

УДК – 343.346.2

*Матвеева Анна Сергеевна,  
студент магистратуры  
Дальневосточный филиал ФГБОУ ВО  
«Всероссийская академия внешней торговли  
Министерства экономического развития Российской Федерации»,  
Россия, г. Петропавловск-Камчатский  
Научный руководитель: Кудрявцева Надежда Алексеевна,  
канд. юрид. наук,  
доцент кафедры «Юриспруденция»  
Дальневосточный филиал ФГБОУ ВО  
«Всероссийская академия внешней торговли  
Министерства экономического развития Российской Федерации»,  
Россия, г. Петропавловск-Камчатский*

## **ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

***Аннотация:** Настоящее исследование посвящено нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Исследуются проблемы квалификации правонарушений за нарушение правил дорожного движения. Анализируются нормы уголовного права, регламентирующие ответственность за данные виды преступлений. Рассматривается понятие транспортной безопасности. В статье излагаются взгляды на выявление и решение проблем квалификации правонарушений в области дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.*

***Ключевые слова:** транспортная безопасность, дорожное движение, нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных*

*средств, дорожно-транспортные преступления, квалификация преступлений.*

***Abstract:** This study is devoted to violations of traffic rules and vehicle operation. The problems of qualification of offenses for violation of traffic rules are investigated. The norms of criminal law regulating responsibility for these types of crimes are analyzed. The concept of transport security is considered. The article presents views on the identification and solution of problems of qualification of offenses in the field of traffic and vehicle operation.*

***Keywords:** transport safety, traffic, violations of traffic rules and vehicle operation, traffic crimes, qualification of crimes.*

Безопасность дорожного движения согласно Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», представляет собой «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»[1]. Вместе с тем, соблюдение безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач государственных органов и причастных к обеспечению данной безопасности должностных лиц, что отражается в принятии различных важнейших решений и нормативно-правового воздействия в сфере регулирования безопасности дорожного движения.

Также стоит дополнить, что реализация обеспечения безопасности дорожного движения имеет важнейшее первостепенное, а также решающее значение для развития Российской Федерации в том числе, и непосредственно сфера безопасности дорожного движения взаимосвязана с различными сферами жизни нашего общества, ключевой задачей которого является развитие, увеличение ресурсов человека, благополучия общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных, а также других сферах. Вместе с тем, существующая дорожно-транспортная ситуация, а также низкий уровень безопасности

дорожного движения существенно влияет на национальную безопасность Российской государственности, в том числе затрагивает конституционные права и свободы граждан, и выражается в виде серьезной государственной проблемы. Но для того, чтобы на законодательном уровне разрешать проблемы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, а также привлечением к ответственности виновных лиц, важно понимать и теоретические основы ответственности в области дорожного движения [5].

Понятие транспортной безопасности толкуется в федеральном законе «О транспортной безопасности» [2] как реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Согласно сведениям о показателях состояния безопасности дорожного движения число ДТП в 2023 году, по сравнению с 2022 годом, практически не изменилось, но количество погибших в них снизилось: 16152 человек в 2021 году, 14874 в 2022 и 10309 человек в 2023 году [6].

Вред, причиненный здоровью человека, определяется в зависимости от степени его тяжести (тяжкий вред, средней тяжести вред и легкий вред) на основании квалифицирующих признаков и в соответствии с медицинскими критериями определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утверждаемыми Министерством здравоохранения Российской Федерации.

Медицинские критерии являются медицинской характеристикой квалифицирующих признаков, которые используются для определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, при производстве судебно-медицинской экспертизы в уголовном судопроизводстве на основании постановления лица, производящего дознание, следователя, судьи; медицинские критерии используются для оценки повреждений, обнаруженных при судебно-медицинском обследовании живого лица,

исследовании трупа и его частей, а также при производстве судебно-медицинских экспертиз по материалам дела и медицинским документам; степень тяжести вреда, причиненного здоровью человека, определяется в медицинских учреждениях государственной системы здравоохранения врачом – судебно-медицинским экспертом, а при его отсутствии – врачом иной специальности, привлеченным для производства экспертизы, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации [3].

С некоторыми квалификационными проблемами непосредственно сталкивается судебная практика. Так, по одному из дел К. обвинялся в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, т. е. в управлении автомобилем в состоянии опьянения, имея административное наказание по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ. Однако в ходе рассмотрения дела было установлено, что решение мирового судьи, наложившего на К. административное наказание, вступило в законную силу после повторного управления К. транспортным средством в состоянии опьянения. В связи с этим на момент повторного нарушения К. не считался привлеченным к административной ответственности. Таким образом, несмотря на то, что фактически К. управлял автомобилем в нетрезвом состоянии повторно, по формальным признакам в его действиях отсутствует состав преступления, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ, на основании чего суд вынес решение об отсутствии в действиях К. состава преступления [4].

Возникновение аналогичных и других квалификационных проблем нельзя исключить и по другим преступлениям с административной преюдицией, что, безусловно, указывает на недостаточную их проработанность и необходимость дополнительного анализа и совершенствования.

В крайние годы многие из предложенных законодательных инициатив, касаемо уголовной ответственности за деяния, поставившие общественную безопасность под угрозу, в сфере дорожного движения были одобрены. На

сейчас, согласно ч. 1 ст. 264 УК РФ предусматривается уголовная ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью человеку, которое наступило вследствие нарушений Правил дорожного движения. Из этого следует, что был переквалифицирован состав, предусматривающий ответственность за причинение вреда средней тяжести. Полагаю, что необходимо такое совершенствование по следующим причинам. Данное деяние законодатель отнес к числу транспортных преступлений. В науке уголовного права объектом преступных деяний, признается безопасность движения и эксплуатации транспорта как совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасное и бесперебойное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также снижение последствий возможных аварий.

Таким образом, важным ориентиром при установлении причинно-следственной связи является определение того, что непосредственно деяние виновного лица со всей внутренней необходимостью закономерно вызвало наступление соответствующего преступного последствия. Подобная связь будет установлена, когда нарушение соответствующих Правил дорожного движения предшествовало наступившим преступным последствиям и явилось обязательным условием их наступления.

### **Список использованной литературы:**

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон № 196-ФЗ: [принят Государственной Думой 15 ноября 1995 года] – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.11.2023).

2. О транспортной безопасности: Федеральный закон № 16-ФЗ: [принят Государственной Думой 19 января 2007 года: одобрен Советом

Федерации 02 февраля 2007 года] – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.11.2023).

3. Омельяненко, О.Н. Проблемы общественно опасных последствий состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ / О.Н. Омельяненко. – Текст: непосредственный // Молодой ученый. – 2021. – № 48 (390). – С. 308-310. – URL: <https://moluch.ru/archive/390/86062/> (дата обращения: 09.11.2023).

4. Пантюхина, И.В. Формы взаимодействия охранительных норм КоАП и УК РФ: проблемы разграничения и квалификации преступных деяний / Пантюхина И.В., Сидорова С.А. // Эпомен. – 2022. – № 67. – С. 145-162. URL: <https://epomen.ru/issues/2022/67/10.pdf> (дата обращения: 09.11.2023).

5. Семисчастнов, Е.А. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения: актуальные вопросы теории / Е.А. Семисчастнов. – Текст: непосредственный // Молодой ученый. – 2022. – № 41 (436). – С. 191-193. – URL: <https://moluch.ru/archive/436/95477/> (дата обращения: 09.11.2023).

6. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]: режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 09.11.2023).