

Научная статья  
УДК 343.346.2  
DOI 10.35266/2312-3419-2023-3-134-141

## ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

**Левон Викторович Пинчук**

Рязанский государственный университет имени С. А. Есенина, Рязань, Россия  
[l.pinchuk@365.rsu.edu.ru](mailto:l.pinchuk@365.rsu.edu.ru), <https://orcid.org/0009-0002-1732-5146>

**Аннотация.** Статья посвящена проблемам квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автор обосновывает идею о том, что проблемы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств могут быть установлены в результате анализа судебной практики по данной категории уголовных дел в части уяснения причин вынесения судами оправдательных приговоров. Автор обобщен новый материал по исследуемой теме: данные официальной судебной статистики с 2018 по 2022 годы, примеры из судебной практики с 2018 года, исследования отечественных авторов с 2014 года по настоящее время. Автор проанализированы имеющиеся точки зрения в литературе, а также материалы судебной практики; выявлены правоприменительные проблемы, возникающие при квалификации, и по каждой выявленной проблеме были выработаны предложения правоприменителю.

**Ключевые слова:** нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, дорожно-транспортные преступления, квалификация преступлений, причинно-следственная связь

**Для цитирования:** Пинчук Л. В. Проблемы квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник Сургутского государственного университета. 2023. Т. 11, № 3. С. 134–141. DOI 10.35266/2312-3419-2023-3-134-141.

Original article

## QUALIFICATION ISSUES OF ROAD TRAFFIC AND VEHICLE OPERATION OFFENCES

**Levon V. Pinchuk**

Ryazan State University named for S. Yesenin, Ryazan, Russia  
[l.pinchuk@365.rsu.edu.ru](mailto:l.pinchuk@365.rsu.edu.ru), <https://orcid.org/0009-0002-1732-5146>

**Abstract.** The article is devoted to the issues of qualification of road traffic and vehicle operation offences. The author substantiates that an analysis of judicial practice in such category of criminal cases in terms of understanding the reasons for acquittals pronounced by the court determines the issues of classification of road traffic and vehicle operation offences. The author generalizes new evidence on the topic in question, such as data from official judicial statistics from 2018 to 2022, cases from court practice since 2018, and studies of Russian authors since 2014. The author analyzes the available points of view in the literature as well as materials of judicial practice, identifies law enforcement issues arising in the qualification, and establishes proposals for a law executor for each identified issue.

**Keywords:** road traffic and vehicle operation offences, road traffic offences, qualification of offences, causal link

**For citation:** Pinchuk L. V. Qualification issues of road traffic and vehicle operation offences. *Surgut State University Journal*. 2023;11(3):134–141. DOI 10.35266/2312-3419-2023-3-134-141.

## ВВЕДЕНИЕ

Вопросы квалификации всегда являются достаточно актуальными для правоприменителя, поскольку именно она указывает на результаты работы по расследованному уголовному делу: а) были ли установлены все фактические обстоятельства совершенного общественно-опасного деяния; б) насколько правильно была определена норма уголовного закона, которая, по мнению правоприменителя, и должна быть применена в данном конкретном случае. В отношении расследования дорожно-транспортных преступлений (далее – ДТП) ситуация осложняется тем, что статья 264 УК РФ имеет бланкетный характер, поэтому для правильной квалификации необходимо вначале определить и оценить общественно-опасное деяние с точки зрения несоответствия требований, содержащихся в Правилах дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД), а также определить какой вред здоровью был причинен в соответствии с Медицинскими критериями определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека (далее – Медицинские критерии).

Эти два важных обстоятельства указывают на то, что в ходе расследования правоприменителю для осуществления правильной квалификации в ходе расследования ДТП необходимо привлечение специальных познаний в уголовное судопроизводство в форме производства судебной автотехнической экспертизы и судебной медицинской экспертизы. Судебная автотехническая экспертиза при наличии необходимых исходных данных сможет указать на то, какие с технической точки зрения присутствуют несоответствия действий участников дорожного движения требованиям ПДД, находятся ли они в причинной связи с последствиями ДТП. Судебная медицинская экспертиза предоставит важную

информацию относительно тяжких последствий у участников дорожного движения и укажет на то, какие телесные повреждения ими были получены в момент ДТП и находятся ли они в причинной связи с ДТП.

Целью исследования является выявление и анализ правоприменительных проблем, возникающих при квалификации нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств, и выработка предложений правоприменителю для решения выявленных проблем.

В качестве рабочей гипотезы исследования предлагаем следующее утверждение: проблемы квалификации нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств могут быть установлены в результате анализа судебной практики по данной категории уголовных дел в части уяснения причин вынесения судами оправдательных приговоров.

В период с 2014 по 2023 гг. из диссертационных исследований, касающихся данной темы, следует отметить работы М. В. Афанасьева, А. М. Зокиной, С. А. Комариковой, Д. В. Собина. В своих исследованиях авторами изучались спорные вопросы квалификации нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств в современном, историческом аспектах, рассматривался зарубежный опыт. Некоторые особенности квалификации были рассмотрены В. Л. Петровых, В. А. Купцовым и А. Г. Маркеловым. Особенности квалификации при обоюдной вине в выше обозначенный период были рассмотрены В. В. Намнясевым и Д. С. Дядькиным, С. Б. Дядькиной. Признавая безусловную ценность проведенных исследований, считаем, что для правоприменителя необходимо не только указать на имеющиеся проблемы квалификации, но и предложить, используя материалы судебной практики, пути решения выявленных проблем.

## **МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ**

Объектом настоящего исследования являются общественные отношения, возникающие в связи с совершением преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Нормативную базу исследования составляют Уголовный кодекс Российской Федерации; Правила дорожного движения Российской Федерации; Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. Эмпирическую базу исследования составляют материалы судебной статистики и материалы судебной практики по результатам рассмотрения уголовных дел по статье 264 УК РФ; постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации; авторский опыт по расследованию ДТП в должности следователя ОВД.

Методологическую основу исследования составили: статистический метод (осуществлен подсчет и проведена демонстрация количественных показателей, содержащихся в данных судебной статистики); формально-юридический метод (осуществлен анализ и обобщение материалов судебной практики, выявлены проблемы квалификации); метод критического анализа (осуществлен анализ различных точек зрения авторов по проблемам квалификации); метод правового моделирования (осуществлена выработка предложений по решению выявленных проблем).

## **РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ**

Предполагая, что проблемы квалификации нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств могут быть установлены в результате анализа судебной практики по данной категории уголовных дел в части уяснения причин вынесения судами оправдательных приговоров, обратимся к данным официальной судебной статистики. В период с 2018 по 2022 гг. по статье 264 УК РФ осуждено 42 677 человек и оправдано – 89 человек (0,21 % от общего количества осужденных): 2018 г. – 9 469 – 19 (0,2 %); 2019 г. – 9 066 – 26 (0,29 %); 2020 г. – 7 698 – 12 (0,16 %); 2021 г. – 8 074 – 19 (0,24 %); 2022 г. – 8 370 – 13 (0,16 %) [1]. Несмотря на положительную

статистику 2022 г., видно, что данный показатель в течение анализируемого пятилетнего периода постоянно изменялся, но вместе с тем ежегодно оправдательные приговоры выносились органами судебной власти, а квалификация органов предварительного расследования в судебном заседании не находила своего подтверждения.

Для определения наиболее проблемных составов, с точки зрения квалификации и расследования, обратимся к анализу судебной статистики по отдельным частям выше обозначенной статьи. В отношении распределения числа осужденных и оправданных по частям статьи 264 УК РФ в период с 2018 по 2022 гг.: по части первой 18 099 человек осуждено – 33 человека оправдано (0,18 % от общего количества осужденных); по части второй – 6 565 – 5 (0,08 %); по части третьей – 10 933 – 40 (0,37 %); по части четвертой – 4 738 – 5 (0,11 %); по части пятой – 1 781 – 8 (0,45 %); по части шестой – 561 человек осужден, оправданных нет [1]. Здесь мы видим, что наибольшее количество оправданных приходится на части третью и пятую, а наименьшее количество – на части вторую и четвертую статьи 264 УК РФ. По части шестой статьи 264 УК РФ не было оправдано ни одного человека. Данные показатели свидетельствуют об определенных упущениях в работе органов предварительного расследования при расследовании ДТП и органов прокуратуры при осуществлении функции поддержания государственного обвинения.

Так, обвиняемый по части третьей статьи 264 УК РФ Ч. Р. Лукманов был оправдан судом, поскольку «в рассматриваемом событии для водителя автомобиля ГАЗ-2705 г/н № рус Ч. Р. Лукманова перед началом совершения маневра «перестроение» на встречную полосу проезжей части» и дальнейшим совершении маневра «обгон» автомобиля КамАЗ отсутствовала объективная причина отказаться от маневра «обгон» автомобиля КамАЗ в виду отсутствия объективной возможности обнаружить опасность в виде встречного движущегося автомобиля Toyota Camry г/н № рус с невключенными габаритными ог-

нями и светом фар, аварийной светосигнализации» [2]. По данному делу стороной обвинения были усмотрены виновные действия со стороны двух участников дорожного движения. Оба водителя на предварительном следствии свою вину не признавали и приводили доводы, подтверждающие свою позицию. Все проведенные судебные автотехнические экспертизы показали, что действия водителя автомобиля Toyota Camry О. М. Алиева не соответствуют требованиям ПДД, в отношении водителя Ч. Р. Лукманова – только одна из четырех судебных автотехнических экспертиз усмотрела несоответствие действий данного водителя требованиям ПДД. Проведенная в суде комиссия автотехническая и транспортно-трасологическая экспертиза также подтвердила выводы трех судебных автотехнических экспертиз в отношении водителя Ч. Р. Лукманова. В этом случае уже на предварительном следствии имели место сомнения в виновности водителя Ч. Р. Лукманова, государственный обвинитель в ходе судебного заседания продолжал настаивать на виновности водителя Ч. Р. Лукманова, однако выводы суда в полной мере соотносятся с имеющимися материалами дела.

По мнению Д. С. Дядькина, 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» [3, с. 57]. Об особенностях установления причинно-следственной связи рассуждает и М. В. Афанасьев, отмечая, что подобная связь будет установлена, «когда нарушение соответствующих Правил предшествовало наступившим преступным последствиям и явилось обязательным условием их наступления» [4, с. 125].

На необходимость установления прямой причинно-следственной связи между действиями водителя Е. Н. Бояркина и наступившими последствиями в результате ДТП указывает суд, постановивший в отношении него оправдательный приговор: «Судом установлено, что маневр поворота на нерегулируе-

мом перекрестке с главной дороги на второстепенную, Е. Н. Бояркиным был совершен с соблюдением требований дорожных знаков и разметки, а также скоростного режима, без создания помех и угрозы безопасности дорожного движения. Нарушений правил дорожного движения с его стороны суд не усматривает, поскольку приходит к выводу о том, что Е. Н. Бояркин двигался на перекрестке с соблюдением п. 8.1 ПДД РФ, убедился в безопасности маневра, заблаговременно включил соответствующий сигнал поворота и не мог предотвратить столкновение с автомашиной Audi A7, двигавшейся с явным, по убеждению суда, превышением скорости и совершившей обгон в нарушение дорожной разметки (сплошной линии разметки), с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения» [5]. Суд в своем решении настаивает на том, что в данном случае обоюдной вины водителей быть не может, поскольку на водителя Е. Н. Бояркина не может быть возложена обязанность прогнозировать опасные действия, не соответствующие ПДД со стороны иных участников дорожного движения. Для квалификации обоюдной вины, как считает В. В. Намнясев, «необходимо детально исследовать весь комплекс причин и условий, приведших к последствиям, указанным в ст. 264 УК РФ, с последующей квалификацией действий (бездействия) каждого из сопричинителей вреда» [6, с. 113].

И действительно, если бы правоприменители в выше обозначенных примерах осуществили более детальное исследование причинно-следственной связи, проанализировали действия водителей Ч. Р. Лукманова и Е. Н. Бояркина с подобных теоретических позиций, то стала бы очевидной ошибка в квалификации до передачи данных уголовных дел в суд. Поэтому в качестве первой проблемы квалификации может быть установлена следующая: сложность в установлении причинно-следственной связи. Предложения по решению данной проблемы также могут быть основаны на выше обозначенных примерах из судебной практики: 1) назначать

по уголовному делу судебную автотехническую экспертизу либо комиссионную автотехническую и транспортно-трассологическую экспертизу, с выяснением вопросов в отношении установления причинной связи с технической точки зрения между нарушением ПДД и фактом ДТП; 2) допрашивать эксперта, давшего заключение, для разъяснения вопросов установления причинной связи.

Еще в одном оправдательном приговоре мы видим, что «по результатам дополнительной экспертизы (заключение эксперта № 3/186) установлено, что причиной, по которой произошло смещение вала рулевой колонки в ее корпус (выпадение вала) стало откручивание гайки, которая фиксировала рулевое колесо на валу рулевой колонки. Причиной же откручивания данной гайки стала некачественная сборка рулевой колонки после проведения ремонтных работ. Определить, мог ли А. И. Абрамов при техническом обслуживании или контрольном осмотре обнаружить факт начала ослабления резьбового соединения (откручивание гайки), не представилось возможным. Некачественную сборку рулевой колонки после проведения ремонтных работ А. И. Абрамов обнаружить не мог ни при техническом обслуживании, ни при контрольном осмотре автомобиля КамАЗ [7]. В этом случае суд опять же усомнился в квалификации деяния стороной обвинения исходя из результатов судебной автотехнической экспертизы. Была назначена дополнительная судебная автотехническая экспертиза, которая подтвердила обстоятельства ДТП и исключила возможность обнаружить водителем А. И. Абрамовым технической неисправности автомобиля при техническом обслуживании и при контрольном осмотре автомобиля.

Именно на необходимости учитывать при квалификации особенности объективной стороны настаивает и С. А. Комарикова, которая обязывает правоприменителя «исследовать поведение водителя, изучить характер допущенных им нарушений правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств» [8, с. 170]. Здесь в качестве второй проблемы квалификации может быть

установлена следующая: невыяснение всей совокупности действий, которые привели к ДТП. Предложения по решению данной проблемы: 1) выдвинуть версии в отношении тех действий, которые могли привести к ДТП; 2) следственным путем проверить каждую из версий, при необходимости назначая по уголовному делу судебную автотехническую экспертизу, с выяснением вопросов подтверждающих либо опровергающих выдвинутые версии.

В другом оправдательном приговоре «собранные по делу доказательства в их совокупности свидетельствуют о том, что виновность С. С. Караблина в произошедшем дорожно-транспортном происшествии не доказана, поскольку его действия не создавали аварийной ситуации, не создавали помех другим участникам движения, значение скорости движения автомобиля Ford Mondeo г/н №, указанное в обвинительном заключении (не менее 90 км/ч) никакими доказательствами не подтверждено, С. С. Караблиным в соответствии с п. 10.1 ПДД РФ приняты меры к предотвращению ДТП (применено экстренное торможение)» [9]. В данном случае имеющаяся совокупность доказательств не позволила в судебном заседании достоверно установить виновность водителя С. С. Караблина и подтвердить квалификацию, предложенную органом предварительного следствия: 1) не были представлены доказательства, подтверждающие наличие причинно-следственной связи между действиями водителя «А. А. Караблина, не сумевшего остановить транспортное средство до обнаруженного им внезапно препятствия, и наступившими последствиями в виде произошедшего ДТП, в результате которого погиб ФИО12, а Потерпевшему № 2 причинены тяжкие телесные повреждения»; 2) «указанная в обвинении величина скорости (не менее 90 км/ч) не подтверждена доказательствами, собранными по уголовному делу»; 3) не была установлена обоснованная величина расстояния между автомобилем Ford и трактором К-701 в момент возникновения для С. С. Караблина опасности для движения; 4) не подтверждена доказательствами скорость движения трактора с прицепным

устройством; 5) в качестве исходных данных при проведении судебной автотехнической экспертизы «указан факт неподвижности трактора в момент возникновения для С. С. Карабина опасности для движения и не учтено расстояние, преодоленное трактором до места столкновения» и др.

С точки зрения В. Л. Петровых, преимуществом должно обладать установление причинной связи с технической точки зрения именно экспертным путем [10, с. 16]. Соглашаясь с данным мнением, считаем, что в качестве третьей проблемы квалификации может быть установлена следующая: неустановление достоверных исходных данных для судебной автотехнической экспертизы. Предложения по решению данной проблемы: 1) провести консультацию с экспертом на предмет необходимого содержания исходных данных для назначения судебной автотехнической экспертизы; 2) следственным путем установить достоверные исходные данные и назначить судебную автотехническую экспертизу.

Оправдательный приговор может быть результатом игнорирования стороной обвинения доказательств стороны защиты и неопровержения выдвигаемых ими версий. Так, «позиция стороны обвинения о том, что Л. В. Кузнецов, управляя технически исправным автомобилем марки «Тойота-Камри» с государственным регистрационным знаком У 004 ЕЕ 21 рус, принадлежащим ему на праве частной собственности допустил переезд через пешехода В. Л. Мулюкова, лежащего на проезжей части посередине полосы движения указанного автомобиля, в результате чего В. Л. Мулюков получил все имеющиеся у него повреждения, опровергнута заключениями комплексной автотехнической и судебно-медицинской экспертизой № от ДД.ММ.ГТТГ – ДД.ММ.ГТТГ с и комиссионной судебно-медицинской экспертизой №-к от ДД.ММ.ГТТГ – ДД.ММ.ГТТГ» [11]. В судебном заседании были проведены комплексная автотехническая и судебно-медицинская экспертизы и комиссионная судебно-медицинская экспертиза, которые смогли выявить тот комплекс повреждений на теле потерпевшего, который

был получен им в результате расследуемого ДТП. В дальнейшем повторная комплексная судебно-медицинская экспертиза установила, что данный комплекс повреждений на теле потерпевшего свидетельствует о причинении ему в результате ДТП вреда здоровью средней тяжести.

В. А. Купцов и А. Г. Маркелов указывают на то, что при установлении причинной связи следует уделять внимание на установление тяжести вреда здоровью, причиненного именно в результате ДТП, поскольку сам состав статьи 264 УК РФ является материальным [12, с. 118–119]. Четвертой проблемой квалификации является сложность в установлении причинной связи между ДТП и каждым телесным повреждением участника дорожного движения. Предложения по решению данной проблемы: 1) выяснять у каждого пострадавшего участника дорожного движения обстоятельства получения им телесных повреждений; 2) осуществлять изъятие одежды и обуви пострадавших; 3) назначать судебную медико-криминалистическую и судебную медицинскую экспертизы для выяснения вопросов о связи телесных повреждений участника дорожного движения с данным ДТП.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В ходе проведенного исследования цель достигнута: выявлены и проанализированы правоприменительные проблемы, возникающие при квалификации нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств. По каждой выявленной проблеме были выработаны предложения правоприменителю. Учитывая то, что мы ограничены рамками научной статьи, не претендуем на выявление исчерпывающего перечня проблем квалификации.

Первая проблема: сложность в установлении причинно-следственной связи. Предложения по решению данной проблемы: 1) назначать по уголовному делу судебную автотехническую экспертизу либо комиссионную автотехническую и транспортно-трассологическую экспертизы с выяснением вопросов в отношении установления причинной связи с технической точки зрения между нарушением ПДД и фактом ДТП; 2) допрашивать

эксперта, давшего заключение, для разъяснения вопросов установления причинной связи.

Вторая проблема: невыяснение всей совокупности действий, которые привели к ДТП. Предложения по решению данной проблемы: 1) выдвинуть версии в отношении тех действий, которые могли привести к ДТП; 2) следственным путем проверить каждую из версий, при необходимости назначая по уголовному делу судебную автотехническую экспертизу, с выяснением вопросов, подтверждающих либо опровергающих выдвинутые версии.

Третья проблема: неустановление достоверных исходных данных для судебной автотехнической экспертизы. Предложения по решению данной проблемы: 1) провести консультацию с экспертом на предмет необходимого содержания исходных данных для назначения судебной автотехнической экспертизы; 2) следственным путем установить

достоверные исходные данные и назначить судебную автотехническую экспертизу.

Четвертая проблема: сложность в установлении причинной связи между ДТП и каждым телесным повреждением участника дорожного движения. Предложения по решению данной проблемы: 1) выяснять у каждого пострадавшего участника дорожного движения обстоятельства получения им телесных повреждений; 2) осуществлять изъятие одежды и обуви пострадавших; 3) назначать судебную медико-криминалистическую и судебную медицинскую экспертизы для выяснения вопросов о связи телесных повреждений участника дорожного движения с данным ДТП.

Выдвинутая рабочая гипотеза была подтверждена в ходе исследования, предложенная методологическая основа позволяет использовать ее в рамках последующих исследований проблем квалификации различных категорий преступлений.

#### Список источников

1. Уголовное судопроизводство. Данные о назначенном наказании по статьям УК. URL: <https://stat.api-псещ.рф/stats/ug/t/14/s/17> (дата обращения: 04.08.2023).
2. Приговор Каякентского районного суда (Республика Дагестан) от 24.10.2018 № 1-3/2018 1-55/2017 по делу № 1-3/2018. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/YNer7OGqoSYq/> (дата обращения: 31.07.2023).
3. Дядькин Д. С., Дядькина С. Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенных несколькими водителями // Вестник Сургутского государственного университета. 2019. № 3. С. 54–59.
4. Афанасьев М. В. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, находящимся в состоянии опьянения : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2018. 195 с.
5. Приговор Борзинского городского суда (Забайкальский край) от 24.05.2019 № 1-12/2019 1-241/2018 по делу № 1-12/2019. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/up3EKLE6gaVR/> (дата обращения: 31.07.2023).
6. Намнясев В. В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения // Теория и практика общественного развития. 2014. № 20. С. 111–113.
7. Приговор Холмогорского районного суда (Архангельская область) от 27.02.2019 № 1-3/2019 1-51/2018 по делу № 1-3/2019. URL:

#### References

1. Ugolovnoe sudoproizvodstvo. Dannye o naznachennom nakazanii po statiam UK. URL: <https://stat.api-псещ.рф/stats/ug/t/14/s/17> (accessed: 04.08.2023). (In Russian).
2. Judgment of the Kayakent District Court (the Republic of Dagestan) of October 24, 2018 No. 1-3/2018 1-55/2017 on the case No. 1-3/2018. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/YNer7OGqoSYq/> (accessed: 31.07.2023). (In Russian).
3. Dyadkin D. S., Dyadkina S. B. Qualification of violations of traffic rules and vehicle operation carried by multiple drivers. *Surgut State University Journal*. 2019;(3):54–59. (In Russian).
4. Afanasyev M. V. Ugolovnaia otvestvennost za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniia i ekspluatatsii transportnykh sredstv litsov, nakhodiashchimsia v sostoianii opianeniia. Cand. Sci. (Law) Thesis. Moscow; 2018. 195 p. (In Russian).
5. Judgment of the Borzinsky Municipal Court (Zabaykalsky Krai) of May 24, 2019 No. 1-12/2019 1-241/2018 on the case No. 1-12/2019. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/up3EKLE6gaVR/> (accessed: 31.07.2023). (In Russian).
6. Namnyasev V. V. The specifics of criminal responsibility of vehicle drivers in cases of mutual breaking of traffic laws. *Theory and Practice of Social Development*. 2014;(20):111–113. (In Russian).
7. Judgment of the Kholmogorsk District Court (Arkhangelsk Oblast) of February 27, 2019 No. 1-3/2019 1-51/2018 on the case No. 1-3/2019. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/FVriLxY-HXWxV/> (accessed: 31.07.2023). (In Russian).

- <https://sudact.ru/regular/doc/FVriLxYHXWxV/> (дата обращения: 31.07.2023).
8. Комарикова С. А. Уголовно-правовая оценка нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 УК РФ) : дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2018. 213 с.
  9. Приговор Данковского городского суда (Липецкая область) от 25.02.2019 № 1-1/2019 1-69/2018 по делу № 1-1/2019. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/MGz4TQyU3CHJ/> (дата обращения: 31.07.2023).
  10. Петровых В. Л. К вопросу установления причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2016. № 2. С. 13–16.
  11. Приговор Батыревского районного суда (Чувашская республика) от 14.01.2019 № 1-1/2019 1-2/2018 1-34/2017 по делу № 1-1/2019. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/SWhoWcCW0uHy/> (дата обращения: 31.07.2023).
  12. Купцов В. А., Маркелов А. Г. Особенности квалификации и предмета доказывания по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях по законодательству России // Вестник Ростовского университета кооперации. 2017. № 1. С. 117–121.
  8. Komarikova S. A. Uголовно-pravovaia otsenka narusheniia pravil dorozhnogo dvizheniia i ekspluatatsii transportnykh sredstv (statia 264 UK RF). Cand. Sci. (Law) Thesis. Omsk; 2018. 213 p. (In Russian).
  9. Judgment of the Dankov Municipal Court (Lipetsk Oblast) of February 25, 2019 No. 1-1/2019 1-69/2018 on the case No. 1-1/2019. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/MGz4TQyU3CHJ/> (accessed: 31.07.2023). (In Russian).
  10. Petrovykh V. L. To the question of establishing casual relationships for about road accidents. *Bulletin of the Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia*. 2016;(2):13–16. (In Russian).
  11. Judgment of the Batyrevsky District Court (Chuvash Republic) of January 14, 2019 No. 1-1/2019 1-2/2018 1-34/2017 on the case No. 1-1/2019 URL: <https://sudact.ru/regular/doc/SWhoWcCW0uHy/> (accessed: 31.07.2023). (In Russian).
  12. Kuptsov V. A., Markelov A. G. Features and training subject of proof in criminal cases for bigger road accident on the law Russia. *Vestnik of the Russian University of Cooperation*. 2017;(1):117–120. (In Russian).

#### **Информация об авторе**

**Л. В. Пинчук** – кандидат юридических наук, доцент.

#### **Information about the author**

**L. V. Pinchuk** – Candidate of Sciences (Law), Docent.