиями причинил пассажиру своего автомобиля телесные повреждения, которые согласно заключению медицинской судебной экспертизы, причинили тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни, также телесные повреждения в виде рубца, которое является неизгладимым и обезображивающим, что подлежит квалификации по ч. 1 ст. 264 УК РФ. [48].

А., управляя принадлежащим ООО «Логистика Северных Магистралей» технически исправным автомобилем, двигался вне населенного пункта по автодороге в темное время суток, при пасмурной погоде, по горизонтальному участку дороги с мокрым асфальтным покрытием. Будучи обязанным знать и соблюдать относящиеся к нему требования ПДД РФ, а также действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда, проявил преступную небрежность и невнимательность к дорожной обстановке, подъезжая к неосвещенному ремонтируемому участку дороги, регулируемому временными дорожными знаками 1.25 «Дорожные работы», 4.2.2 «Объезд препятствия слева», 3.24 «Ограничение максимальной скорости (40 км/ч)», 3.20 «Обгон запрещен», 1.20.2 «Сужение дороги справа», 8.2.1 «Зона действия

временного знака 350 м», 8.1.1 «Расстояние до объекта», двигаясь по попутной полосе движения со скоростью 55 км/ч, превышающей установленное ограничение максимальной скорости и не обеспечивающей ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства, несмотря на имеющееся на его полосе движения препятствие в виде производившего работы экскаватора и подаваемые ему регулировщиком О. распоряжения об объезде экскаватора, скорость движения не снизил, торможения не предпринял, к маневру объезда препятствия не приступил, продолжил движение прямо и совершил наезд на находящегося на проезжей части регулировщика дорожного движения О., а также совершил наезд на стоящий на правой полосе движения указанный выше экскаватор, на котором были установлены световые прожектора и проблесковый маячок оранжевого цвета, находящиеся в исправном состоянии. Действия водителя, выразившиеся в грубом нарушении требований пунктов 1.3, 1.5, 6.15, 10.1 ПДД РФ, находятся в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями в виде причинения смерти регулировщику дорожного движения О. [53].

Предметом преступления является транспорт, как транспортное средство и технологическая система как транспортная инфраструктура, транспортные средства и управление ими в совокупности.

Нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта различаются составом преступления, который имеют бланкетные признаки. Суть транспортных преступлений как разновидности преступного нарушения специальных правил безопасности, определяется двумя критериями, как раскрывает Е.В. Медведев в своей статье: « Во-первых, де-юре виновный должен нарушить конкретную норму закона или подзаконного нормативного акта, регулирующего порядок управления транспортным средством, порядок использования или эксплуатации транспорта. Во-вторых, де-факто в результате этого должны наступить общественно опасные последствия, такие как смерть человека или вред здоровью, существенный имущественный вред,

экологический ущерб в виде загрязнения окружающей среды или какие-либо иные тяжкие последствия [24, с. 47].

Преступное бездействия отражается в неисполнении субъектом преступления, либо ненадлежащим исполнении, наперекор, будь то умышленно, либо по неосторожности, обязанности поступать определенным образом, которые пописывают в соответствующих нормативно-правовых актах - совершить определенные предписанные законом действия, либо, наоборот, от них воздержаться. Из этого следует что, объективная сторона выражается в нарушении правил безопасного функционирования транспорта, которая может быть в форме как действия, так и бездействия.

Действия или бездействия работника транспортной системы, которые прописывает ему закон, являются очень важным элементом нормального функционирования транспортной системы, безопасной работы транспорта. Если исключить вышеупомянутый элемент из системы, то это приводит к разрыву цепи событий, что отражается в отклонении от нормального и должного режима работы транспортного средства или транспортной системы в целом, которые, ведут к созданию аварийной ситуации, что в итоге и приводит к наступлению последствий, указанные в главе 27 УК РФ.

Последствия, в зависимости от разных аварийных ситуаций, совершенные одним и тем же деянием, могут быть разными. Следствие не всегда выступает результатом действия одной причины, иногда может быть совокупностью одновременных или последовательных действующих факторов. «При исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными статьей 264 УК РФ» [6]. Также дается разъяснения, что в случае совершения преступления двумя или более лицами, участниками дорожного движения, если их действия или бездействия находились в причинной связи с наступившими последствиями,

которые содержит в себе квалифицирующая статья, то содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по соответствующей статье.

Так, водитель, в силу своего алкогольного опьянения, проявил преступную неосторожность, имея возможность заблаговременно видеть стоящий впереди с включенной аварийной сигнализацией автомобиль и располагая технической возможностью предотвратить наезд на него, своевременных возможных мер к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства не принял, создал опасность для других участников дорожного движения, произвел наезд на стоящий автомобиль, вследствие чего данный автомобиль продвинулся вперед и произвел наезд на автомобиль Потерпевшего. В результате ДТП водителю автомобиля, на который был совершен наезд, и пассажирам данного автомобиля Ж, И, С, причинены различные телесные повреждения. «С» причинены телесные повреждения, от которых она скончалась в автомобиле скорой медицинской помощи при доставлении в лечебное учреждение. Смерть «И» наступила от тупой сочетанной травмы нескольких областей тела. «Ж» причинена сочетанная травма тела. Суд пришел к выводу, что допущенное Стариковым А.В. нарушение пунктов 1.5, 2.7 и 10.1 ПДД РФ состоит в прямой причинно-следственной связи с причинением травм, повлекших смерть И и С, а также с причинением травм, повлекших тяжкий вред здоровью потерпевших Потерпевшего, Ж. [55].

В реальности, на сегодняшний день, даже в похожих случаях с одинаковой долей вероятности могут наступить уголовно-наказуемые последствия, а могут и не произойти. Последствия, которые наступают в результате дорожно-транспортных происшествий могут варьироваться от легкого вреда здоровью до летального исхода, и возможность предугадать, какими будут последствия в той или иной ситуации, ничтожно мала. Слишком много факторов на дороге могут стать причиной, а также человеческий фактор, который не поддается контролю, и сам предмет рассматриваемых преступлений считается источником повышенной опасности, что в общем и вывело

транспортные преступления, в понимании преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатацию транспорта, в отдельную главу Уголовного кодекса.

Закономерность причинно-следственных связей заключается в том, что более грубое и злостное нарушение правил дорожного движения, влечет и наступление более тяжких последствий. На водителе имеется обязанность принятия меры для возможности избежать опасности на дороге, он должен быть в состоянии ее обнаружить. Каждая ситуация дорожно-транспортного происшествия индивидуальна. Ответственность по статье 264 УК РФ наступает, при наличии у водителя технической возможности избежать дорожно-транспортного происшествия.

Как например, В., находясь в состоянии алкогольного опьянения, ухудшающем реакцию и внимание и ставящем под угрозу безопасность движения, управляя личным технически исправным автомобилем следовал в условиях светлого времени суток, естественного освещения, неограниченной видимости и сухого дорожного покрытия. Он был обязан знать и соблюдать относящиеся к нему требования ПДД РФ, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда, однако, приближаясь к закруглению дороги с опасным поворотом направо, перед которым были установлены дорожные знаки «Опасный поворот», «Ограничение максимальной скорости (60 км/ч)» и «Направление поворота» ПДД РФ, проявил преступное легкомыслие, выразившееся в том, что в силу опьянения, избрал скорость более 70 км/ч, которая превышала установленное ограничение и не обеспечивала ему возможность постоянного контроля за движением автомобиля для выполнения требований ПДД РФ, в результате чего при проезде закругления дороги утратил контроль за движением автомобиля, не выдержал безопасный боковой интервал до левого края проезжей части, пересек линию дорожной разметки, что запрещено, выехал за пределы проезжей части и совершил наезд на левое по ходу движения металлическое ограждение, после чего автомобиль изменил

траекторию движения вправо и совершил наезд на правое по ходу движения металлическое ограждение. В результате, по неосторожности, у пассажира автомобиля наступила смерть на месте от отека, набухания, кровоизлияния в желудочки мозга в результате тупой сочетанной травмы тела (открытая черепно-мозговая травма; закрытая травма шейного отдела позвоночника; закрытая травма груди). В связи с указанным, тяжесть вреда здоровью данных повреждений не может быть расценена раздельно, в совокупности и по признаку опасности для жизни квалифицируется как тяжкий вред здоровью, который находятся в прямой причинной связи со смертью. Своими действиями водитель В. нарушил требования пунктов 1.3., 1.5., 2.7., 9.10. и 10.1. «ПДД РФ», требование дорожного знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» Приложения 1 к ПДД РФ, а также дорожной разметки 1.2 Приложения 2 к ПДД РФ. [49].

Таким образом, невозможно не согласиться, что «если бы виновный не допустил нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, соблюдал требования транспортной безопасности, действовал бы в соответствии с возложенными на него обязанностями, то и тяжких последствий бы не было. Поэтому утверждение о случайности возникновения последствий при совершении транспортных преступлений не следует воспринимать как объективную данность» [24].

По смыслу п. 2 примеч. к ст. 264 УК для целей, которые предусматривают ст. ст. 264 и 264.1 УК, лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством 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 ТС, не

выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, которые предусмотрены законодательством РФ [3].

Следует уделить внимание ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, где квалифицирующими признаками является состояние опьянения, а также оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия, при которых риск наступления более тяжких последствий значительно возрастает. Было бы логичным отнести к наступившим последствиям также и причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, так как злостное нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, совершенное на источнике повышенной опасности не совсем отражает суть случайного стечения обстоятельств.

Ранее, в главе 27 УК РФ существовала ст. 265 УК РФ «Оставление места дорожно-транспортного происшествия», утратившая силу согласно Федеральному закону от 08.12.03 N 162-ФЗ. Ответственность за оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия предусматривает только часть 2 статьи 12.27 КоАП РФ, максимальная санкция которой - административный арест на срок до 15 суток.

Объективная сторона преступления, состояла в том, что лицо, управлявшее транспортным средством и нарушившее правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, оставившее место дорожно-транспортного происшествия, не предприняло необходимые меры по устранению последствий.

В одном источнике говорится, что «поскольку в пояснительной записке к проекту Федерального закона N 304898-3 "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации" не указано обоснование признания утратившей силу ст. 265, предполагается, что законодатель имел в виду, что водитель, оставивший без помощи пострадавшего от ДТП, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии, которого он сам и поставил в это состояние, может быть привлечен к уголовной ответственности

по ст. 125 УК РФ - оставление в опасности[26]. Для привлечения водителя к уголовной ответственности по ст. 125 УК РФ необходимо доказать, что пострадавший заведомо для водителя, находился в опасном для жизни или здоровья состоянии и у него отсутствовала возможность принять меры к самосохранению. Заблаговременно знать о состоянии опасном для жизни и здоровья жертвы, доказать практически невозможно, что будет являться причинной безнаказанности преступника.

Административная ответственность за оставление водителем места несоизмерима с последствиями, которые наступают в результате оставления места и неоказания помощи пострадавшему, который возможно оказался бы жив, или телесные повреждения, причиненные ему, оказались бы менее тяжкими, если водитель, нарушивший правила дорожного движения, не оставил место дорожно-транспортного происшествия, но и оказал необходимую помощь.

ФЗ от 23 апреля 2019 г. № 65 внес изменения в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, в качестве квалифицирующего признака «оставление места совершения дорожно-транспортного преступления водителем, в случае если его общественно опасное деяние, состоящее в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекло такие общественно опасные последствия, как неосторожное причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть человека или смерти двум и более лицам. Внесение дополнения в главу 27 Особенной части УК РФ является необходимым и оправданным шагом к ужесточению ответственности в области безопасности движения.

Таким образом, между деянием и последствиями причинно-следственная связь разумеется существует, носит опосредованный характер. Угроза обусловлена использованием транспорта, как источником повышенной опасности, при совершении транспортных преступлений может произойти причинение тяжкие последствия, указанные в соответствующей статье, вплоть до вреда жизни и здоровью человека.

Необходимо уделить внимание квалифицирующим признакам ст. 264 УК РФ, соответственно и отсылку к ним в ст. 264.1 , признаками которых является состояние опьянения и оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия, где существует потребность отнести к наступившим последствиям также причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, так как указанные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, которые совершаются на транспорте, как на источнике повышенной опасности, не совсем отражает суть случайного стечения обстоятельств.

ГЛАВА. 2. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264 УК РФ

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [6] указало, что судам следует обратить, что уголовная ответственность за совершенное преступление статьей 264 УК РФ, может только если наступают последствия, указанные в этой статье. Обязательно эти последствия должны находятся в причинной связи с нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

В.А. Нерсесян отметил, что «последствия неосторожных деяний могут быть неадекватны нарушениям установленных правил безопасности. Грубейшая неосторожность может не повлечь опасных для общества последствий, в то время как даже легкая неосмотрительность, простая забывчивость при определенных условиях причиняют огромный ущерб, приводят к человеческим жертвам. Поэтому преступные последствия не могут полностью характеризовать социальный облик правонарушителя» [26, с. 204].

Совершение преступления может быть в форме действия, либо форме бездействия. Нарушение правил безопасности движения может выражаться в превышении скорости, неподчинение сигналам светофора или жестам регулировщика, выезде на встречную полосу движения, несоблюдении очередности проезда перекрестков, неправильном обгоне или маневрировании на дороге, несоблюдении требований дорожных знаков указателей и т.п.

К видам нарушения правил эксплуатации относится эксплуатация технических неисправных транспортных средств, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов, управление транспортным средством в состоянии

алкогольного или наркотического опьянения, а также в болезненном или утомленном состоянии и т.д. [17, с. 37]

Состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, является материальным, то есть лицу, за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств вменяется ответственность только при наступлении определенных последствий. Характер последствий используется в качестве критерия для квалифицирующих признаков частей в рассматриваемой статье.

Рассматривая дела о преступлениях, предусмотренных статьей 264 УК РФ, суды указывают в приговоре, какое конкретно нарушение, и в чем конкретно выразилось, нарушение каких пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанные в статье 264 УК РФ.

Например, С., следуя по правой полосе движения, при возникновении опасности для его движения, которую он в состоянии был обнаружить, в виде автопоезда в составе автомобиля «КАМАЗ 53212», с прицепом «ГКБ-8350», под управлением водителя Ф., следовавшего впереди него в попутном с ним направлении, также по правой полосе движения, нарушил требования пунктов 1.5, 9.10, 10.1 Правил дорожного движения РФ. [50].

Некоторые суды поясняют более подробно, таким образом, Л. нарушил п.2.1.1 (водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории) и п. 2.7 (водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения) Правил Дорожного Движения Российской Федерации. [52].

Наличие в Особенной части УК РФ квалифицирующих признаков объясняются необходимостью в ужесточении уголовной ответственности за

совершенные деяния, которые содержат эти признаки. Закономерность в том, что совершил преступление, которое содержит признаки квалифицированного состава, влечет ужесточение наказания в рамках санкции соответствующей нормы.

В ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ имеются дополнительные квалифицирующие признаки, которые указывают на повышенную степень общественной опасности совершаемого преступления в сравнении с основным составом, содержащимся в ч. 1 и 3 данной статьи.

В примечании ст. 12.8 КоАП РФ, а также п. 2.7 Правил дорожного движения, указывается, что «употребление веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ запрещается. Административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей и частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека.» [4].

Согласно Постановлению Правительства РФ от 26.06.2008 N 475 (ред. от 10.09.2016) "Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством", медицинское освидетельствование на состояние

опьянения проводится врачом-психиатром-наркологом, либо врачом другой специальности, прошедшим специальную подготовку в медицинских организациях, имеющих соответствующую лицензию, и осуществляется на основании протокола о направлении на освидетельствование, подписанного уполномоченным должностным лицом и водителем транспортного средства, в отношении которого применяется данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Результаты медицинского освидетельствования на состояние опьянения и лабораторных исследований отражаются в акте медицинского освидетельствования, форма которого утверждена приказом Минздрава России от 14 июля 2003 г. № 308.

Таким образом, в закон предусматривает три процессуальные формы для того, чтобы установить факт состояния опьянения лица, который управлял транспортным средством, одна из которых производится должностным лицом, осуществляющим административное расследование, и может использоваться только для установления состояния алкогольного опьянения, и две формы, предполагающие использование специальных знаний и применимые к установлению состояния наркотического опьянения. При этом медицинское освидетельствование на состояние опьянения и судебно-медицинская экспертиза живых лиц на состояние опьянения практически дублируют одна другую, поскольку проводятся лицами, обладающими специальными знаниями, по возбужденному делу об административном правонарушении. [17, с. 86]

Показания свидетелей, не имеющих знаний о признаках состояния опьянения, вряд ли могут быть признаны в суде допустимыми доказательствами. Хотя, закон считает, что показания людей, не обладающие специальными знаниями, опираясь на собственные домыслы, могут быть основными доказательствами по делу. Верховный Суд РФ обращает внимание на необходимости закрепить признаки опьянения лица в документах, имеющих доказательственное значение.

При решении вопроса о наличии состояния опьянения в обязательном порядке должно быть установлено вещество, вызвавшее состояние опьянения,

на что и указано в рассматриваемом решении Верховного Суда РФ, признавшем недействующими п. 18 и абз. 2 п. 21 Инструкции по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы № 307/у-05 «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утвержденной приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 14 июля 2003 г. № 3086 [17, с. 87].

В пункте 10.2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [6], поясняется, что «Водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное статьей 264 или 264.1 УК РФ, в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. В случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения.», что является нелогичным.

Данный пункт Постановления Пленума противоречит принципу вины, предусмотренный ст. 5 УК РФ: Лицо подлежит уголовной ответственности только за те общественно опасные действия (бездействие) и наступившие общественно опасные последствия, в отношении которых установлена его вина. А также данный пункт противоречит ст. 48 Конституции РФ, в которой законодатель поясняет, что каждый обвиняемый в совершении преступления считается невиновным, пока его виновность не будет доказана … и установлена вступившим в законную силу приговором суда. Обвиняемый не обязан доказывать свою невиновность. Неустранимые сомнения в виновности лица толкуются в пользу обвиняемого [1].

Таким образом, следует отметить, что обвинение лица в факте принятия веществ, которые могли привести подозреваемого к состоянию опьянения в момент невозможности доказать правоохранительными органами факт состояния опьянения, считается недопустимым.

Водитель при возникновении опасности должен принять меры. Если у водителя имелась возможность избежать дорожно-транспортное происшествие, между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь, то водитель будет нести уголовную ответственность по соответствующей статье. В каждом конкретном случае опасность для движения считается возникшей в момент, когда имелась объективная возможность для ее обнаружения.

Одним из наиболее серьезных правонарушений, посягающих на общественную безопасность в сфере дорожного движения, которое является квалифицирующим признаком ст. 264 УК РФ, является оставление места дорожно-транспортного происшествия

Правовое регулирование общественных отношений в сфере дорожного движения направлено на обеспечение общественного порядка, создание безопасных условий для передвижения и эксплуатации транспортных средств его участников, также осуществление предупреждение дорожно-транспортных правонарушений на улицах и дорогах.

Очень распространено такое дорожно-транспортное происшествие, где происходит наезд на пешехода, особенно при наступлении таких последствий как потеря сознания или летальном исходе пострадавшего, особенно если это произошло в темное время суток при отсутствии очевидцев и плохом освещении. Оставления места дорожно-транспортного происшествия также увеличивается, если транспортное средство виновного получает незначительные механические повреждения. А также часто происходит, когда попытка водителем скрыть сам факт дорожно-транспортного происшествия – это попытка скрыть последствия опрокидывании машины, если был наезд на препятствие, особенно, если пострадавшим является сам водитель, либо его

родственники или знакомые, а механические повреждения получает только автомобиль виновного. Самая большая вероятность оставления места дорожно-транспортного происшествия при не застрахованности транспортного средства.

В данном аспекте противодействие расследованию можно рассматривать как систему действий, направленную на достижение цели сокрытия преступления путем недопущения вовлечения конкретного объекта или его материальных следов в сферу уголовного судопроизводства и их последующего использования в качестве судебных доказательств. Целью лица, оставляющего место дорожно-транспортного преступления, является воспрепятствование установлению органами расследования истины произошедшего, а соответственно и его изобличение. Необходимо отметить, что оставляя место дорожно-транспортного преступления, лицо совершает целую совокупность противоправных действий, как правило, по отдельности или совместно определяющихся законодателем как отягчающие вину обстоятельства, или являющиеся самостоятельными уголовно-наказуемыми деяниями [25, С. 76-80].

Оставление места совершения дорожно-транспортного преступления, применяется виновным лицом именно как активный способ противодействия расследованию, необходимо разработать меры для его нейтрализации и предупреждение такого рода правонарушения. Данное деяние влечет большой риск наступления последствий, которые могут и вовсе не наступить, если бы лицо, совершившее дорожно-транспортное происшествие, не покинуло место совершения преступного деяния.

Квалифицирующий признак «оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия», при котором наступление более тяжких последствий более чем вероятно, со стороны законодателя было бы логичным отнести к последствиям причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, так как применительно к транспортным преступлениям идея государства о смягчении репрессии в отношении неосторожных деяний кажется нам не совсем удачной.

Во-первых, транспорт - это особый вид источников повышенной опасности, обращение с которыми требует более высокой внимательности и осторожности. Здесь к печальному исходу может привести даже самое незначительное на первый взгляд нарушение. Поэтому ослабление принудительного воздействия в отношении лиц, ответственных по кругу своих обязанностей за безопасное функционирование транспортных систем, не всегда выглядит обоснованным.

Во-вторых, тяжкий и средней тяжести вред здоровью находятся в одной плоскости, и грань между ними зачастую практически неуловима, особенно в случаях, когда приходится устанавливать степень тяжести последствий для здоровья по признакам утраты трудоспособности или длительности расстройства здоровья. По большому счету, здесь может идти речь об одних и тех же нарушениях [24, с. 22-23].

Еще один любопытный момент, лицо, управлявшее транспортным средством, которое осталось на месте дорожно-транспортного происшествия в соответствии с правилами дорожного движения (в части установления факта состояния опьянения надлежащим образом, либо не выполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения), оказывается в неравном, можно сказать даже худшем положении по сравнению с лицами, скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия, в отношении которых возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления в соответствии с пунктом 2 примечаний к данной статье, по сути, утрачивается. Но сославшись на показания только лишь свидетелей, может быть признано в таком состоянии, хотя в действительности могло быть и не так.

Таким образом, необходимо признать пункт 10.2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» не соответствующим Конституции РФ. Потому как

невозможность – установить факт о состоянии опьянении, как минимум не логично считается, что лицо может быть признано находящимся в таковом состоянии. А также признать необходимость выделения квалифицирующих признаков ст. 264 УК РФ в самостоятельную статью главы 27 УК РФ, а также отнести к последствиям, наступивших в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Гуманизация наказания в части нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые имеют форму вины, выражающаяся в двойном умысле, с точки зрения защиты законом общественных отношений, которые и охраняет данная глава УК РФ, тем более ст. 264 УК РФ, является противоречащим моментом самой безопасности общественного движения.

2.2. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264.1 УК РФ

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

Факт употребления веществ, вызывающих алкогольное опьянение лицом, управляющим транспортным средством, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, а также возможно медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ устанавливается по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными Правительством РФ, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения РФ, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном Уголовно-процессуальным кодексом РФ.

В дополнение о несоответствии Конституции РФ п. 10. .2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» также имеется практика на счет соответствия Конституции РФ п.2 примечаний ст. 264 УК РФ.

Конституционный Суд Российской Федерации, рассматривал запрос Ивановского областного суда от 25.04.2018 N 17-П, уголовное дело в кассационном производстве. Основанием к рассмотрению дела явилась обнаружившаяся неопределенность в вопросе о том, соответствует ли Конституции РФ оспариваемое в запросе законоположение [2].

Уголовное дело в отношении гражданина Ж., признанного приговором Фрунзенского районного суда города Иваново виновным в совершении предусмотренного ч. 6 статьи 264 УК РФ преступления, выразившегося в том, что 22 марта 2015 года, управляя автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, он допустил нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц. При этом суд первой инстанции установил, что Ж. скрылся с места дорожно-транспортного происшествия до прибытия сотрудников полиции, был объявлен в розыск и явился в следственный орган лишь 16 марта 2016 года, в связи с чем вывод суда об управлении автомобилем в состоянии опьянения был основан не на результатах медицинского освидетельствования Ж., а на исследовании иных собранных по делу доказательств.

Пункт 2 примечаний к ст. 264 УК Российской Федерации является предметом рассмотрения Конституционного Суда Российской Федерации по делу, на его основании решается вопрос о возможности признания скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия лица находившимся в состоянии опьянения при управлении транспортным средством для применения в его отношении предусмотренных статьей 264 УК Российской Федерации мер уголовной ответственности .

Так, Конституционный Суд Российской Федерации по рассматриваемому делу постановил, признать пункт 2 примечаний к статье 264 УК Российской Федерации не соответствующим Конституции Российской Федерации, а именно гарантию равенства прав и свобод и ограничение прав и свобод в той мере,в которой это необходимо для защиты общественных отношений., в той мере, в какой в системе действующего правового регулирования он ставит

лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения, если оно совершило нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности предусмотренные статьей 264 УК Российской Федерации тяжкие последствия, и скрылось с места дорожно-транспортного происшествия, в преимущественное положение - с точки зрения последствий своего поведения - по сравнению с лицами, указанными в пункте 2 примечаний к данной статье, т.е. 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 [2].

Установление состояния опьянения на момент управления транспортным средством исключительно по результатам освидетельствования или судебной экспертизы интерпретируется в правоприменительной практике как относящееся ко всем специальным субъектам преступлений, предусмотренных ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, включая тех, кто покинул место дорожно-транспортного происшествия до прибытия уполномоченного должностного лица [2].

Итог: неравное положение лиц, оставшихся на месте дорожно-транспортного происшествия по сравнению с лицами, скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия. Такое правовое регулирование не соответствует цели эффективного уголовно-правового противодействия преступлениям, предусмотренным ч ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, совершенным лицами, управлявшими транспортными средствами, в том числе в состоянии опьянения, и скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия.

Федеральным законом от 10 декабря 1995 года N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" запрещена эксплуатация транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения (пункт 2.1 статьи 19). Использование транспортных

средств уже увеличивает риск и создает повышенную опасность для окружающих, а управление транспортным средством в состоянии опьянения объективно снижает уровень безопасности дорожного движения.

Согласно п. 2.7 Правила дорожного движения РФ, также запрещается управлять транспортным средством водителю в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), либо под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

Чтобы осуществить эффективный контроль за соблюдением запрета на употребление водителями веществ, вызывающих опьянение, предполагает наличие как механизмов, обеспечивающих выявление фактов их употребления, так и соответствующих обязанностей, и ограничений, которые должны налагаться с тем, чтобы воспрепятствовать лицам, находящимся под воздействием алкоголя, управлять транспортными средствами.

Лицо, оставшееся на месте дорожно-транспортного происшествия, но отказавшись от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, оказывается, с точки зрения к уголовной ответственности, в более худшем положении, чем лицо, которое также управляло транспортным средством, даже если в состоянии опьянения и скрылось с места дорожно-транспортного происшествия.

Это акцентирует внимание на наличие пробела, который вступает в противоречие с конституционными принципами равенства и справедливости, а также с требованием соразмерности наказания за совершенное преступное деяние.

В ст. 264.1 УК РФ объективная сторона выражается в форме действия по управлению механическим транспортным средством. Преступление признается оконченным с момента начала движения механического транспортного средства, управляемого лицом, находящимся в состоянии опьянения.

Лицо должно быть подвергнуто административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии

опьянения или по ст. 12.26 КоАП РФ за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо иметь судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

Если лицо совершает деяние, предусмотренное ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, и ранее было подвергнуто административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, то содеянное представляет собой совокупность преступлений, предусмотренных соответствующей частью ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ.

Законодатель, в статье 264.1 У РФ, видит общественную опасность в управлении транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, при условии, что ранее это лицо, в течение года, подвергалось административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, либо имеет не погашенную или не снятую судимость, за совершение преступления предусмотренного частями 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ.

Лицо, отбыв срок административного наказания, через год считается, будто не привлекался ранее к административной ответственности и в случае повтора ситуации, ему грозит лишь административная ответственность. Следовательно, вновь, в состоянии опьянения, управляя транспортным средством, если сравнивать с уголовной ответственностью, то административная для многих граждан, которые исполнили административное наказание, не воспринимается в серьез. Однако, если бы закон, не лишал бы данную административную ответственность «срока годности», то разумеется количество преступлений, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ, возросло, но большинство граждан уже задумывались бы не единожды, прежде, чем решиться нарушить правила дорожного движения и состоянии опьянения сеть за руль авто.

В качестве гуманизации наказания, суд, учитывая обстоятельства дела, положения лица, а также временной период между совершением первого административного преступления и его повторного совершения, на свое усмотрение решал вопрос о привлечении правонарушителя уже к уголовной ответственности.

Что в поведении лица, который не подвергался административной или уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, но который все-таки это совершил, делает общественную опасность меньше? Особенно, в учет берется не преступления, предусмотренные ч. 1,3 и 5 ст. 264 УК РФ, а те деяния, на которые законодатель акцентирует внимание в ст. 264.1 УК РФ, на частях ст. 264 УК РФ, которые содержат квалифицирующие признаки.

Культура вождения, как и культура употребления спиртных напитков в России, оставляет желать лучшего. Общественное мнение граждан РФ в отношении пьяных водителей давно уже сформировалось и требует самого жесткого усиления наказания за вождение транспортного средства в нетрезвом виде, особенно если оно повлекло человеческие жертвы. По мнению народа, пьяный водитель - это всегда потенциальный убийца, вне зависимости от того, что он не желает причинения смерти другим людям [15, с 375].

Однако существует и проблема выявления «повторников» - лиц, которые привлекались ранее за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, либо за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, либо имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренные квалифицирующими признаками ст. 264 УК РФ.

Одним из немногих подтверждений вышеуказанной проблемы, является случай от 30.05.2019 г., заместитель прокурора города Кемерово обжалует постановление мирового судьи, по которому Ф. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч.1

ст.12.26 КоАП РФ и подвергнут административному наказанию в виде штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управлять транспортными средствами на срок 1 год 11 месяцев. В протесте заместитель прокурора указывает, что постановление мирового судьи в отношении Ф. о привлечении к административной ответственности подлежит отмене, а дело направлению на новое рассмотрение, поскольку сотрудниками отдела ГИБДД при составлении протокола об административном правонарушении не рассматривался вопрос о наличии в его действиях уголовно-наказуемого деяния, данные сведения в протоколе отсутствуют, мировым судьей при рассмотрении дела об административном правонарушении данный вопрос также не исследовался. Приговором Ленинск-Кузнецкого районного суда Ф привлечен к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ. Таким образом, в действиях Ф. усматриваются признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ. При этом наличие признаков уголовно-наказуемого деяния исключает состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ. [47].

На практике при задержании водителя, управляющего автомобилем с признаками алкогольного, наркотического или токсического опьянения, сотрудникам ГИБДД на первоначальном этапе обычно неизвестно, привлекался ли он ранее к административной ответственности по ст. 12.8 (за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения) или ст. 12.26 КоАП РФ (за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в течение предусмотренного ст. 4.6 КоАП РФ срока) либо имеет ли он непогашенную и неснятую судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ. При отсутствии такой информации у должностных лиц ГИБДД изначально нет оснований для незамедлительного возбуждения уголовного дела или проведения проверки в

порядке ст. 144-145 УПК РФ, в том числе для осуществления предусмотренных уголовно-процессуальным законом первоначальных следственных действий: осмотра места происшествия (ст. 176 УПК РФ), освидетельствования водителя в порядке ст. 179 УПК РФ или производства в отношении него судебно-медицинской экспертизы на состояние опьянения в соответствии с гл. 27 УПК РФ.

Также может проверяться по запросу сотрудников ГИБДД в дежурную часть своего подразделения, для проверки его по базе данных Госавтоинспекции, где в качестве подводного камня выступает человеческий фактор. Например, дежурный в момент выяснения наличия у водителя судимости может не высчитать период снятия судимости или же просто не знать об этом. Также может произойти такое, что дежурный не расслышит или сделает ошибку при проверке сведений в банке данных ГИБДД. Подобных случаев предостаточно, но проблема в выявлении остается главной в рассматриваемой статье.

Впоследствии же, при установлении сведений о привлечении лица ранее к административной ответственности по ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ либо о наличии у него судимости по ч. 2, 4, 6 ст. 264 или по ст. 264.1 УК РФ, появляются основания для прекращения в отношении него производства по делу об административном правонарушении в соответствии с п. 7 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ и для возбуждения уголовного дела по ст. 264.1 УК РФ [35, с. 213-214].

Поэтому, необходимо, чтобы у каждого сотрудника была возможность самостоятельно проверить в базе данных ГИБДД лицо, которое подвергается проверке. Например, при помощи обеспечения доступа к базам данных ГИБДД, либо создание такой программы (приложения), работающая в режиме офлайн, без необходимости доступа к сети, которая подвергалась бы постоянному обновлению, внесение в реестр лиц, которые имеют административную ответственность по ст. 12.8 КоАП РФ или 12.26 КоАП РФ, а также имеющие

уголовную ответственность по ч. 2,4 и 6 ст. 264 УК РФ, а также количество нарушений и краткое содержание обстоятельств дела.

Некоторые авторы считают, что существует необходимость в исключении из ст. 264.1 УК РФ одно из условий наступления уголовной ответственности, указывающее на бездействие субъекта преступления, а именно – на невыполнение законных требований уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Объясняя, что за невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования достаточно санкции ст. 12.26 КоАП РФ (даже в случае повторного отказа выполнить законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения) и административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от 1,5 до 2 лет [13, с. 29]. В принципе, смысл предложения есть, если помимо невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования нет последствий, указанные в ст. 264 УК РФ и других деяний. То есть, если ранее было невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования, но спустя какое-то количество времени совершает деяние, предусмотренные другими нормами, которые содержатся в ст. 264.1 УК РФ, то смысл предложения теряет свою убедительность.

Например, 7 марта 2019 года, Шуев А.Н., будучи вступившим в законную силу постановлением Мирового судьи судебного участка №№ Нижнегорского судебного района (Нижнегорского муниципального района) Республики Крым от 30 марта 2018 года признанным виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч.2 ст. 12.26 КоАП РФ и подвергнут административному наказанию в виде административного ареста сроком на 10 суток, употребил возле магазина «Рубль», спиртное, после чего у него возник умысел на управление механическим ТС мопедом без ГРН в состоянии

алкогольного опьянения, не имея права управления механическим ТС, реализуя который он в нарушение п.2.7 ПДД РФ, в период времени с 20:30 до 21:21, точное время следствием не установлено, сел на мопед марки «Альфа» не имеющего ГРЗ, и начал движение. Шуев А.Н. был остановлен сотрудниками ОГИБДД ОМВД России по Нижнегорскому району в 7 метрах от дома, которые обнаружили у него внешние признаки алкогольного опьянения, в связи с чем предложили ему пройти освидетельствование на состояние опьянения на месте с применением технического средства на что Шуев А.Н. отказался. После чего Шуеву А.Н. было предложено пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянение в медицинском учреждении, на что Шуев А.Н. так же отказался, тем самым не выполнив законного требования должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Согласно п. 2 прим. к ст. 264 УК РФ, для целей статьи 264.1 УК РФ лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее ТС, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации. В судебном заседании подсудимый Шуев А.Н., виновным себя в совершении преступления предусмотренного ст. 264.1 УК РФ признал полностью [54].

Также следует обратить внимание на недостатки юридической техники при формулировке наименований статьей и построении диспозиций рассматриваемых уголовно-правовых норм.

Наименование и диспозиции некоторых статей Особенной части УК РФ не соотносятся между собой, анализ доктринальных точек зрения свидетельствует о несовершенстве норм Особенной части УК РФ, что требует соответствующего законодательного урегулирования. Сказанное относится и к ст. 264, 264.1 УК РФ. Чтобы избежать данного пробела, необходимо внести ряд изменений и дополнений в названия и диспозиции ст. 264 и 264.1 УК РФ [13, с.

29.]. Особенно, если брать во внимание предложение в прошлом параграфе и вывести квалифицирующие признаки ст. 264 УК РФ в самостоятельную статью, то основные признаки, уже не подходят под изначальное наименование статьи.

Вместе с тем, улучшить систему отслеживания лиц, которые попадают под квалификацию ст. 264.1 УК РФ, таким образом при установлении сведений о привлечении лица ранее к административной ответственности по ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ либо о наличии у него судимости по ч. 2, 4, 6 ст. 264 или по ст. 264.1 УК РФ, у сотрудников, у которых есть полномочия привлекать у уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ должна быть реальная возможность вне зависимости от наличия сети иметь актуальные данные о лицах, деяния которых попадают под квалификацию ранее указанной статьи УК РФ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Понятие «транспортное преступление» на сегодняшний день, с точки зрения сфер деятельности, трактуется по-разному.

В настоящий момент, существует более точное определение, которое в своей работе Чучаев А.И. и Пожарский А.Ю. формулируют следующим образом: «транспортными преступления являются, совершаемые в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта - лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы - лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как сложной технологической системы или транспортного средства либо условий обеспечения пассивной безопасности транспорта при сооружении транспорта (лицом, обязанным обеспечивать безопасность (пассивную безопасность, эксплуатационную надежность) транспорта при его строительстве), влекущее предусмотренные в законе преступные последствия». В приведенном определении описываются и не упускаются ни один квалифицирующий признак всей главы УК РФ, предусматривающая уголовную ответственность за совершение «транспортных преступлений», посягающие на общественные отношения, которые предусматривают нормальное функционирование транспортных средств, при нарушении которых возможно наступление таких последствий, как причинение вреда здоровью или даже жизни граждан.

Также существуют недостатки при формулировке наименований статей (ст. 264 и 264.1 УК РФ) автотранспортных преступлений и построении диспозиций рассматриваемых уголовно-правовых норм, которые не в полной мере отражают суть нормы. Таким образом, выделение квалифицирующих признаков ст. 264 УК РФ (ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ), а также отсылку на них, содержащаяся в ст. 264.1 УК РФ, в отдельную норму главы 27 УК РФ, форма вины, которая выражается в двойном умысле, уже характеризует совершенные

преступления иначе, чем предусматривает изначально квалификация по соответствующей статье.

Гуманизация наказания в части нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые имеют форму вины, выражающаяся в двойном умысле, с точки зрения защиты законом общественных отношений, которые и охраняет данная глава УК РФ, является противоречащим моментом самой безопасности общественного движения.

Причинно-следственная связь между деянием и последствиями носит опосредованный характер. Угроза состоит в использовании транспорта, как источника повышенной опасности, при нарушении правил дорожного движения в следствии чего и происходит причинение тяжких последствий, в виде вреда жизни и здоровью человека и иных.

Квалифицирующие признаки ст. 264 УК РФ, соответственно и отсылку к ним в, содержащиеся в ст. 264.1 УК РФ, признаками которых является состояние опьянения и оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия, необходимо отнести к наступившим последствиям также причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, так как указанные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, не совсем отражает суть случайного стечения обстоятельств. Даже более того, совершая нарушения правил безопасности дорожного движения, садясь за руль в состоянии опьянения, лицо осознает возможность наступления преступных последствий и все равно решается на это. А оставляя место дорожно-транспортного происшествия, преступник, осознавая, что он будет обязан нести ответственность, решается скрыться с места преступления, что характеризуется как попытка избежать уголовной ответственности за совершенное правонарушение, тем более с тяжкими последствиями, что пробуждает у преступника надежду на безнаказанность.

Но также, необходимо признать, не соответствующим Конституции РФ, пункт 10.2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил

дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения». Невозможность установить факт о состоянии опьянении, если на момент поимки беглеца этот факт установить невозможно, противоречит презумпции невиновности.

Существует необходимость в упрощении деятельности органов правоохранительных органов в сфере предупреждения преступного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных выявлении признаков ст 264.1 К РФ. Разработать доступ к реестру лиц, которые были привлечены к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Вместе с тем, Лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

Спустя год, после исполнения административного наказания, водитель не считается лицом, привлекавшийся к административной ответственности. Повторное нарушение, каким по закону оно не будет считаться, употребив вещество, приводящее к опьянению, и в таком состоянии управлять транспортным средством, подвергая неопределенный круг лиц опасности, возможном причинении вреда здоровью или к более тяжким последствиям, вплоть до причинения смерти.

Предлагается решить вопрос предупреждения повторности преступлений таким образом, чтобы вопрос о привлечении правонарушителя уже к уголовной ответственности решал суд, учитывая обстоятельства дела, положения лица, а также временной период между совершением первого административного преступления и его повторного совершения, на свое усмотрение.

Совершающий нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта, личность водителя зачастую является основанием, чтобы сделать вывод о том, что условия, при которых совершаются преступления происходят

благодаря не стечению случайных обстоятельств, не бесконтрольной ситуации, а сама личность преступника, точнее будет выразиться – его поведение, допустившее невнимательность, небрежность или легкомыслие, не верную оценку ситуации, либо такое восприятие дорожной обстановки, при которой ситуация скорее имеет все шансы быть, а также не серьезное отношение к опасности при эксплуатации транспортных средств, которые могут вызвать его действия.

Причинная связь в рассматриваемых преступлениях может быть простой, то есть деяние и последствие, а также причинная связь может цепной, при такой связи совершение одного нарушения создает другое, а в результате уже другого нарушения настают общественно опасные последствия.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Нормативные источники:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) //Собрание законодательства РФ. 26.01.2009. № 4. Ст.445.

2. Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 N 17-П "По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда", Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 27.04.2018, "Собрание законодательства РФ", 07.05.2018, N 19, ст. 2812, 11.05.2018.

3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ: по сост. на 17 апреля 2017 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. - 1996. - № 25. - Ст.2954.

4. "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" : от 30.12.2001 года : N 195-ФЗ : (ред. от 12.11.2019) "Российская газета", N 256, 31.12.2001,

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 04.12.2018) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") "Собрание актов Президента и Правительства РФ", 22.11.1993, N 47, ст. 4531, "Российские вести", N 227, 23.11.1993.

6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25/ (ред. от 24.05.2016 № 22) "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". "Российская газета", N 265, 26.12.2008,

7. Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 N 475 (ред. от 10.09.2016) "Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством" : "Собрание законодательства РФ", 07.07.2008, N 27, ст. 3280.

8. Федеральный закон от 23.04.2019 N 65-ФЗ "О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации". "Российская газета", N 92, 25.04.2019.

9. Федеральный закон от 17.06.2019 N 146-ФЗ "О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации". "Российская газета", N 130, 19.06.2019.

Научная литература:

10. Алексеев Н.С. «Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта», Издательство Ленинградского университета, 1957. С. 147

11. Архипцев И.Н., Бурлака С.А. Некоторые аспекты уголовно-правовой охраны транспортной безопасности Российской Федерации // Российский следователь. 2017. N 2. С. 36.

12. Арзамансцев М.В. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // уголовное право. №1. 2010. С. 4-8

13. Бохан А.П., Бондарев С.П. «К вопросу о совершенствовании диспозиций статей 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации». Общество и право. 2017. № 4 (62). С. 26-29

14. Бурдин К.И. Причинная связь как обязательный признак объективной стороны в транспортном преступлении. // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. № 4-4. 2015. С. 91-93

15. Евстегнеев А. С., Поляков А. В., «О целесообразности изменения положений статей 264 и 264.1 Уголовного Кодекса Российской Федерации», сборник трудов XIV Всероссийских декабрьских юридических чтений в Костроме : Всероссийская научно-практическая конференция. Кострома, 2018. с. 369-376

16. Зубенко Е.В. О способах совершения и сокрытия дорожно-транспортных преступлений, связанных с оставлением в опасности. // Человек: преступление и наказание. №4 (65). 2010. С. 80-82

17. Иванова Е.В. «Установление состояния наркотического опьянения лиц при расследовании уголовных дел и административных правонарушений» // Журнал «Проблемы правоохранительной деятельности» / Издательство: Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина (Белгород) 2016. С. 57-62

18. Коробеев А.И. «Транспортные преступления» // «Юридический центр пресс». 2003.

19. Красенкова С.А. К социально-психологическому портрету личности осужденного, совершившего дорожно-транспортное преступление в состоянии алкогольного опьянения // В сборнике: III международный пенитенциарный форум «Преступление, наказание, исправление» (к 20-летию вступления в силу УИК РФ): Сборник тезисов выступлений и докладов участников Международной научно-практической конференции. Академия ФСИН России. 2017. С. 275-281

20. Куринов Б.А. «Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте», Москва: Госюриздат, 1957.

21. Куринов Б.А. «Квалификация транспортных преступлений», Москва: Издательство Московсккого университета, 1965. - 234 с.

22. Левко Г.М., Тишкина Н.В., Шепелёва О.Р. Дорожно-транспортное преступление: размышление на тему. // Современные тенденции развития науки и технологии. № 11-7. 2016. С. 72-76

23. Лукьянов В.В. «Безопасность дорожного движения», Москва: Транспорт, 1983. С. 262

24. Медведев Е.В., Статья: Последствия транспортных преступлений в нормах УК РФ, "Транспортное право", 2017, N 3

25. Миронов А. М., Тишков С. А., Оставление места дорожно-транспортного преступления как активный способ противодействия расследованию. Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Редколлегия: А.Н. Подчерняев [и др.]. Орёл. 2016 С. 76-80

26. Нерсесян В.А. Ответственность за неосторожные преступления. СПб., 2002. С. 204–205

27. Петров С.А. Небрежность в поведении пешехода как субъективный признак вины в транспортном преступлении. // В сборнике: Право и правопорядок: вопросы теории и практики Сборники наунх трудов. / Под общей ред. С.Е. Туркулец, Е.В. Листопадовой. Хабаровск. 2018. С. 58-63

28. Пикуров Н. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Уголовное право. №5. 2009. С. 61-66

29. Проценко С.В. Установление форм вины в процессе квалификации транспортного преступления // Уголовное право. № 2. 2009. С. 59-63

30. Рублев А.Г. Некоторые аспекты противодействия транспортным преступлениям. // проблемы правоохранительной деятельности. № 2. 2016. С. 113-116

31. Саядова А.С. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. № 3 (22). 2012. С.113-116

32. Суденко В.Е. Транспортные преступления и преступления, совершаемые на транспорте // Транспортное право и безопасность. /

Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II. № 8(8). Москва. 2016. С. 44-55

33. Таюрская Е.А. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений. // Известия Иркутской государственной экономической академии. №4. 2006. С. 87-88

34. Трофимова Г.А. Причиненный преступлением вред: спорные вопросы // Современное право. 2016. N 11. С. 95.

35. Трухин С.А. «Процессуальные проблемы доказывания по уголовным делам по статье 264.1 УК РФ», Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2018. С. 211-220

36. Чернова С.С., Шипунова О.В. прекращение уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении вследствие смерти подозреваемого или обвиняемого. // В сборнике: Права и свободы человека в контексте развития современного государства. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. № 2. 2017. С. 97-99

37. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. "Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: Монография // "Проспект", 2018. С. 213

38. Шелихов С.Г. Особенности возбуждении уголовного дела возбуждении уголовного дела о дорожно-транспортном происшествии // Пробелы в российском законодательстве. № 6. 2011. С. 237-239

39. Федоров И. З., «Дорожно-транспортные преступления: достоинства и недостатки моделей действующих составов, правовые коллизии, вопросы толкования, квалификации и оптимизации уголовного закона», Вестник Российского Университета Кооперации № 3(37). 2019. С. 125-132

40. Якименко П.И., Майборода Э.Т. Неисполнение лицом, лишенным права управления транспортным средством, решения суда – преступление против правосудия? // Современные тенденции развития науки и технологии. / ИП Ткачева Е.П. Белгород. № 11-7. 2016. С. 137-140

Электронные ресурсы:

41. Определение Конституционного Суда РФ от 12.04.2018 № 866-О по запросу Ивановского областного суда о проверке конституционной части 6 статьи 20.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://legalacts.ru/doc/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-12042018-n-866-o-po/ Дата обращения: 30 ноября 2019

42. Пояснительная записка "К проекту Федерального закона "О внесении изменения в Уголовный кодекс Российской Федерации" // [Электронный ресурс] – режим доступа: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=PRJ&dst=100001&n=32468&req=doc#05028966797394046 (дата обращения: 10.10.2019)

43. Статистика ДТП за 2018. Итоги. // [Электронный ресурс] – режим доступа: http://www.1gai.ru/publ/522047-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2018-god.html (дата обращения: 20.11.2019)

44. МВД опубликовало статистику ДТП за первое полугодие 2019 года. // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://auto. rambler.ru (дата обращения: 19.09.2019)

45. Комментарий к Ст. 264.1 Уголовного кодекса. // [Электронный ресурс] – режим доступа: http://www.ugolkod.ru/statya-264-1 (дата обращения: 17.11.2019)

Материалы практики:

46. Балтийский гарнизонный военный суд // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/itUdCuuRXBmN/ / Дата обращения: 30 ноября 2019

47. Постановление Заводского районного суда г. Кемерово от 30 мая 2019 // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/YAax4kmOrCHm/ / Дата обращения: 30 ноября 2019

48. Постановление Зеленодольский городской суд Республики Татарстан от 27.05.2019 // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/qDbdMPLpfFx// Дата обращения: 30 ноября 2019

49. Постановление Кировского районного суда города Санкт-Петербурга от 24.05.2019 // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/u07MMCp6Z9m5// Дата обращения: 7 ноября 2019 года

50. Постановление Киреевского районного суда Тульской области от 20.05.2019 // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/HbT1Y4RqBJlM// Дата обращения: 7 ноября 2019 года

51. Постановление Краснохолмского районнго суда Тверской области// [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/nmnIrgUAz7xr/ Дата обращения: 7 ноября 2019 года

52. Постановление Ленинского районного суда г. Перми от 30.05.2019 // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/CzUeWdpx2t1q// Дата обращения: 7 ноября 2019 года

53. Постановление Медвежьегорского районного суда Республики Карелия от 30.05.2019 // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/b3mYNixONpYP// Дата обращения: 7 ноября 2019 года

54. Постановление Нижнегорского районного суда // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/6Hst0sO9yUrJ/ // Дата обращения: 7 ноября 2019 года

55. Постановление Чебаркульского городского суда Челябинской области от 21.05.2019 // [Электронный ресурс] – режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/wmcjWgXbA9Zg// Дата обращения: 7 ноября 2019 года