

ПРАВО

УДК 343.346

М.В. Бавсун, А.Н. Берестовой, К.Н. Карнов, И.В. Попов

КВАЛИФИКАЦИЯ УМЫШЛЕННЫХ И НЕОСТОРОЖНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Анализируются критерии, позволяющие разграничить неумышленные нарушения правил дорожного движения, повлекших по неосторожности общественно-опасные последствия, от случаев умышленного причинения вреда жизни либо здоровью человека, связанных с использованием транспортного средства как орудия совершения преступления. Авторы предлагают опираться на признаки, свидетельствующие о наличии прямого либо косвенного умысла (предварительный конфликт с потерпевшим, личные неприязненные отношения, противоправное поведение самого потерпевшего и т.д.).

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление; нарушение правил дорожного движения; транспортное средство; уголовная ответственность; форма вины; неосторожность; косвенный умысел; состояние опьянения.

В настоящее время в судебной практике существуют достаточно устоявшиеся подходы к квалификации преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Исходя из конструкции диспозиции ст. 264 УК РФ, данное преступление характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия либо небрежности. Между тем в научной литературе неоднократно высказывалось мнение о двойственном характере вины в рассматриваемых преступлениях. Это утверждение основано на том, что «правила дорожного движения нарушаются, в основном, умышленно (осознанно), а к последствиям этих нарушений субъект относится неосторожно» [1. С. 135; 2. С. 149, 152, 154]. Следует констатировать, что данное утверждение не позволяет рассматривать преступления, предусмотренные ст. 264, 268 УК РФ как умышленные либо даже как преступления с двумя формами вины. Во многом это связано с тем, что осознанное нарушение правил дорожного движения либо правил эксплуатации транспортных средств само по себе не свидетельствует о преступности данных действий и не полностью характеризует субъективное отношение лица, управляющего транспортным средством к наступившим последствиям.

Кроме того, наличие в УК РФ норм, предусматривающих ответственность за умышленное причинение тяжкого вреда здоровью (ст. 111, ч. 2 ст. 318 УК РФ) или смерти (ст. 105, 108, 317 УК РФ и др.), не вступает в противоречие с нормами ст. 264 УК РФ и позволяет привлекать к ответственности в случае умышленного причинения вреда с использованием транспортного средства как орудия преступления. В данном случае интересы безопасности дорожного движения не являются преобладающими по отношению к охране жизни и здоровья.

Так, вердиктом коллегии присяжных заседателей подсудимый А.Я.М. признан виновным в том, что «он, используя незначительный повод - конфликт между ним, посетителями и сотрудниками бара «М», игнорируя сложившиеся в обществе правила поведения, находясь в состоянии алкогольного опьянения в общественном месте, имея не менее 7 лет стажа вождения, на принадлежащем ему технически исправном автомобиле «ГАЗ» закрыв картоном номерные знаки, начал движение в направ-

лении стоявших в это время у входа в бар людей, не соблюдая правила дорожного движения, создавая опасность при выполнении маневра и двигаясь по тротуару, не соблюдая боковой интервал от пешеходов, допуская возможность причинения вреда здоровью и жизни других лиц, придавал ускорение автомобилю и совершил наезд: на четверых потерпевших, один из которых скончался в результате полученных травм. Затем он (А.Я.М.), посчитав свои действия достаточными для лишения жизни потерпевших, скрылся с места происшествия, при этом благодаря оказанной своевременной квалифицированной медицинской помощи троим потерпевшим их смерти не наступило.

При указанных обстоятельствах суд верно оценил поведение виновного как умышленное, при котором он с очевидностью осознавал опасность своих действий, предвидел возможность наступления общественно опасных последствий и желал их наступления и, соответственно, квалифицировал по п. «е», «и» ч. 2 ст. 105 УК РФ и по ч. 3 ст. 30 п. «а», «е», «и» ч. 2 ст. 105 УК РФ¹.

В другом случае действия лица обусловлены противоправным поведением самих потерпевших, однако тоже непосредственно связаны с управлением транспортным средством.

Осужденный по ст. 108 УК РФ, З., управляя транспортным средством, пытался защитить себя от нападения, однако превысил пределы необходимой обороны и причинил смерть нападавшему. Исходя из приговора суда, «нападавшие пытались открыть двери указанного автомобиля, один из нападавших из неустановленного огнестрельного оружия ограниченного поражения калибра 9 мм произвел три выстрела в левую сторону кузова в область водительской двери автомобиля. В это время З., реально воспринимая действия нападавших как непосредственную угрозу применения насилия, но осознавая, что его действия явно не соответствуют характеру и опасности посягательства, **умышленно**, с целью причинения смерти И., управляя автомобилем, совершил наезд на потерпевшего, который находился перед автомобилем, продолжил движение и скрылся с места преступления, чем причинил повреждения, расценивающиеся в сово-

купности (так как имеют один механизм образования) как причинившие тяжкий вред здоровью человека, по признаку опасности для жизни, от которых потерпевший скончался спустя непродолжительное время².

В другом схожем случае даже наличие конфликта между потерпевшим и виновным не сыграло принципиальной роли при решении вопроса квалификации.

После конфликта, произошедшего на парковке автомобилей, осужденный (С.Н.В.) сел в свой автомобиль и начал выезжать из двора. Группа разъяренных людей, в руках у которых были металлические предметы, предположительно обрезки труб, окружили машину. Эти люди выкрикивали в его адрес угрозы, угрожали физической расправой. Один мужчина попытался вытащить его из машины через открытое окно и пытался наносить удары, он (С.Н.В.) сопротивлялся и в этот момент повредил руку. Женщина встала перед передним бампером и стала чем-то стучать по капоту автомобиля, в этот момент двигатель автомобиля был запущен, ручка переключения передач находилась в положении первой передачи, а он (С.Н.В.) сдерживал движение транспортного средства путём нажатия одновременно педалей сцепления и тормоза. Когда мужчина в очередной раз дёрнул его за ворот одежды и резко притянул к окну, его нога соскочила с педали, и автомобиль резко дёрнулся с места, при этом у него возникло ощущение, что он задним левым колесом наехал на какое-то препятствие, возможно на бордюрный камень. Мужчина резко отпрыгнул в сторону. В этот момент перед передней частью его автомобиля никого не было, поэтому он продолжил движение, не останавливаясь, пытаясь покинуть место конфликта, так как осознавал угрозу своей жизни и здоровью. Во время движения он посмотрел в зеркало заднего вида и никого не увидел на проезжей части лежащим. Ощущения того, что под кузовом его автомобиля кто-то находился не было, проехал вперёд, потом свернул в соседний двор, где припарковал свой автомобиль, после чего пошёл к себе домой. В ходе описанных действий С.Н.В. совершил наезд на пешехода, находившегося на проезжей части перед передней частью автомобиля, причинив последнему телесные повреждения повлекшие его смерть³. Судом данные действия были квалифицированы по ч. 4 ст. 264 УК РФ, несмотря на утверждение стороны потерпевших об умышленном характере действий осужденного и невозможности не заметить стоявшего перед автомобилем потерпевшего.

Указанные и многочисленные другие примеры судебной практики свидетельствуют о том, что квалификация действий по ст. 105 (ст. 111) УК РФ применяется в тех случаях, когда между потерпевшим и лицом, управляющим транспортным средством до момента ДТП (как правило, наезда), имелись личные неприязненные отношения либо конфликт. Отсутствие данного фактора практически всегда приводит к выводу о неосторожном обращении с источником повышенной опасности и квалификации действий по ст. 264 УК РФ.

В то же время в других ситуациях суды нередко вынуждены квалифицировать действия лиц, управлявших ТС, по ст. 264 УК РФ в связи с отсутствием

точных данных, свидетельствующих о наличии хотя бы косвенного умысла.

Например, осужденный по ст. 264 УК РФ Г.Л.Л. не справился с управлением, выехал на правую обочину по ходу своего движения, где совершил наезд на шедших в попутном направлении пешеходов М., К., Т., после чего съехал в кювет, выбрался из автомобиля и скрылся с места дорожно-транспортного происшествия. В результате данного ДТП пешеходы М. и К. от полученных телесных повреждений скончались на месте, пешеход Т. получила телесные повреждения, причинившие тяжкий вред здоровью. При этом предположение стороны потерпевших, о том, что «Г.Л.Л. умышленно наехал на потерпевших, бравирюя, в пьяном виде, так как у потерпевших были белые шапки, которые было сложно не заметить при ярком свете луны», суд посчитал явно недостаточным для осуждения по ст. 105 УК РФ⁴.

Имеющаяся в научной литературе дискуссия относительно необходимости признания умышленными преступлениями случаи совершения в состоянии опьянения дорожно-транспортных преступлений [3] в большей степени основываются на попытках усиления ответственности за совершение таких преступлений, обусловленных тяжестью наступающих последствий и их резонансным характере. Однако до настоящего момента лишь сам факт опьянения пока что не имеет прямого значения для определения формы вины, а умышленное причинение вреда квалифицируется по общим нормам (ст. 105, 111 УК РФ).

В то же время в теории уголовного права разрабатываются концепции, основанные на определении формы вины в зависимости от степени опьянения лица, управляющего транспортным средством. «В случае установления факта потребления им веществ, вызывающих алкогольное опьянение (наличие абсолютного этилового спирта в концентрации от 0,3 до 0,5 грамма на один литр крови или от 0,12 до 0,21 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха), а также употребления наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо иных веществ, вызывающих опьянение, вне зависимости от их вида и количества, а также в случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения рассматриваемые деяния должны признаваться преступлениями, совершенными с косвенным умыслом».

В то же время представляется, что данная проблема могла бы найти свое решение в плоскости изменения правоприменительной практики в части определения формы вины в случаях причинения смерти в результате управления транспортными средствами в состоянии опьянения. При условии управления в состоянии опьянения и явном игнорировании мер предосторожности при обращении с источником опасности действия лица по отношению к наступившим последствиям, очевидно, могут рассматриваться как совершенные с косвенным умыслом. При осознании общественной опасности своего поведения, предвидении наступления последствий и безразличном отношении к ним нет оснований признавать наличие неосторожной формы вины в поведении лица.

Характер допущенных нарушений правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, как правило, отражается в поведении самого водителя: у одного оно проявляется в «эгоистическом пренебрежении к безопасности других участников дорожного движения, хулиганстве, хамстве за рулем» [4. С. 59], у другого же это поведение извинительное, возникающее из-за совершения случайной ошибки вследствие проявления невнимательности либо недостатка практических навыков (умений) управления транспортным средством. В связи с этим обоснованными представляются рассуждения Е.С. Стешич о том, что «некоторые совершаемые дорожно-транспортные преступления в рамки неосторожных преступлений не вписываются, а являются умышленным причинением вреда здоровью либо убийством с косвенным умыслом» [5. С. 19, 21; 6. С. 78–79; 7. С. 23; 8 С. 74–77; 9 С. 87–90]. Схожие идеи встречаются в работах других специалистов Л.А. Прохорова, Э.А. Саркисовой [10], М.М. Нафикова и др.

Между тем сложившееся представление об исключительности неосторожной формы вины применительно к составу ст. 264 УК РФ имеет устоявшийся характер. Причем это к практике применения данной нормы относится еще в большей степени, чем к уголовно-правовой доктрине. Указание на неосторожную форму вины в автотранспортных преступлениях присутствовало еще в п. 5 Постановления Пленума Верховного суда СССР от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях».

Относительно критериев умышленной либо неосторожной формы вины применительно к рассматриваемому случаю в научной литературе обращается внимание на следующий пример: «М. управлял в нетрезвом состоянии автомашиной ЗИЛ-130. Из хулиганских побуждений на большой скорости он начал преследовать автомашину ГАЗ-53, заезжал то слева, то справа от нее. При очередном обгоне М. подставил задний борт своей машины, ударил в левый борт автомашину ГАЗ-53. От полученного удара она съехала в кювет, а находившимся в кузове пассажирам были причинены телесные повреждения различной степени тяжести» [1. С. 136]. А.И. Коробеев предлагает квалифицировать приведенную ситуацию по совокупности как хулиганство и автотранспортное преступление.

Противники такого подхода указывают, что, «совершая обгон на значительной скорости автомашины ГАЗ-53, в кузове которой находились люди, М. осознавал фактический характер и общественную опасность своих действий, предвидел возможность причинения вреда здоровью или жизни этих людей, не желал, но сознательно допускал любой вред. По отношению к последствиям – причинению вреда находившимся в автомашине людям, он действовал с неконкретизированным умыслом. В то же время действовал он из хулиганских побуждений. Такое отношение к совершаемым действиям предполагает квалификацию в зависимости от тяжести вреда здоровью по соответствующей статье главы преступлений против жизни и здоровья из хулиганских побуждений либо по ст. 213 УК РФ» [11].

Практика привлечения лиц, умышленно использующих свое транспортное средство как орудие преступления за совершение умышленных преступлений, не является новой как для России⁵, так и для других стран (штат Калифорния, США, Япония и др.) [12. С. 57]. При этом, признавая умышленный характер действий лица, суды указывают следующие факторы: «действия водителя не были продиктованы сложившейся обстановкой и не были обусловлены технической неисправностью или недостаточной квалификацией гражданина, имеющего значительный стаж управления автомобилем»⁶.

Резонансным в данном случае является обвинительный приговор в отношении двух лиц, участвовавших в уличных гонках в Германии. «Двое молодых людей катались по берлинским улицам на автомобиле. Машина под управлением Х. на скорости 170 километров в час врезалась в автомобиль жертвы преступления. Пенсионер скончался на месте»⁷. В результате Х. был признан виновным в умышленном убийстве и приговорен к пожизненному лишению свободы. Справедливости ради необходимо отметить, что спустя год данный приговор был отменен⁸. В то же время судебная практика получила прецедент, указывающий на допустимость рассмотрения подобного поведения лиц как совершенного с косвенным умыслом исходя из такого фактора, как скорость движения и характер маневрирования⁹. Учитывая особенности законодательства Германии и тот факт, что непосредственным причинителем вреда был только водитель транспортного средства, его действия квалифицированы как «убийство по халатности» (ст. 222 УК Германии).

Формирование судебной практики обусловлено сложностью доказывания наличия умысла в действиях лица управляющего транспортным средством. Предопределенность управления транспортным средством как предназначенным для передвижения предполагает лишь отдаленное восприятие его как источника повышенной опасности, требующего особого отношения к соблюдению правил безопасности. В таком случае как умышленные преступления против жизни и здоровья квалифицируются только те действия, в рамках которых лицо совершает действия, заведомо направленные на причинение смерти либо вреда здоровью.

Примером такой неоднозначной трактовки может являться следующий приговор суда. Рабочие по заготовке леса В., П., П-ва, К., Г., С. распивали спиртные напитки возле деревни. Около 21 часа В. самовольно завел трактор ДТ-75 и поехал к месту распития спиртных напитков. Проехав мимо сидевших на бревне людей, В. развернул трактор и из хулиганских побуждений с целью умышленного убийства двинулся прямо на них. Трое сидевших на бревне успели отскочить в сторону, а на П., С. и П-ва В. наехал трактором. От полученных множественных телесных повреждений П-ва и С. скончались на месте происшествия, а П-ва – в больнице¹⁰.

Президиум Верховного Суда РФ изменил приговор и переквалифицировал действия В. с п. «б», «д», «з» ст. 102 на ч. 3 ст. 211 УК РСФСР, при этом указал на то, что никаких доказательств желания причинения

смерти потерпевшим в материалах уголовного дела не представлено (никаких намерений или угроз в отношении оставшихся там людей не высказывал), побудительных мотивов его поведения (конфликта с потерпевшими) также не имелось. Указанные обстоятельства в совокупности предопределили перекалфикацию деяния на ч. 3 ст. 211 УК РСФСР (нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности смерть потерпевшего).

В настоящее время Пленум Верховного Суда РФ специально указывает, что «в тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего либо причинения ему смерти, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации о преступлениях против жизни и здоровья» (п. 15 ППВС).

Так, Ч. осужден по п. «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ и по ч. 3 ст. 30 – п. «а», «е» ч. 2 ст. 105 УК РФ за совершение преступлений при следующих обстоятельствах. Ч. умышленно, на почве личных неприязненных отношений, возникших из-за конфликта с Б., с целью убийства Б., управляя автомобилем «Mitsubishi», подъехал к гражданам, стоявшим на близком расстоянии друг от друга на проезжей части дороги, действуя общеопасным способом, заведомо осознавая, что используемый им способ причинения смерти Б. представляет опасность для жизни двух и более лиц, увеличил скорость и умышленно направил автомобиль в группу граждан, среди которых были Б. и В. При этом Б. отскочил от автомобиля, а Ч. совершил наезд на стоявшего по пути движения автомобиля В., сопроводив ударом частями автомобиля по телу В., что повлекло падение В. спиной на асфальт с соударением затылочной областью головы и задней поверхностью туловища, переехал колесами через левую голень В., после чего Ч., продолжая реализовывать свой преступный умысел на убийство Б., развернул автомобиль и вновь направил его в группу граждан, стоявших возле лежавшего на асфальте В., среди которых находился Б., и при этом совершил повторный наезд на В., причинив своими действиями В. травмы, не совместимые с жизнью¹¹.

Данные и многие другие примеры судебной практики свидетельствуют об очевидности «не только повышенной общественной опасности лиц, управляю-

щих ТС в состоянии опьянения и причиняющих подчас чрезвычайно тяжкие последствия, но и совершении *некоторой доли* (курсив наш. – М.Б., К.К.) таких преступлений с умыслом» [12. С. 57].

Таким образом, вопрос квалификации преступных нарушений ПДД или эксплуатации ТС находится в плоскости определения того, было ли использовано транспортное средство умышленно в состоянии осознанности общественной опасности действий либо лицо нарушило ПДД, а последствия наступили непредумышленно.

Исключая ситуации когда лицо, управляющее транспортным средством, не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий (небрежность), волевой компонент легкомыслия определяется как самонадеянный (без достаточных к тому оснований) расчет на предотвращение этих последствий. Однако такой расчет должен быть основан на каких-либо умениях, навыках водителя, принятии действий для исключения данных последствий. Если же речь идет об управлении источником повышенной опасности, то вероятность благоприятного передвижения (без последствий) является как минимум низкой, а учитывая массу транспортного средства и скорость его передвижения, зачастую становится ничтожно малой.

Для правильной квалификации преступных нарушений ПДД необходим учет характера поведения лица в момент управления транспортным средством. Явное, грубое игнорирование элементарных правил безопасности, опасное маневрирование, преднамеренное столкновение транспортных средств, умышленный наезд на пешеходов или велосипедистов, очевидно предполагающие наступление вреда, управление транспортным средством в состоянии опьянения, существенное превышение скоростного режима должны рассматриваться как факторы безразличного отношения к возможности наступления последствий при очевидном предвидении таковых, и, соответственно, влечь квалификацию действий как совершенных с косвенным умыслом. К числу данных факторов также может быть отнесено и управление источником повышенной опасности в состоянии опьянения (алкогольного наркотического и др.), так как его наличие свидетельствует о безразличном отношении потерпевшего к наступающим последствиям.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Приговор Санкт-Петербургского городского суда № 2-39/2019 от 21 июня 2019 г. по делу № 2-39/2019. URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 12.10.2019).

² Приговор Верховного Суда Республики Бурятия № 22-359/2019 от 12 марта 2019 г. по делу № 22-359/2019. URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 12.11.2019).

³ Приговор № 1-62/2014 от 28 марта 2014 г. по делу № 1-62/2014 Нагатинский районный суд (Город Москва). URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 23.10.2019).

⁴ Апелляционное постановление Верховного Суда Республики Марий Эл № 22-841/2016 от 14 ноября 2016 г. по делу № 22-841/2016. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 12.12.2019).

⁵ В Башкирии водитель автомобиля умышленно задавил 13-летнего мотоциклиста в ходе дорожной ссоры. URL: <https://www.newsru.com/crime/01aug2017/dtpmrd13ymotobash.html>; https://www.e1.ru/news/spool/news_id-65619641.html

⁶ URL: <https://rg.ru/2018/11/14/reg-urfo/v-ekaterinburge-po-faktu-naezda-na-peshehodov-vozbuzhdnoe-ugolovnoe-delo.html>; <https://www.tvc.ru/news/show/id/149435> (дата обращения: 12.12.2019).

⁷ Двоих стритрейсеров в Берлине приговорили к пожизненному заключению, сообщает немецкая bild. URL: <https://www.bild.de/wa/II/bild-de/unangemeldet-42925516.bild.html> (дата обращения: 27.11.2019).

⁸ Немецкий суд отменил пожизненный срок для стритрейсеров. URL: <https://rg.ru/2018/03/06/nemeckij-sud-otmenil-pozhiznennyj-srok-dlia-stritrejserov.html> (дата обращения: 12.12.2019).

⁹ Юристы Высшей судебной палаты Германии считают, что преступление было совершено по халатной неосторожности. Ведь стритрейсеры всегда убеждают себя, что во время гонок по улицам ничего не случится, вытесняя из сознания возможные последствия и считая себя первоклассными водителями. Кроме того, участники гонок подвергают опасности прежде всего себя, поэтому о преднамеренном убийстве говорить вряд ли возможно, аргументировали судьи. Они также не устремили в машине «орудие убийства», как это ранее сделал их берлинский коллега. URL : <https://rg.ru/2018/03/06/nemeckij-sud-otmenil-pozhiznennyj-srok-dlia-stritrejserov.html> (дата обращения: 27.08.2019).

¹⁰ Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 21 июня 1995 г. «Нарушение правил безопасности движения лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее смерть потерпевшего, без достаточных доказательств квалифицировано как умышленное убийство» (извлечение).

¹¹ Приговор Кемеровского областного суда № 2-55/2015 2-7/2016 от 9 сентября 2016 г. по делу № 2-55/2015. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/2QL23ANC75QK/> (дата обращения: 27.08.2019).

ЛИТЕРАТУРА

1. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 135–136.
2. Якушин В.А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти, 1998. С. 149, 152, 154.
3. Комарикова С.А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) : дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2019.
4. Лукьянов В.В. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях // Российская юстиция. 2002. № 12. С. 59.
5. Стешич Е.С. Ответственность за «опасное вождение»: нужны ли реформы? // Актуальные вопросы права и отраслевых наук. 2015. № 1(1). С. 19, 21.
6. Стешич Е.С. Объективное и субъективное в генезисе автотранспортных преступлений // Общество и право. 2016. № 1. С. 78–79.
7. Стешич Е.С., Красненкова С.А. Криминальная предрасположенность как фактор дорожно-транспортного преступления (по материалам конкретного исследования) // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2014. № 2. С. 23.
8. Стешич Е.С. Авария с тяжкими последствиями: неосторожное преступление или убийство? // Уголовное право. 2014. № 2. С. 74–77.
9. Стешич Е.С. Особенности законодательного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения : сб. материалов всерос. науч.-практ. конф. (Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 16 октября 2015 г.) / отв. ред. А.Н. Подчерняев. Орел, 2016. С. 87–90.
10. Саркисова Э.А. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. URL: <http://www.kaznachey.com/doc/7h30DqVea9A/text/>
11. Рогатых Л.Ф., Малинин В. Б. Квалификация нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). СПб., 2004.
12. Коробеев А., Чучаев А. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу // Уголовное право. 2019. № 5. С. 57.

Статья представлена научной редакцией «Право» 31 марта 2020 г.

Qualification of Intentional and Reckless Violations of Traffic and Vehicle Operation Regulations

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2020, 454, 214–219.

DOI: 10.17223/15617793/454/26

Maksim V. Bavsun, Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Omsk, Russian Federation).

E-mail: kafedramvd@mail.ru

Andrey N. Berestovoi, North Western Branch of the Russian State University of Justice (Saint Petersburg, Russian Federation).

E-mail: kafedramail@mail.ru

Kirill N. Karpov, Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Omsk, Russian Federation). E-mail:

kkn83@mail.ru

Igor V. Popov, Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Omsk, Russian Federation). E-mail:

kafedramail@mail.ru

Keywords: road traffic crime; violation of traffic regulations; vehicle; criminal liability; form of guilt; negligence; indirect intent; intoxication.

The authors examine the norms of the Criminal Code of the Russian Federation in terms of the regulation of criminal liability for violation of traffic regulations that entailed grievous bodily harm or death of the victim (Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation), as well as the rules on liability for intentionally causing harm to human life and health. The aim of the study is to identify criteria affecting the qualification of intentional and reckless violations of traffic and vehicle operation regulations. In the study, the authors use the general scientific dialectic method of studying social phenomena and the analysis of judicial practice. The materials are the decisions of the judicial authorities on the issues of qualification of crimes. The authors analyze the issues of qualification of criminal violations of traffic and vehicle operation regulations to develop criteria distinguishing between unintentional violations of traffic rules that resulted in socially dangerous consequences by negligence and cases of intentional causing of harm to human health or human life associated with the use of a vehicle as an instrument for committing a crime. Considerable attention is paid to the question of assessing the state of intoxication when driving a vehicle as a factor affecting the form of guilt. As qualification criteria, the authors propose to rely on signs indicating the presence of direct or indirect intent (preliminary conflict with the victim, personal hostile relations, illegal behavior of the victim, etc.). For the correct qualification of criminal violations of traffic rules, it is necessary to take into account the nature of the person's behavior at the time of driving. Explicit gross ignoring of basic safety rules, dangerous maneuvering, deliberate collision of vehicles, deliberate collision with pedestrians or cyclists obviously suggesting harm, driving while intoxicated, significant speeding should be considered as factors of an indifferent attitude to the evident possibility of consequences and, accordingly, entail the qualification of actions as committed with indirect intent.

REFERENCES

1. Korobeev, A.I. (2003) *Transportnye prestupleniya* [Transport Crimes]. St. Petersburg: Yuridicheskiy tsentr Press.
2. Yakushin, V.A. (1998) *Sub'ektivnoe vmenenie i ego znachenie v ugovolnom prave* [Subjective Imputation and Its Significance in Criminal Law]. Togliatti: Togliatti Polytechnic Institute.

3. Komarikova, S.A. (2019) *Ugolovno-pravovaya otsenka narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv (st. 264 UK RF)* [Criminal Legal Assessment of Violations of Traffic and Vehicle Operation Regulations (Article 264 of the Criminal Code)]. Law Cand. Diss. Omsk.
4. Luk'yanov, V.V. (2002) Forma viny v dorozhno-transportnykh pravonarusheniyyakh [Form of Guilt in Traffic Offenses]. *Rossiyskaya yustitsiya – Russian Justitia*. 12.
5. Steshich, E.S. (2015) Responsibility for the Dangerous Driving: Are the Reforms Necessary? *Aktual'nye voprosy prava i otraslevykh nauk*. 1 (1). (In Russian).
6. Steshich, E.S. (2016) Objective and Subjective in the Genesis of Vehicle Crimes. *Obshchestvo i pravo – Society and Law*. 1. pp. 78–79. (In Russian).
7. Steshich, E.S. & Krasnenkova, S.A. (2014) Kriminal'naya predispozitsiya kak faktor dorozhno-transportnogo prestupleniya (po materialam konkretnogo issledovaniya) [Criminal Pre-Disposition as a Factor in Traffic Crime (Based on a Specific Study)]. *Vestnik Akademii General'noy prokuratury Rossiyskoy Federatsii*. 2.
8. Steshich, E.S. (2014) A Car Accident With Severe Consequences: Negligent Crime or Murder? *Ugolovnoe pravo*. 2. pp. 74–77. (In Russian).
9. Steshich, E.S. (2016) [Features of the Legislative Regulation of Road Safety in Modern Conditions]. *Problemy protivodeystviya prestupnosti v sfere dorozhnogo dvizheniya* [Problems of Combating Crime in the Field of Traffic]. Orel. 16 October 2015. Orel: Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. pp. 87–90. (In Russian).
10. Sarkisova, E.A. (2004) *Narushenie pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv* [Violation of Traffic and Vehicle Operation Regulations]. [Online] Available from: <http://www.kaznachey.com/doc/7h30DqVea9A/text/>.
11. Rogatykh, L.F. & Malinin, V.B. (2004) *Kvalifikatsiya narusheniy Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv (st. 264 UK RF)* [Qualification of Violations of Traffic and Vehicle Operation Regulations (Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation)]. St. Petersburg: St. Petersburg Law Institute of the General Prosecutor's Office.
12. Korobeev, A. & Chuchayev, A. (2019) Transport Crimes: Correction of Mistakes or Movement in a Circle? *Ugolovnoe pravo*. 5. (In Russian).

Received: 31 March 2020