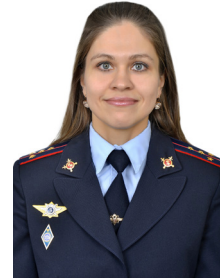




УДК 343.9



**Вячеслав Владимирович БОРЦОВ,**  
заместитель начальника  
Восточно-Сибирского института МВД России  
(по учебной работе) (г. Иркутск)  
[vyu-borcov@yandex.ru](mailto:vyu-borcov@yandex.ru)



**Екатерина Закариевна СИДОРОВА,**  
заместитель начальника кафедры  
уголовного права и криминологии  
Восточно-Сибирского института МВД России  
(г. Иркутск),  
кандидат юридических наук, доцент  
[ketric6@mail.ru](mailto:ketric6@mail.ru)

**О РАЗЪЯСНЕНИИ НОВЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПЛЕНУМА  
ВЕРХОВНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «О СУДЕБНОЙ ПРАКТИКЕ  
ПО ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,  
А ТАКЖЕ С ИХ НЕПРАВОМЕРНЫМ ЗАВЛАДЕНИЕМ БЕЗ ЦЕЛИ ХИЩЕНИЯ»**

**ON THE CLARIFICATION OF THE NEW PROVISIONS OF THE RESOLUTION  
OF THE PLENUM OF THE SUPREME COURT OF THE RUSSIAN FEDERATION  
«ON JUDICIAL PRACTICE IN CASES OF CRIMES RELATED TO VIOLATIONS  
OF TRAFFIC RULES AND THE OPERATION OF VEHICLES,  
AS WELL AS THEIR UNLAWFUL SEIZURE WITHOUT THE PURPOSE OF THEFT»**

В статье анализируются изменения, внесенные в июне 2024 года в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», направленное на обеспечение единообразия применения уголовно-правовых норм в дорожно-транспортной сфере. Согласно данным официальной статистики, в России ежегодно выявляются свыше 17 тысяч преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). При этом анализ статистических данных свидетельствует о волнообразном характере изменчивости дорожно-транспортной преступности (наблюдаются как спад, так и рост подобных преступлений), что позволяет говорить об актуальности проблематики и необходимости дальнейшей борьбы с подобными преступлениями. Одним из средств предупреждения преступлений, совершаемых в дорожно-транспортной сфере, выступает использование уголовно-правовых средств воздействия на делинквентов. По мнению авторов, совершенствование положений названного документа будет положительно влиять на судебную практику по данной категории дел и способствовать общей превенции дорожно-транспортных преступлений в России.

*The article analyzes the amendments introduced in June 2024 to the resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation «On judicial practice in cases of crimes related to violations of traffic rules and operation of vehicles, as well as their unlawful seizure without the purpose of theft», aimed at ensuring uniformity of application of criminal law norms in traffic law.the transport sector. According to official statistics, over 17,000 crimes related to violations of traffic rules and vehicle operation are detected in Russia annually (art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation).*



At the same time, the analysis of statistical data indicates the wave-like nature of the variability of road transport crime (there is both a decline and an increase in such crimes), which suggests the relevance of this issue and the need to further combat such crimes. One of the means of preventing crimes committed in the road transport sector is the use of criminal law means of influencing delinquents. According to the authors, improving the provisions of this document will have a positive impact on judicial practice in this category of cases and contribute to the overall prevention of road traffic crimes in Russia.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортные преступления, постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации, разъяснение, судебное толкование, уголовная ответственность.

**Keywords:** traffic crimes, resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation, clarification, judicial regulation, criminal liability.

В настоящее время проблематика дорожно-транспортной преступности в России относится к числу актуальных. Данное положение объясняется тем, что дорожная инфраструктура, окружая нас повсюду, стала неотъемлемой частью повседневной жизни, и на данное обстоятельство справедливо обращают внимание отечественные правоведы [7, с. 139]. В этой связи охрана социума от уголовно наказуемых деяний, посягающих на дорожно-транспортную сферу, остается в числе актуальных. При этом, несмотря на актуальность и необходимость обеспечения безопасности на дороге, к сожалению, в нашем обществе по-прежнему совершаются дорожно-транспортные правонарушения, приводящие к тяжким и зачастую необратимым последствиям. Именно поэтому превенция дорожно-транспортных преступлений должна носить системный и комплексный характер.

В России показатели дорожно-транспортной преступности достаточно высокие. Данные официальной статистики свидетельствуют о том, что в нашей стране ежегодно выявляются свыше 17 тысяч преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), из них около 44% приходится на преступления небольшой тяжести, около 15% – на тяжкие деяния. Так, в 2024 году были выявлены 18 261 такое преступление, в 2023 году – 17 865, в 2022 году – 17 595, в 2021 году – 18 217, в 2020 году – 18 629 преступлений<sup>1</sup>.

Представленные статистические данные свидетельствуют о волнообразном характере изменчивости названного вида преступности, позволяющем говорить об актуальности данной проблематики и необходимости дальнейшей борьбы с подобными деяниями.

На показатели дорожно-транспортной преступности оказывают влияние различные факторы. Так, увеличение количества автомобилей и рост численности городских жителей повышают нагрузку на дорожную инфраструктуру, что ведет к увеличению числа аварийных ситуаций. Дороги не всегда соответствуют требованиям безопасности, а водители не всегда соблюдают правила дорожного движения, что приводит к росту дорожно-транспортных преступлений. Развитие технологий и появление новых отвлекающих факторов, таких как смартфоны, планшеты и другие гаджеты, увеличивают вероятность ДТП. В совокупности эти факторы подчеркивают важность реализации комплексных профилактических мер для снижения уровня дорожно-транспортной преступности и улучшения безопасности на дорогах. В целом с точки зрения российского законодательства современные транспортные средства относятся к источникам повышенной опасности, поэтому возникает необходимость уделять особое внимание соблюдению правил дорожного движения, а также исполнению требований, предъявляемых к транспортной безопасности.

Подчеркнем, что данные официальной статистики о травматизме на дорогах, в том числе из-за совершения дорожно-транспортных пре-

<sup>1</sup> Состояние преступности за 2020-2024 гг. // Офф. сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://мвд.рф/reports> (дата обращения: 04.02.2025).



ступлений, за разные временные периоды различна. Иными словами, наличествует волнообразный характер показателей травматизма на дорогах. Однако борьба с преступностью в любых ее проявлениях является основной задачей правоохранительных органов. С учетом общественной опасности дорожно-транспортной преступности ее профилактика должна быть ключевым компонентом профилактических мероприятий органов внутренних дел. При этом работа должна проводиться не только с водителями, но и с пешеходами, особенно с несовершеннолетними, представляющими группу риска на дороге. Только комплексное отношение к решению проблемы будет способствовать снижению преступлений в данной среде. На наш взгляд, в основе такого комплексного подхода должна лежать профилактика дорожно-транспортных преступлений и рекомендации по совершенствованию профилактической работы.

Одним из средств предупреждения преступлений, совершаемых в дорожно-транспортной сфере, выступает использование уголовно-правовых средств воздействия на делинквентов [6, с. 132]. В действующем уголовном законе закреплена глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», содержащая перечень транспортных преступлений, которые характеризуются как формальными, так и материальными составами. Так, к числу составов преступлений с материальным составом следует относить не только обозначенную нами ст. 264, но и, например, ст. 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения», то есть преступление окончено при наступлении последствий, указанных в статье. В целом особенность составов транспортных преступлений заключается в том, что они содержат упоминание различных терминов, требующих разъяснения (диспозиция транспортных преступлений зачастую носит бланкетный характер).

В научной литературе отмечается, что для единообразия применения уголовно-правовых

норм в дорожно-транспортной сфере применяется постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года 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» (далее – постановление) [4, с. 57]. Следует подчеркнуть, что названное постановление с момента принятия неоднократно изменялось, последние изменения были внесены в июне 2024 года<sup>1</sup>. В рамках настоящего исследования мы бы хотели обратить внимание на ключевые изменения названного документа.

1. В п. 2 постановления Пленум Верховного Суда РФ дал более четкую характеристику термина «механическое транспортное средство»: теперь речь идет об автомобилях и иных транспортных средствах, которые приводятся в движение двигателем данного транспортного средства (прежде отсутствовало такое уточнение о приведении транспортного средства в движение именно его двигателем) и на управление которыми предоставляется специальное право.

2. В том же пункте разъясняется, что если вред здоровью (или смерть человека) наступил в результате использования так называемого «немеханического» транспортного средства, то следует говорить об уголовной ответственности по ст. 268 УК РФ, а не по ст. 264 УК РФ. При этом в новой редакции постановления дан более широкий перечень примеров таких «немеханических» транспортных средств: если раньше в качестве такого примера Пленум Верховного Суда РФ называл только велосипед, то сейчас, помимо этого, названы средство индивидуальной мобильности и самокат.

3. Пункт 4 постановления был дополнен новым абзацем. Анализ его содержания позволяет заключить, что Пленум Верховного Суда РФ расширил перечень ситуаций, которые можно относить к происшествиям на дороге. По сути, Пленум Верховного Суда РФ разъяс-

<sup>1</sup> О внесении изменений в отдельные постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации по уголовным делам : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2024 N 21 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2024. N 8.



нил, что термин «дорога» – это очень широкое понятие. К происшествиям на дороге должны быть отнесены все случаи, независимо от того, обустроена такая дорога или нет, присутствует на ней асфальт или гравий, широкая это дорога или узкая, расположена она в муниципальном образовании или в лесном массиве, проложена она между городских улиц или между многоквартирными домами – такие характеристики дороги не влияют на квалификацию содеянного, и каждый из подобных случаев относится к дорожно-транспортному происшествию (или дорожно-транспортному преступлению, если вследствие неосторожного нарушения правил дорожного движения было допущено причинение тяжкого вреда здоровью человека или причинение ему смерти).

Данное положение было выработано в силу того, что в правоприменительной практике существовала трудность разграничения составов преступлений, смежных со ст. 264 УК РФ (именно в связи с тем, что отсутствовало единство судов в понимании термина «дорога»). Например, в 2018 году гражданин М. был осужден по ч. 1 ст. 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности). Из обстоятельств дела следовало, что компания из пяти человек отдыхала на берегу реки. Перед наступлением ночи отдыхающие установили палатку. Три человека из числа отдыхающих разместились в установленной палатке, а другие решили провести ночь в автомобиле (в том числе осужденный М.). Ночью автомобиль начал самопроизвольно двигаться, поскольку М. во время сна непроизвольно сдвинул с места рычаг коробки передач. Автомобиль наехал на установленную палатку с отдыхающими внутри нее гражданами, в результате чего погиб отдыхающий гражданин Ф. В ходе расследования данного уголовного дела правоприменитель задавался вопросом, какую норму в подобной ситуации следует применить: общую (ч. 1 ст. 109 УК РФ – причинение смерти по неосторож-

ности) или специальную (ч. 3 ст. 264 УК РФ – нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека). В результате суд пришел к выводу, что в подобной ситуации речь идет о неосторожном причинении смерти (общая норма уголовного закона)<sup>1</sup>. В свете данных Пленумом Верховного Суда РФ разъяснений 2024 года стоит отметить, что подобная ситуация (наезд автомобиля на человека на берегу реки) должна быть оценена с точки зрения наличия или отсутствия признака дороги. Другими словами, следует задаться вопросом: можно ли признавать берег реки дорогой?

Согласно Правилам дорожного движения дорога – это обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии<sup>2</sup>. Однако Пленум Верховного Суда РФ подчеркивает, что к дорожно-транспортным происшествиям следует относить случаи, имевшие место не только на дороге, но и на непосредственно прилегающей к ней территории, не предназначенной для сквозного движения транспортных средств. В этой связи для понимания того, можно ли случай смертельного наезда на человека на берегу реки отнести к дорожно-транспортному преступлению, необходимо определить, относился ли тот берег реки к дороге или к территории, непосредственно к дороге прилегающей. И если в описанной ситуации будет установлено, что такой берег реки являлся частью дороги или к дороге непосредственно прилегал, тогда подобную ситуацию следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ.

4. В пункте 10(1) постановления Пленум Верховного Суда РФ целенаправленно делает акцент на том, что законодательством Российской Федерации предусмотрен огра-

1 Апелляционное постановление Оренбургского областного суда от 02.08.2018 по делу N 22-1998/2018 // Судакт: сайт. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/j519ejjh9tbw/?ysclid=m6tzi2c953683787345> (дата обращения: 07.02.2025).

2 О Правилах дорожного движения : постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 // Собрание законодательства РФ. 1993. N 47. Ст. 4531.



ниченный перечень обстоятельств, которые могут свидетельствовать о нахождении водителя в состоянии опьянения, и способов установления таких обстоятельств. В целом речь идет только о двух ситуациях, которые позволят установить факт опьянения водителя:

– фиксация наличия так называемых одурманивающих веществ в организме водителя. Как правило, это осуществляется посредством использования специальных средств измерений (так называемых «алкотестеров» [3, с. 8]);

– невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица по прохождению освидетельствования на состояние опьянения.

Важно отметить, что порядок освидетельствования водителя на состояние опьянения установлен специальными нормативными актами, предусматривающими как освидетельствование сотрудниками полиции на состояние алкогольного опьянения, так и медицинское освидетельствование, включающее применение химико-токсикологического исследования<sup>1</sup>.

Пленум Верховного Суда РФ подчеркивает, что других способов доказывания факта нахождения лица в состоянии опьянения законодатель не предусматривает. Именно поэтому данный перечень расширительному толкованию не подлежит.

5. В пункте 10(3) постановления Пленум Верховного Суда РФ обращает внимание на ситуации, связанные с оставлением виновным лицом места происшествия. Пленум Верховного Суда РФ поясняет, что умышленное оставление водителем места преступления – это ситуации, не обусловленные крайней необходимостью (например, для доставления пострадавшего в лечебное учреждение). Прежде данный вопрос вызывал трудности в определении возможности привлечения лица к ответственности именно за оставление места дорожно-транспортного преступления (на что в научной литературе обращалось внимание [8, с. 131]).

Верховный Суд РФ подчеркивает, что случаи оставления виновным лицом места преступления и при этом заведомого отказа указанного лица от оказания пострадавшему помощи (оставил потерпевшего в угрожающем его жизни или здоровью состоянии) могут быть квалифицированы по совокупности преступлений (ст. 264 УК РФ и ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности»). При этом в научной литературе указывается, что, до того как Верховный Суд РФ дал разъяснения относительно возможности вменения совокупности названных уголовно наказуемых деяний, в доктрине уголовного права не было единства мнений относительно исследуемого вопроса, то есть не все правоведы придерживались такой позиции, высказывались мнения о необходимости вменения только одного из названных составов преступлений [5, с. 168].

Пленум Верховного Суда РФ также разъясняет, что, если виновный, находясь в состоянии опьянения, оставляет место дорожно-транспортного преступления, содеянное следует квалифицировать одновременно по двум пунктам ст. 264 УК РФ (по п. «а» – совершение преступления в состоянии опьянения и по п. «б» – преступление сопряжено с оставлением места дорожно-транспортного происшествия).

6. Особое внимание в постановлении уделяется характеристике ряда других дорожно-транспортных преступлений (пп. 10(5), 10(8)):

во-первых, Верховный Суд РФ подчеркивает, что если ст. 264 УК РФ характеризуется неосторожной формой вины, то другие дорожно-транспортные преступления (ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ) отличаются умышленной формой вины;

во-вторых, закрепление в составах названных умышленных дорожно-транспортных преступлений института административной преюдиции обязывает суды проверять и устанавливать наличие таковой. Другими словами, если, например, решается вопрос о привлечении лица к уголовной ответственности по ст. 264.2 УК РФ (за повторное превышение

<sup>1</sup> О порядке освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения : постановление Правительства РФ от 21.10.2022 N 1882 // Собрание законодательства РФ. 2022. N 44. Ст. 7564.



скоростного режима или за нарушение требований, предписанных разметкой проезжей части дороги), суд обязан установить, являлся ли водитель на момент совершения вменяемого ему преступления лицом, подвергнутым административному наказанию за такое дорожно-транспортное административное правонарушение. То есть суд проверяет актуальность правового статуса правонарушителя, является ли он таковым на момент совершения дорожно-транспортного преступления.

Аналогична ситуация с проверкой судом наличия у обвиняемого лица неснятой или непогашенной судимости за совершение умышленного дорожно-транспортного преступления (речь идет о ч. 2 ст. 264.2 УК РФ – когда лицо, вновь нарушает скоростной режим или не соблюдает ограничения, установленные разметкой проезжей части дороги, и при этом уже имеет судимость за подобное поведение на дороге). Привлекая лицо к уголовной ответственности по ч. 2 названной статьи, суд обязан убедиться, что обвиняемое лицо на момент совершения инкриминируемого преступления имеет неснятую или непогашенную судимость за аналогичное преступление. В противном случае, если судимость за такое деяние снята или погашена, правоприменитель не имеет правовых оснований привлекать лицо к уголовной ответственности за очередное нарушение скоростного режима или несоблюдение ограничений, установленных разметкой проезжей части дороги. В этом случае виновное лицо будет привлекаться лишь к административной ответственности за совершение подобного правонарушения. Описанная практика возможна потому, что с формальной (юридической) точки зрения будет считаться, что такое лицо впервые совершает подобное правонарушение, даже несмотря на то, что в действительности наличествует неоднократность и повторность криминального поведения на дороге. И поскольку юридически лицо уже понесло негативные последствия от процедуры привлечения его к уголовной ответственности за нарушение скоростного режима или несоблюдение ограничений, установленных разметкой проезжей части дороги, это означает, что *de jure* лицо «чисто» перед законом, а значит, может быть

наказано только административными средствами (ведь уголовная ответственность возможно только за юридическую, а не фактическую повторность содеянного).

7. Интересно обратить внимание на разъяснения Пленума Верховного Суда РФ относительно определения места и времени совершения длящихся умышленных дорожно-транспортных преступлений (ст. 264.1 и 264.3 УК РФ).

Так, местом совершения подобных преступлений является место их фактического окончания (в частности, место пресечения преступлений сотрудниками правоохранительных органов). Например, если лицо, ранее привлекавшее к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, вновь садится за управление автомобилем, находясь в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ), местом окончания такого преступления может являться территориальное пространство, где он был остановлен сотрудниками ГИБДД.

В свою очередь, временем окончания подобных преступлений выступает момент начала движения механического транспортного средства, управляемого водителем. Например, если лицо, лишенное права управления транспортными средствами, вновь садится за управление автомобилем, то в этом случае временем совершения подобного преступления будут являться первые секунды и минуты движения автомобиля (ст. 264.3 УК РФ).

Время совершения преступления не играет значимой роли для правовой оценки. Однако время совершения преступления может повлиять на последствия. По понятным причинам основной поток транспортных средств проходит в дневное время суток. Это относится в основном к пригородным поездкам и автомобильному транспорту, так как они следуют на недалекие расстояния. Таким образом, если совершить то или иное транспортное преступление ночью, появляется возможность минимизировать общественно опасные последствия. Например, если случайным образом обесточить отрезок железной дороги в дневное время суток, вероятность того, что на эту линию попадет железнодорожный состав гораздо больше, соответственно, угроза



жизни и здоровью граждан также будет велика, но если то же деяние произойдет в ночное время суток, при этом железнодорожная линия будет пуста и не возникнет угрозы для чьей-либо жизни, виновник, возможно, понесет только административную ответственность. Таким образом, время может выполнять важную роль при совершении преступления и дальнейшей квалификации такого деяния.

Говоря о месте и времени совершения транспортных преступлений, следует отметить, что данные признаки относятся к числу признаков, характеризующих объективную сторону преступления. К их числу, как известно, относятся также деяние, последствие и причинно-следственная связь. Так, ст. 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» относится к числу преступлений с материальным составом, то есть для совершения преступления недостаточно каким-то образом повредить транспортное средство, необходимо нанести такой ущерб, чтобы транспортное средство не могло в дальнейшем эксплуатироваться; при этом деяние данного состава преступления выражается в определенном уголовно наказуемом действии, которое и повлекло опасные для общества последствия. Важны также некоторые дополнительные признаки: место преступления, время, в которое это преступление было совершено, с помощью чего оно было совершено и другие обстоятельства. Особенности объективной стороны для каждой статьи уголовного закона абсолютно различны. Это правило характерно для квалификации любого транспортного преступления.

8. Интересной и практикообразующей выступает позиция Верховного Суда РФ (п. 10(9) постановления) относительно того, каким образом квалифицировать действия «дорожного правонарушителя», при которых одновременно наличествует повторность умышленного нарушения данным лицом некоторых правил дорожного движения (правил скоростного режима, правил соблюдения разметки дороги, правил запрета управления транспортным средством в состоянии опьянения) и причинение таким лицом по неосторожности вреда здоровью потерпевшего (или его смерти). Верховный Суд РФ говорит о

том, что в таких случаях требуется вменение совокупности преступлений (например, ст. 264 и ст. 264.2 УК РФ).

9. Пленум Верховного Суда РФ в п. 11(1) постановления обращает внимание на то, что в силу действия норм уголовного закона (ст. 58 УК РФ) отбывание наказания в виде лишения свободы за неосторожные преступления возможно, по общему правилу, только в колонии-поселении (при обосновании своей позиции суд может назначить виновному колонию общего режима). Следует помнить, что ст. 264 УК РФ относится к числу неосторожных преступлений. Именно поэтому за нарушение правил дорожного движения, которое повлекло смерть даже нескольких человек, суды обычно определяют местом исполнения лишения свободы колонию-поселение. Правоведы отмечают определенное несоответствие степени общественной опасности содеянного и вида исправительного учреждения, определенного судом для исполнения наказания в виде лишения свободы [2, с. 111]. Отечественные исследователи говорят о том, что в такой ситуации закон не ориентирует водителей на реальный уровень общественной опасности транспортных преступлений [1, с. 24].

Вместе с тем данным положением Пленум Верховного Суда РФ подчеркивает, что акцент должен быть сделан не на ужесточении наказания, а на его соразмерности последствиям, что будет способствовать превентивному эффекту. Как мы уже говорили, борьба с дорожно-транспортными преступлениями, которые нередко носят характер неосторожных, должна строиться на комплексном подходе к решению проблемы, а не только путем привлечения виновных лиц к уголовной ответственности. Если рассматривать данную проблему комплексно, то важно совершенствовать законодательство в области дорожно-транспортного травматизма. Профилактическим эффектом обладают также меры, направленные на оснащение дорог системами фото- и видеофиксации. Установка электронных информационных табло также помогает снизить аварийность, поэтому необходимо продолжать применять подобные меры превенции. Важно также собирать и анализировать статистику для выявления



опасных участков дороги и их последующего улучшения. Современные дороги с разделительными барьерами показывают значительное снижение числа ДТП.

В завершение проведенного исследования отметим, что обращение к проблематике превенции дорожно-транспортных преступлений носит актуальный характер. Современные транспортные средства относятся к источникам повышенной опасности, поэтому возникает необходимость уделять особое внимание обеспечению транспортной безопасности. Тема обеспечения транспортной безопасности является современной, поскольку сфера дорожной инфраструктуры нуждается в защите, в том числе посредством применения уголовно-правовых средств. Одним из способов за-

щиты транспортной инфраструктуры является применение норм уголовного закона за совершенные транспортные преступления. Именно поэтому большое практикообразующее значение имеют даваемые Пленумом Верховного Суда РФ разъяснения относительно вопросов квалификации транспортных преступлений. В целом все изменения анализируемого постановления направлены на совершенствование и приведение к единообразию судебной практики по делам о дорожно-транспортных преступлениях. На наш взгляд, совершенствование положений названного документа будет положительно влиять на судебную практику по названной категории дел и будет способствовать общей превенции дорожно-транспортных преступлений в России.

### Библиографический список

1. Бохан, А.П. Анализ назначаемого наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в ст. 264 и 264.1 УК РФ / А.П. Бохан, С.Н. Чмырёв, С.П. Бондарев // Актуальные проблемы применения уголовного законодательства : сборник научных трудов международной научно-практической конференции. – Ростов-на-Дону, 2020. – С. 21-26.
2. Бохан, А.П. Выбор исправительного учреждения при назначении наказания за совершение дорожно-транспортного преступления с отягчающими обстоятельствами и учт общественной опасности совершенного деяния / А.П. Бохан, С.Н. Чмырёв, В.А. Чернецкий // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2020. – № 10. – С. 109-112.
3. Купреева, Ю.Е. Оценка факторов, влияющих на измерения при проведении поверки алкотестера / Ю.Е. Купреева // Интерэкспо Гео-Сибирь. – 2019. – Т. 7. – С. 8-11.
4. Кусакин, В.В. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации на примере ст. 264 УК РФ: значение, проблемы, перспективы / В.В. Кусакин // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 3: Общественные науки. – 2024. – Т. 39. – Вып. 3. – С. 57-65.
5. Меньшикова, А.Г. Проблемные вопросы установления признака «оставление в опасности» (на примере составов преступлений, предусмотренных ст. 125 и ст. 264 УК РФ) / А.Г. Меньшикова // Правопорядок: история, теория, практика. – 2024. – № 3(42). – С. 167-171.
6. Микаутадзе, С.Р. О значении уголовно-правовых средств в предупреждении преступлений и мерах по их совершенствованию / С.Р. Микаутадзе // Вестник Воронежского института МВД России. – 2011. – № 4. – С. 132-136.
7. Семенцова, И.А. Преступления в сфере транспорта: криминологический аспект и специфика уголовно-правовой оценки / И.А. Семенцова, Е.А. Федорова // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. – 2021. – Т. 7 (73). – № 1. – С. 139-145.
8. Шатилович, С.Н. Значение рекомендаций Пленума Верховного суда Российской Федерации по вопросам применения уголовного законодательства при квалификации дорожно-транспортных преступлений / С.Н. Шатилович // Наука и практика. – 2015. – № 3(64). – С. 131-133.