

УДК 343.618:343.85

ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВИНЫ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Мидловец М. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В работе исследуются участники дорожно-транспортного происшествия как потенциальные субъекты преступлений, предусмотренных ст. 264, 264.1, 268 Уголовного кодекса Российской Федерации, а именно: водитель, пассажир, пешеход. Автором исследуются теоретические научные наработки в области определения субъекта и формы вины, объективной стороны дорожно-транспортных преступлений. В соответствии с нормами Уголовного кодекса Российской Федерации и Правилами дорожного движения определяется круг участников дорожного движения, которые своими противоправными действиями создают аварийную обстановку на дороге. Предлагается расширить установленный в Уголовном кодексе перечень субъектов дорожно-транспортного преступления такой категорией, как водитель и/или пассажир другого транспортного средства, спровоцировавший дорожно-транспортное происшествие. В статье исследуются проблемы квалификации таких деяний и сложность привлечения к уголовной ответственности определенных лиц. В работе анализируется проблема определения формы вины дорожно-транспортных преступлений, которая должна определяться отдельно, исходя из отношения лица к общественно опасным последствиям и к нарушению Правил дорожного движения. Автором предлагается установление уголовной ответственности за умышленное дорожно-транспортное преступление. В работе высказывается необходимость совершенствования законодательства в вопросе установления уголовной ответственности не за нарушение Правил дорожного движения, а за создание аварийной обстановки, что привело к общественно опасным последствиям, что позволит исключить привлечение невиновного участника дорожно-транспортного происшествия к уголовной ответственности.

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, субъект, объективная сторона, создание опасной дорожной ситуации, вина, умысел, неосторожность.

На сегодня аварийность на автотранспорте является одной из острейших социально-экономических проблем, о чем свидетельствует статистика дорожно-транспортных происшествий. Так, в 2015 г. на территории Российской Федерации по данным ГИБДД РФ было зарегистрировано 184 000 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 23 114 и ранено – 231 197 человек. За 2016 г. эти показатели составляют соответственно 126 205 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадало 160 668 человек, погибло – 14 646 [12]. При этом к уголовной ответственности за дорожно-транспортное преступление в 2015 г. было привлечено 28 257 человек, а за первое полугодие 2016 г. – 39 353 человека [6].

С другой стороны, статистические данные Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации говорят о том, что к уголовной ответственности привлекались лишь субъекты преступлений, предусмотренные ст. 264, 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее по тексту – УК РФ). Свидетельствует ли это о том, что такие участники дорожного движения, предусмотренные ст. 268 УК РФ как пассажиры, пешеходы, иные участники

дорожного движения, не совершали таких преступлений? Или же такие показатели указывают на проблемы квалификации деяний указанных лиц и привлечения их к уголовной ответственности?

Как справедливо отмечает Н. И. Пикуров, такая ситуация усугубляется тем, что законодатель стремится решить проблему преступности на автотранспорте лишь изменением ответственности водителей за нарушение правил безопасности движения, что в итоге приводит к тому, что «водитель практически постоянно находится в ситуации крайне высокого риска на грани объективного вменения любых неблагоприятных последствий использования автомобиля» [11, с. 46].

По нашему мнению, разрешение данной проблемы кроется в исследовании самой дорожной обстановки с учетом действий всех участников дорожного движения. Так, безопасное функционирование транспорта и безопасность дорожного движения зависят от неукоснительного соблюдения соответствующих правил всеми участниками движения. М. В. Баранчикова пишет: «В транспортном потоке их действия взаимосвязаны, и каждый рассчитывает на строго определенное поведение других лиц, в связи с чем координирует свои действия» [4]. Именно поэтому нам представляется целесообразным начинать процесс квалификации дорожно-транспортных преступлений с определения субъекта и объективной стороны, которые содержат «первоначальные сведения о совершенном деянии и деятеле, воспринимаются правоприменителем непосредственно, а уже по ним устанавливаются объект и субъективная сторона» [7, с. 66].

Согласно действующему уголовному законодательству, субъектом дорожно-транспортного преступления является лицо, нарушившее Правила дорожного движения, что привело к общественно опасным последствиям, а именно смерти или причинению тяжкого вреда здоровью человека. В соответствии со ст. 264, 264.1, 268 УК РФ, субъектом дорожно-транспортных преступлений может быть водитель транспортного средства, пассажир, пешеход и иные участники дорожного движения. При этом, согласно п. 1.2 Правил дорожного движения, водителем транспортного средства является лицо, управляющее каким-либо транспортным средством: погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо, а также лицо, обучающее вождению. Данное расширение субъектов уголовной ответственности является совершенно оправданным, позволяет поддерживать правопорядок на дорогах как со стороны лиц, непосредственно управляющих транспортным средством, так и иных участников дорожного движения. Исходя из диспозиций ст. 264, 264.1, 268 УК РФ, субъектом дорожно-транспортного преступления может быть физическое вменяемое лицо (ст. 19), достигшее 16-ти летнего возраста (ст. 20), управляющее механическим транспортным средством и нарушившее правила дорожного движения или правила безопасного движения и эксплуатации транспорта, что привело к причинению тяжкого или особо тяжкого вреда здоровью человека либо смерти.

С другой стороны, не ясно, кого следует понимать под другими участниками движения, если из них исключены лица, управляющие транспортными средствами, непосредственно нарушившие Правила дорожного движения. Мы считаем, что здесь следует рассматривать водителя и/или пассажира другого транспортного средства, которые своими противоправными действиями создали аварийную обстановку, вынудившую водителя другого транспортного средства, пешехода

нарушить Правила дорожного движения, что привело к наступлению предусмотренных уголовным законом общественно-опасных последствий.

При этом все указанные лица будут признаваться субъектами дорожно-транспортного преступления в том случае, если такое общественно-опасное деяние было совершено в процессе движения этого механического транспортного средства. На этом особенно настаивает В. В. Кирюшкин [8, с. 5], и мы поддерживаем его позицию, так как без движения невозможно наступление общественно-опасных последствий. На это также указывает и сама объективная сторона дорожно-транспортного преступления, которая заключается в нарушении Правил дорожного движения путем совершения определенных противоправных действий, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям.

Наиболее распространенными ситуациями являются столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, падение пассажиров, падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо), падение транспортного средства при перепаде высот (с обрыва, эстакады и т. д.), его съезд в какой-либо водоем, наезд на погонщика, отсоединение во время движения прицепа и т. п.

Но указанные дорожно-транспортные происшествия возникают лишь вследствие нарушения участниками дорожного движения Правил дорожного движения, как следствие – аварийная обстановка. При этом С. Трофимов выделяет два вида возможных воздействий субъектов преступления с точки зрения механизма воздействия на объект транспортного преступления: прямое и опосредованное причинение общественно опасных последствий [15], где прямое воздействие на транспорт осуществляется водителем, а опосредованное иными участниками дорожного движения, а именно: водителями других транспортных средств, пешеходами, пассажирами.

Так, законодатель относит дорожно-транспортные преступления к неосторожным, где форма вины определяется наступившими последствиями. С другой стороны, в юридической науке много лет ведутся дискуссии по поводу наличия двух форм вины в данных преступлениях – умысла и неосторожности, где умысел выражается в умышленном нарушении Правил дорожного движения, а неосторожность – в наступивших последствиях (смерти лица, причинении тяжкого вреда его здоровью). С одной стороны, в большинстве случаев дорожно-транспортных преступлений так все и происходит.

Опровергая возможность установления двойной формы вины в дорожно-транспортных преступлениях, С. В. Тарасов говорит о том, что в таком случае дорожно-транспортное преступление всегда будет признаваться умышленным, а общественно-опасные последствия не будут учитываться. При этом любое нарушение Правил дорожного движения будет признаваться умышленным преступлением [14, с. 165–166].

Но нам представляется данная проблема шире. Так, дорожно-транспортные преступления следует разграничивать на умышленные и неосторожные в

зависимости от отношения субъекта преступления к наступившим последствиям и непосредственно его отношения к объективной стороне.

Так, в зависимости от наступивших последствий дорожно-транспортное преступление может быть умышленным, когда лицо желало причинения вреда здоровью или жизни человека, сознательно совершило наезд на пешехода, столкновение с другим транспортным средством, велосипедистом. Неосторожным такое преступление будет в случае небрежного, самонадеянного нарушения Правил дорожного движения, что привело к нежелательному для субъекта последствию. Только таким образом, отдельно закрепив в УК РФ умышленное дорожно-транспортное преступление, законодатель сможет разграничить умысел и неосторожность в таких преступлениях, что тогда будет согласовываться с позицией С.В. Тарасова.

С другой стороны, возможны ситуации, когда лицо (водитель, пешеход, пассажир, водитель другого транспортного средства) нарушило Правила дорожного движения, в чем проявляется прямой умысел – лицо сознательно умышленно нарушает правила, пренебрегая законом. При этом создает аварийную обстановку для других участников дорожного движения, вынуждая их нарушать Правила. Для таких лиц нарушение Правил дорожного движения характеризуется отсутствием умысла. Также нельзя здесь говорить и о неосторожности, так как в данном случае лицо своими действиями пытается избежать наступления более тяжелых последствий. То есть здесь можно говорить об отсутствии вины вообще. Но непосредственно причинение предусмотренного диспозициями статей УК РФ вреда человеку совершается действиями этого водителя. И на практике именно водитель транспортного средства, причинившего вред жизни или здоровью человека, будет привлекаться к уголовной ответственности, не будучи виновным.

Сама такая ситуация противоречит ст. 14 УК РФ, предусматривающей наступление уголовной ответственности лишь при наличии вины. Для разрешения этой проблемы следует устанавливать причинную связь, которую следует выявлять путем анализа дорожной обстановки и непосредственно аварийной ситуации, а именно определения всех участников дорожно-транспортного происшествия, их действий, а также определения того, какие именно неправомерные действия создали аварийную ситуацию и спровоцировали дорожно-транспортное преступление.

Именно поэтому М. В. Баранчикова [4], О. Н. Бондарчик [5], Б. Лукьянов [9], В. В. Намнясев [10], З. Б. Соктоев [13] при расследовании дорожно-транспортного преступления настаивают на разрешении таких вопросов: установление условий аварийной обстановки, кем они были созданы. Мы поддерживаем их позицию, так как противоправные действия лиц, создающих аварийную обстановку на дороге, имеют особо важное значение для определения формы вины. Интересным и заслуживающим внимания представляется предложение З. Б. Соктоева об установлении уголовной ответственности не за нарушение Правил дорожного движения, а за «создание опасной ситуации вследствие нарушения» водителем, пассажиром, пешеходом, иным участником дорожного движения правил безопасности движения (правил дорожного движения для водителя) и эксплуатации транспорта, повлекших причинение общественно опасных последствий [13, с. 64].

Таким образом, для успешного противодействия дорожно-транспортной преступности необходимым является разграничение форм вины за такие

преступления путем установления в УК РФ отдельно уголовной ответственности за умышленное совершение дорожно-транспортного преступления, а для правильного применения уголовного закона, точной квалификации дорожно-транспортного происшествия и привлечения к уголовной ответственности исключительно виновного следует расширить и конкретизировать круг лиц, подпадающих под признаки субъекта дорожно-транспортного преступления, и установления уголовной ответственности не за причинение общественно-опасных последствий, а за создание аварийной ситуации, которая привела к их наступлению.

Список литературы

1. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 декабря 1995 г., N 50. ст. 4873.
2. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [Текст] // Собрание законодательства РФ. 2007. N 7. Ст. 837.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. N 25. ст. 2954.
4. Баранчикова М. В. Проблемы квалификации нарушений Правил дорожного движения пешеходами // Мировой судья, 2011, № 8. URL: <http://www.center-bereg.ru/m1356.html>
5. Бондарчик О. Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: Криминологический и уголовно-правовой аспекты: Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. 12.00.08; МВД России. Санкт-Петербургский университет. – СПб., 2005. – 23 с.
6. Данные судебной статистики Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации. – URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79>
7. Зворыгина С. А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2011. – № 3 (17). – С. 66–76.
8. Кирюшкин В. В. Проблемы квалификации и расследования дорожно-транспортных происшествий // Учебно-методическое пособие. – Вологда. – 2014. – 76 с.
9. Лукьянов Б. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях // Российская юстиция. – № 12, 2002. - URL: <http://www.center-bereg.ru/m3964.html>
10. 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.
11. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. – М.: РАП, 2011. – С. 46.
12. Показатели состояния безопасности дорожного движения. – <http://stat.gibdd.ru/>
13. Соктоев З. Б. О взаимообусловленности причинной связи и вины в дорожно-транспортных преступлениях // Уголовное право. – 2013. – № 4. – С. 62–67.
14. Тарасов С. В. Проблемы определения формы вины в транспортных преступлениях. – Тамбов: Грамота, 2014. – № 9 (47): в 2-х ч. Ч. II. – С. 164–167.
15. Трофимов С. Особенности установления субъективной стороны преступлений в сфере использования транспорта. – URL: <http://www.lawmix.ru/comm/5904>

Midlovetts M. V. The Problems of Determining the Subject of a Road Traffic Offenses // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т. 2 (68). № 3. – P. 84–89.

The article study the participants in a traffic accident, as potential subjects of crimes under Art. 264, 264.1, 268 of the Criminal Code of the Russian Federation, namely the driver, passenger, pedestrian. The author examines the theoretical research achievements in the domain of the subject and the form of guilt, the objective side of road traffic offenses. In accordance with the provisions of the Criminal Code of the Russian Federation and of traffic rules is determined by the number of participants of traffic that their illegal actions create an emergency situation on the road. It is proposed to extend the established in the Criminal Code list of the subjects of a traffic offenses with such categories as a driver and / or passenger of another vehicle, provoked a traffic accident. The article examines the problems of qualification of such acts and the complexity

of the criminal prosecution of certain persons. The paper analyzes the problem of determining the shape of the guilt of traffic offenses, which should be determined separately based on the relationship of a person to socially dangerous consequences and violations of traffic regulations. The author proposes the criminalization of intentional traffic offense. The paper expressed the need to improve the legislation in question of criminal liability for the creation of an emergency situation, which led to a socially dangerous consequences, but not for violation of traffic rules, that would eliminate an innocent party to a traffic accident in the criminal liability.

Keywords: road traffic offense, the subject, the objective side, creating a dangerous traffic situation, guilt, intent, carelessness.

Spisok literatury

1. Federal'nyj zakon ot 10.12.1995 N 196-FZ «O bezopasnosti dorozh-nogo dvizhenija». // Sobranii zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 11 dekabnja 1995 g., N 50, st. 4873.
2. Federal'nogo zakona ot 9 fevralja 2007 g. № 16-FZ «O transportnoj bezopasnosti» [Tekst] // Sobranie zakonodatel'stva RF. – 2007. – № 7. St. 837.
3. Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 13 ijunja 1996 g. N 63-FZ. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 17 ijunja 1996 g. N 25 st. 2954.
4. Baranchikova M. V. Problemy kvalifikacii narusenij Pravil do-rozhnogo dvizhenija peshehodami // Mirovoj sud'ja. – 2011. – № 8. URL: <http://www.center-bereg.ru/m1356.html>
5. Bondarchik O. N. Prestupnye narushenija pravil dorozhnogo dvizhenija i jekspluatacii transportnyh sredstv i ih preduprezhdenie: Kriminologičeski i ugolovno-pravovoj aspekty : Avtoref. diss. ... kand. jurid. nauk. 12.00.08; MVD Rossii. Sankt-Peterburgskij universitet. – SPb., 2005. – 23 s.
6. Dannye sudebnoj statistiki Sudebnogo Departamenta pri Verhov-nom Sude Rossijskoj Federacii. <http://www.cdep.ru/index.php?id=79>
7. Zvorygina S. A. Aktual'nye voprosy ugolovno-pravovoj ocenki sub#ektov dorozhno-transportnyh prestuplenij // Juridicheskaja nauka i pravo-ohranitel'naja praktika. – 2011. – №3 (17). – S.66 – 76.
8. Kirjushkin V. V. Problemy kvalifikacii i rassledovanija dorozhno-transportnyh proisshestvij // Uchebno-metodicheskoe posobie. – Vologda. – 2014. – 76 s.
9. Luk'janov B. Forma viny v dorozhno-transportnyh pravonarushenijah // Rossijskaja justicija. – № 12, 2002. - URL: <http://www.center-bereg.ru/m3964.html>
10. Namnjasev Vitalij Vladimirovich Osobennosti ugolovnoj otvet-stvennosti lic, upravljajushhijh transportnymi sredstvami, pri obojudnom narushenii pravil dorozhnogo dvizhenija // Teorija i praktika obshhestvennogo razvitija . 2014. №20. S.111-113.
11. Pikurov N. I. Kvalifikacija transportnyh prestuplenij: Nauchno-prakticheskoe posobie. – M.: RAP. 2011. – S. 46.
12. Pokazateli sostojanija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija. <http://stat.gibdd.ru/>
13. Soktoev Z. B. O vzaimoobuslovennosti prichinnoj svjazi i viny v do-rozhno-transportnyh prestuplenijah. // Ugolovnoe pravo. – 2013. – № 4. – S. 62 – 67.
14. Tarasov S. V. Problemy opredelenija formy viny v transportnyh prestuplenijah. – Tambov: Gramota, 2014. – № 9 (47): v 2-h ch. Ch. II. – C. 164 – 167.
15. Trofimov S. Osobennosti ustanovlenija subektivnoj storony pre-stuplenij v sfere ispol'zovanija transporta. URL: <http://www.lawmix.ru/comm/5904>.