

УДК 343.914

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП: АДМИНИСТРАТИВНАЯ ИЛИ УГОЛОВНАЯ?

Волошин А. И., Деревянкина С. А.

*Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского; Московский государственный
юридический университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)*

В статье поднимается вопрос о необходимости введения в Уголовный кодекс Российской Федерации нормы об установлении уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия. Авторами проанализированы статистические данные по количеству возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с невыполнением обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием, а также показатели демографических потерь от смертности и травматизма в результате аварий. В статье также выявляются мотивационные аспекты поведения участников ДТП, побуждающие к оставлению места происшествия и неоказанию помощи пострадавшим лицам. Кроме того, рассматриваются проблемы правильной квалификации действий лиц, совершивших оставление в опасности при ДТП, криминалистические методики расследования данных правонарушений, а также возможные последствия ужесточения ответственности за данные действия.

Ключевые слова: оставление места дорожно-транспортного происшествия, оставление в опасности, безопасность дорожного движения, ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия.

Все чаще средства массовой информации сообщают нам о шокирующих случаях жестокости и безразличия водителей, виновных в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) и скрывшихся с места правонарушения. Тем самым они не только оставляют пострадавших в беспомощном состоянии, но и подвергают опасности остальную машинопоток. Повышение безопасности дорожного движения давно является одним из приоритетных направлений государственной политики.

Аварийность на российских дорогах превратилась в серьезную социально-экономическую проблему, которая ежедневно наносит непоправимый материальный, травмирующий ущерб и забирает десятки жизней людей. Причем более тяжелых последствий можно было бы избежать, если бы виновные водители оставались на месте ДТП и оказывали посильную своевременную помощь пострадавшим.

Первый заместитель председателя комитета Государственной Думы Российской Федерации по контролю и регламенту О. А. Нилов на встрече с представителями Парламентской газеты 4 февраля 2019 года представил статистику по количеству возбужденных дел об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 2 ст. 12.27 КоАП. За 2016 год зафиксирован 168271 случай, за 2017 – 167388, за 2018 – 167255. Хотя ежегодные показатели не возрастают, их стабильность также не свидетельствует о повышении безопасности на дорогах. В каждом десятом от общего количества случаев ДТП водитель-виновник скрывался: в 2016 году произошло 17100 таких происшествий, в которых погибло 958 человек, ранено – 17200. В 2017 году – 16191 ДТП, погибших – 910 человек, ранено – 16394. В 2018 году – 15729 ДТП, с мест которых виновник сбежал, при этом погибло 736, а ранено 16129 чело-

век. По статистике 70% пострадавших погибали до прибытия в медицинское учреждение [1].

С целью снижения отрицательных показателей ежегодной статистики в октябре 2018 года в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации (далее – Государственная Дума) активно поступали различные законопроекты, связанные с уголовной ответственностью. При этом многие были направлены на ужесточение уголовной ответственности или условий назначения наказания. Среди них числились законопроекты, разработанные Министерством внутренних дел Российской Федерации, которые на данный момент находятся на рассмотрении Государственной Думы и уже прошли первое чтение [2]. Документ вносит поправки в ст. 264 и 264¹ Уголовного Кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) и ст. 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), усиливая уголовную ответственность водителей, оставивших место ДТП, если наступили последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти одного и более лица. «Беглецам» теперь будет грозить наказание в виде принудительных работ на срок до 3 лет либо лишение свободы на срок от 4 до 9 лет.

Интересно то, что до весны 2018 года среди законодателей обсуждалась идея о смягчении существующей административной нормы (ст. 12.27 КоАП РФ), устанавливающей наказание за оставление места ДТП. Так, первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по государственному строительству и законодательству В. И. Лысаков утверждал, что лишение права управления транспортными средствами на срок от 1 года до 1,5 лет или административный арест на срок до 15 суток – мера «излишняя», а целесообразнее всего назначить возмещение материального вреда [3]. Однако теперь практически решено – быть уголовной ответственности.

Поводом такой кардинальной смены политики послужило принятое Конституционным Судом Российской Федерации (далее – Конституционный Суд РФ) Постановление от 25.04.2018 г. № 17-П, установившее неконституционность ст. 264 УК РФ в связи с запросом Ивановского суда [4]. Суд увидел нарушение конституционных принципов равенства и справедливости: оспариваемая норма не позволяет признать водителя находящимся в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, если он скрылся с места ДТП, так как делать подобный вывод можно только исходя из результатов медицинского освидетельствования либо отказа от его прохождения (ст. 12.26 КоАП). Следовательно, пьяному водителю выгоднее покинуть место аварии, нежели дожидаться сотрудников ГИБДД. Своим постановлением КС РФ, по сути, обязал федерального законодателя внести в действующее правовое регулирование соответствующие изменения.

Стоит напомнить, что до 2003 г. в УК РФ содержалась отдельная статья 265, которая устанавливала уголовную ответственность за оставление места ДТП. По мнению И. В. Танаги, причинами утраты силы данной нормой являлись ее несовершенство, неточность и неэффективность, а судебная практика того времени лишь подтверждала неопределенность в истолковании содержания ее диспозиции [5, с. 52].

После внесенных изменений ст. 264 УК РФ стала применяться по совокупности со ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности». Пленум Верховного Суда Российской Федерации (далее – ВС РФ) в своем постановлении от 09.12.2008 г. № 25 разъяснил,

что ст. 125 УК РФ должна вменяться, если виновник ДТП своими действиями поставил потерпевшего в опасное для жизни или здоровья состояние и скрылся с места аварии, не оказав ему посильную необходимую помощь [6]. Однако и здесь имеются недостатки в описании признаков преступного поведения и связанные с этим проблемы квалификации деяния.

Так, довольно сложно определить, действительно ли потерпевший находился в беспомощном состоянии, когда, например, имел возможность самостоятельно передвигаться или свидетели-очевидцы своевременно оказали ему требуемую помощь. Кроме того, как заметили Н. А. Бояркина, А. Е. Денисова, С. С. Корсакова, должно быть установлено, что «потерпевший в результате ДТП остался жив либо же скончался в последствии [7, с. 26]. Если же смерть наступила мгновенно, то состав преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ, отсутствует, так как фактически виновник ДТП не оставлял потерпевшего в заведомо опасном для жизни и здоровья состоянии. Пострадавший уже был мертв, и помочь ему все равно бы не удалось. С этой позицией можно не согласиться, ведь скрывшийся с места ДТП водитель не мог знать наверняка о состоянии жертвы, что, по сути, можно приравнять к оставлению его в опасности.

В связи со сложившейся неопределенностью необходимо разобраться в сущности понятия «оставление места ДТП». Законодательно определение не закреплено, однако исходя из п. 2.5, 2.6 Правил дорожного движения (далее – ПДД), его можно сформулировать в широком и узком смыслах. В широком смысле оставление (покидание) места дорожно-транспортного происшествия – это удаление причастного к нему водителя с места аварии на значительное расстояние и время. В узком смысле – отсутствие водителя, причастного к ДТП, на месте происшествия к моменту прибытия сотрудников ГИБДД, за исключением случаев, признанных законом уважительными причинами. К таковым относятся перемещение транспортного средства на обочину с целью освобождения проезжей части, а также самостоятельное доставление экстренных пострадавших в ближайшую медицинскую организацию, с последующим возвращением на место аварии [8].

Пункт 2.5, 2.6 ПДД, кроме того, устанавливают обязанности и порядок действий водителей в случаях ДТП. Так, водитель обязан остановить транспортное средство или не трогать его с места, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки. Не следует менять местоположение предметов, которые могут иметь значение для дальнейшего расследования происшествия, определить наличие пострадавших. В случае обнаружения последних участник ДТП должен обеспечить оказание им медицинской помощи (самостоятельно или вызвать бригаду скорой помощи), вызвать сотрудников полиции, установить фамилию, имя, отчество и адреса свидетелей-очевидцев, а в случае необходимости освобождения проезжей части – зафиксировать положение транспортных средств, следов и предметов аварии путем фото- или видеосъемки либо иными способами. Эти элементарные правила выполняет основная масса водителей, попавших в ДТП. Однако есть и те, кто не только пренебрегает ими, но и всячески пытается избежать ответственности за содеянное, скрываясь от сотрудников полиции.

Обстоятельства, которые толкают водителей на побег, довольно разнообразны. Чаще всего автомобилисты таким образом стараются скрыть свое состояние алкогольного, наркотического или иного опьянения на момент управления транспорт-

ным средством. Ведь уже через непродолжительный промежуток времени определить наличие опьяняющих веществ в организме становится затруднительным, что, как уже было сказано, помогает водителям избежать более строгого наказания. Кроме того, страх ответственности за содеянное может оказаться сильнее совести и здравого смысла. Сложно понять, чем руководствуется человек на тот момент, ведь с развитием современной техники и систем дорожного видеонаблюдения становится все сложнее скрыться и остаться совершенно незамеченным. Есть множество других причин оставления виновниками места ДТП: срочная встреча, опоздание на работу, необходимость экстренной госпитализации пассажира и т.д. Однако какими бы экстремальными ни были обстоятельства, водитель обязан найти способ оказать помощь и содействие пострадавшим.

Если же нарушитель все-таки сбегает, то в дело вступают следователь (дознатель), сотрудники ОВД. Расследование уголовных дел, возбужденных по фактам ДТП, с мест которых водители скрылись, представляет определенную сложность с точки зрения криминалистической методики. Во-первых, имеет важное значение установление способа покидания виновным места аварии. Если автомобилист скрылся на собственной машине, то необходимо допросить возможных свидетелей-очевидцев, потерпевших на наличие сведений об основных характеристиках транспортного средства: государственный номер, цвет, модель и т. д., по возможности организовать преследование. Если нарушитель оставил свой автомобиль и скрылся в неизвестном направлении, то спектр возможных следственных действий значительно расширяется.

По мнению В. В. Сергеева и А. А. Канова, в первую очередь следует произвести осмотр транспортного средства на предмет обнаружения следов лица, управлявшего автомобилем [9, с. 58]. Если автомобиль был угнан, то возникает проблема отграничения следов водителя и законного владельца машины. Её решение помогает установить лицо, причастное к совершению преступления. Для этого в состав оперативно-следственной группы могут быть включены криминалисты, специалисты-автотехники, специалисты-трасологи, эксперты и др. Следы могут носить биологический (отпечатки пальцев, кровь, слюна и др.), вещественный (одежда или ее части, личные вещи, предметы) характер. Благодаря им возможно идентифицировать человека по генетическим признакам.

Не стоит забывать и о таком эффективном способе розыска лица, как выемка записей с камер видеонаблюдения и видеофиксации. Это могут быть стационарные, мобильные дорожные видеокамеры; системы наружного наблюдения магазинов, производственных, служебных и иных зданий; записи с видеорегистраторов автомобилей, в зону обзора которых могло попасть место аварии.

Но не смотря на всю эффективность вышеперечисленных способов расследования ДТП, с мест которых водитель скрылся, по статистике 6-10 % таких преступлений не раскрывается. Ведь, к сожалению, не в каждом случае свидетели происшествия ждут сотрудников полиции, чтобы дать показания. Их может не быть вовсе, как и любых иных источников сведений, если авария произошла вне населенного пункта или ином пустом участке дороги. Оставление места ДТП именно в таких условиях приводит к наиболее опасным последствиям, начиная от смерти пострадавших и заканчивая образованием новых ДТП (например, в случае плохой ви-

димости на дороге автомобилист не заметил аварии) и, как следствие, увеличение количества жертв.

Именно поэтому принятие закона, ужесточающего ответственность за оставление места ДТП – верный шаг в борьбе с произволом на российских дорогах. Во-первых, принимаемая норма устранил существующий пробел в уголовно-правовом регулировании, который был выявлен КС РФ. Во-вторых, поправка позволит дисциплинировать водителей в будущем, убедит, что соблюдение правил дорожного движения в случаях ДТП – наилучший вариант поведения виновника относительно его дальнейшей ответственности. В-третьих, снизится тяжесть последствий аварий, особенно в случаях причинения тяжкого вреда жизни и здоровью людей, которым медицинская и иная помощь будет оказана более своевременно. В-четвертых, повысится состояние защищенности иных участников дорожного движения и его безопасности в целом.

В современном обществе проблема оставления человека в опасности, неоказание помощи ближнему требует не только четкого правового регулирования, но и повышения уровня морально-нравственного воспитания граждан. Нам нужны человечность, доброта, умение сочувствовать. Без этих качеств наша жизнь превратиться в одно насилие, и тогда обществу не помогут ни законы, ни суд.

Список литературы

1. Что ждёт водителя за оставление места ДТП? Электронное периодическое издание «Парламентская газета» – 04.02.2019. < <https://www.pnp.ru> > (последнее посещение – 3 марта 2019 г.).
2. Законопроект № 575754-7 «О внесении изменения в статью 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (об уточнении административной ответственности за оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся); Законопроект № 575472-7 «О внесении изменений в статьи 264 и 264-1 Уголовного кодекса Российской Федерации» (об уточнении уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения) // Система обеспечения законодательной деятельности Государственной автоматизированной системы «Законотворчество» (СОЗД ГАС «Законотворчество»). < szrf.km.duma.gov.ru/ASOZD > (последнее посещение – 3 марта 2019 г.).
3. Малютин Д. Новые правила при ДТП: в тюрьму за попытку к бегству. Сбежавших с места ДТП водителей могут приравнять к пьяным лихачам // «Газета.Ру» – Главные новости дня – 24.07.2018. < <https://www.gazeta.ru> > (последнее посещение – 3 марта 2019 г.).
4. Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 N 17-П "По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда" // СПС «КонсультантПлюс». < www.consultant.ru > (последнее посещение – 3 марта 2019 г.).
5. Танага И. В. Нужна ли в Уголовном Кодексе Российской Федерации специальная норма уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия? // Вестник Краснодарского университета МВД России. – 2014. – № 4 (26). – С. 50-54.
6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) "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" // СПС «КонсультантПлюс». < www.consultant.ru > (последнее посещение – 3 марта 2019 г.).
7. Н. А. Бояркина, А. Е. Денисова, С. С Корсакова. Квалификация действий виновных лиц, совершивших оставление в опасности при дорожно-транспортном происшествии // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2012. – № 3. – С. 25-29.
8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 04.12.2018) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // СПС «КонсультантПлюс». < www.consultant.ru > (последнее посещение – 3 марта 2019 г.).

9. В. В. Сергеев, А. А. Канов. О некоторых проблемах установления лиц, скрывшихся с мест совершения дорожно-транспортных преступлений // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2015. – С. 57-62.

Voloshin A. I., Derevyankina S. A. Responsibility for leaving the scene of an road accident: administrative or criminal? // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72). № 3. – P. 110–115.

The article raises the question of the need to introduce in the Criminal Code of the Russian Federation rules on criminal liability for leaving the scene of a road accident. The authors analyzed statistical data on the number of initiated cases of administrative offenses related to the failure to perform duties due to a traffic accident, as well as indicators of demographic losses from mortality and injuries as a result of accidents. The article also identifies the motivational aspects of the behavior of the participants in the accident, leading to the abandonment of the scene and the failure to provide assistance to injured persons. In addition, problems of correct qualification of actions of persons committed to remain in danger in an accident, forensic methods of investigating these offenses, as well as the possible consequences of stricter responsibility for these actions are considered.

Key words. Leaving the scene of a road accident, a leaving in danger, road safety, responsibility for leaving the scene of an road accident.

Spisok literatury

1. Chto zhdyot voditelya za ostavlenie mesta DTP? EHlektronnoe periodicheskoe izdanie «Parlamentskaya gazeta» – 04.02.2019. < <https://www.pnp.ru> > (poslednee poseshchenie – 3 marta 2019 g.).
2. Zakonoproekt № 575754-7 «O vnesenii izmeneniya v stat'yu 12.27 Kodeksa Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarusheniyah» (ob utochnenii administrativnoj otvetstvennosti za ostavlenie voditelem mesta dorozhno-transportnogo proisshestiya, uchastnikom kotorogo on yavlyalsya); Zakonoproekta № 575472-7 «O vnesenii izmenenij v stat'i 264 i 264-1 Ugolovnogo kodeksa Rossijskoj Federacii» (ob utochnenii ugolovnoj otvetstvennosti za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya) // Sistema obespecheniya zakonodatel'noj deyatel'nosti Gosudarstvennoj avtomatizirovannoj sistemy «Zakonotvorchestvo» (SOZD GAS «Zakonotvorchestvo»). < szrf.km.duma.gov.ru/ASOZD > (poslednee poseshchenie – 3 marta 2019 g.).
3. Maljutina D. Novye pravila pri DTP: v tyur'mu za popytku k begstvu. Sbezhavshih s mesta DTP voditelej mogut priravnyat' k p'yanyam lihacham // «Gazeta.Ru» – Glavnye novosti dnya – 24.07.2018. < <https://www.gazeta.ru> > (poslednee poseshchenie – 3 marta 2019 g.).
4. Postanovlenie Konstitucionnogo Suda RF ot 25.04.2018 N 17-P "Po delu o provere konstitucionnosti punkta 2 primechanij k stat'e 264 Ugolovnogo kodeksa Rossijskoj Federacii v svyazi s zaprosom Ivanovskogo oblastnogo suda" // SPS «Konsul'tantPlyus». <www.consultant.ru> (poslednee poseshchenie – 3 marta 2019 g.).
5. Tanaga I. V. Nuzhna li v Ugolovnom Kodekse Rossijskoj Federacii special'naya norma ugolovnoj otvetstvennosti za ostavlenie mesta dorozhno-transportnogo proisshestiya? // Vestnik Krasnodarskogo universiteta MVD Rossii. – 2014. – № 4 (26). – S. 50-54.
6. Postanovlenie Plenuma Verhovnogo Suda RF ot 09.12.2008 N 25 (red. ot 24.05.2016) "O sudebnoj praktike po delam o prestupleniyah, svyazannyh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya i ehkspluatscii transportnyh sredstv, a takzhe s ih nepravomernym zavladeniem bez celi hishcheniya" // SPS «Konsul'tantPlyus». <www.consultant.ru> (poslednee poseshchenie – 3 marta 2019 g.).
7. N. A. Boyarkina, A. E. Denisova, S. S Korsakova. Kvalifikaciya dejstvij vinovnyh lic, sovershivshih ostavlenie v opasnosti pri dorozhno-transportnom proisshestvii // Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii. – 2012. – № 3. – S. 25-29.
8. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 23.10.1993 N 1090 (red. ot 04.12.2018) "O Pravilah dorozhnogo dvizheniya" (vmeste s "Osnovnymi polozheniyami po dopusku transportnyh sredstv k ehkspluatscii i obyazannosti dolzhnostnyh lic po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya") // SPS «Konsul'tantPlyus». <www.consultant.ru> (poslednee poseshchenie – 3 marta 2019 g.).
9. V. V. Sergeev, A. A. Kanov. O nekotoryh problemah ustanovleniya lic, skryvshihsiya s mest soversheniya dorozhno-transportnyh prestuplenij // Problemy pravoohranitel'noj deyatel'nosti. – 2015. – С. 57-62.