

УДК 343.618:343.85

ВОЗМЕЩЕНИЕ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО ПРЕДМЕТОМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Мидловец М. В., Соляной А. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В работе исследуется дорожный транспорт как предмет дорожно-транспортных преступлений, а также место дорожного транспорта в системе источников повышенной опасности. Авторами исследуются теоретические научные наработки в области определения предмета посягательства, а также источника и объекта повышенной опасности в контексте уголовного законодательства и отраслевых, специализированных нормативно-правовых актов Российской Федерации. В соответствии с законами Российской Федерации по обеспечению дорожно-транспортной безопасности раскрывается предмет дорожно-транспортных преступлений, который выступает особым элементом отграничения данных преступлений от других составов, общественная опасность которых имеет такие же последствия, а именно преступлений против жизни и здоровья человека. Авторами исследуются нормы уголовного и гражданского законодательства о возмещении вреда, причиненного деятельностью, создающей повышенную опасность, а также соотношение норм об ответственности за причинение вреда дорожно-транспортным преступлением и непосредственно возмещение такого вреда. В работе высказывается необходимость принятия закона об источниках повышенной опасности, который раскрывал бы сущность такой деятельности и виды объектов повышенной опасности, а также разработки нормативов по отнесению объектов материального мира к той или иной категории объектов повышенной опасности в зависимости от их качественных характеристик.

Ключевые слова: дорожно-транспортное средство, эксплуатация транспорта, дорожно-транспортные преступления, предмет, источник повышенной опасности, объект повышенной опасности, возмещение вреда.

В современных условиях транспорт является неотъемлемой частью жизни общества, при этом обладает высокой степенью общественной опасности, поэтому вопрос законодательной регламентации уголовно-правовой ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений приобретает особую актуальность в связи с высокой динамичностью уголовного законодательства. Но помимо уголовной ответственности виновного, для потерпевшего большое значение имеет вопрос возмещения вреда, причиненного таким преступлением, поэтому следует обратить внимание и на соответствие уголовного и гражданского законодательства по данному вопросу.

Так, Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ) в Главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» в ст. 264, 264.1 предусматривает уголовную ответственность за совершение действий, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспорта, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть. Но в данных статьях законодатель не определяет порядок возмещения

вреда, причиненного такими действиями, которое может заключаться в возмещении утраченного потерпевшим заработка (дохода), который он имел либо определенно мог иметь, а также дополнительно понесенных расходов, вызванных повреждением здоровья, в том числе расходов на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение (ч. 1 ст. 1085 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), возмещении расходов на погребение (ст. 1094 ГК РФ), возмещение ущерба в результате смерти кормильца (ст. 1088 ГК РФ), возмещении имущественного вреда, причиненного преступлением.

В соответствии с положениями ст. 264, 264.1 УК РФ уголовная ответственность за дорожно-транспортные преступления наступает в случае причинения тяжкого вреда здоровью человека либо его смерти. Таким образом, при совершении данного преступления всегда есть потерпевший – лицо, которому преступлением причинен тяжкий вред здоровью или лицо/лица, потерявшие кормильца в результате его смерти. Согласно ч. 3, 4 ст. 42 УК РФ, потерпевший имеет право на возмещение имущественного вреда, причиненного преступлением, а также расходов, понесенных в связи с его участием в ходе предварительного расследования и в суде, включая расходы на представителя, и морального вреда в денежном выражении. Такими же правами наделен гражданский истец.

Возмещение вреда регулируется положениями Главы 59 «Обязательства вследствие причинения вреда» ГК РФ. Особое значение для потерпевших от дорожно-транспортных преступлений имеет ст. 1079 ГК РФ, в которой предусмотрен такой вид ответственности, как возмещение вреда, причиненного деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Часть 1 ст. 1079 ГК РФ гласит: «Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т. п.; осуществление строительной и иной связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности...» [4]. При этом вред может быть причинен и как деятельностью, создающей повышенную опасность, так и самим источником повышенной опасности.

Но оперируя такими терминами, законодатель не дает четкого определения «источнику повышенной опасности» или «объекту повышенной опасности» ни в ГК РФ, ни в других нормативно-правовых актах [1–4]. При этом предусматривая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспорта, законодатель в УК РФ вообще не использует таких терминов. Единственным положением, связывающим дорожно-транспортные преступления и возмещение вреда, причиненного деятельностью, создающей повышенную опасность, является перечисление в ст. 264 УК РФ транспортных средств, таких как автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство (трактор, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми предоставляется специальное право) и отнесение в ч. 1 ст. 1079 ГК РФ использование транспортного средства к деятельности, создающей по-

вышенную опасность. Такое «размытое» соотношение ответственности за преступление лишает потерпевшего в полной мере восстановить свои нарушенные права и возместить понесенные потери. Для исключения возможных ошибок и неточностей в правоприменительной практике по данному вопросу необходимо четкое соответствие терминологии в законодательстве, обобщение вопросов применения и эксплуатации источников повышенной опасности в одном нормативно-правовом акте с указанием четкой классификации таких объектов.

В юридической науке есть большое количество публикаций, связанных с осмыслением понятия источника повышенной опасности, но тем не менее ученые не пришли к единому мнению не только в понимании сущности данного термина, но и в его юридическом определении. Были разработаны три основные теории, суть которых сводится к следующему:

1. источник повышенной опасности – это деятельность, создающая опасность причинения вреда (М. М. Агарков, Б. С. Антимонов). Данная теория еще называется «теория деятельности» и получила свое отражение в п. 17 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28 апреля 1994 года № 3 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного здоровью», где разъясняется, что источником повышенной опасности надлежит признавать любую деятельность, осуществление которой дает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и иных объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами [5].

2. это свойства предметов, непознанные еще наукой и техникой, еще не полностью поддающиеся контролю человека (Т. Б. Мальцман, Е. А. Флейшиц);

3. это физический объект материального мира, который при определенных количественных и качественных параметрах не поддается контролю со стороны человека (А. А. Собчак, О. А. Красавчиков, А. М. Белякова) – «теория объекта» [13, с. 17].

Поскольку указанные теории не противоречат одна другой, было высказано мнение, что источник повышенной опасности – это как деятельность, так и использование объектов, которые могут причинить вред (А. П. Сергеев, С. К. Шишкин). По сути, такова же и позиция законодателя. Данная концепция получила название «теория движущихся вещей», согласно которой источником повышенной опасности «являются вещи, оборудование, находящиеся в процессе эксплуатации и создающие при этом повышенную опасность» [6].

С другой стороны, для правоприменительной деятельности большое значение имеет именно «теория объекта», так как устанавливая ответственность владельца объекта повышенной опасности, законодатель не определяет, какие именно вещи материального мира относятся к ним. Статья 1079 ГК РФ ограничивается лишь примерным перечнем таких источников: «транспортные средства, механизмы, электрическая энергия высокого напряжения, атомная энергия, взрывчатые вещества, сильнодействующие яды и т. п.; строительная и иная, связанная с ней деятельность и др.» [4].

В юридической литературе были выделены некоторые признаки (свойства) объекта повышенной опасности, к которым относят неустойчивость (мощность, сложность), неопределенность развития процесса, высокая вероятность причинения вреда окружающим, необратимость разрушительного процесса, который они вызывают [13, с. 18]; неподконтрольность и вредоносность [11].

Исходя из высказанных в научных трудах подходов в понимании источника повышенной опасности и свойств таких источников, были сформулированы черты

объекта повышенной опасности как материального объекта: 1) вовлеченного в деятельность юридического лица, гражданина; 2) обладающее само по себе или наделенное человеком вредоносными свойствами; 3) создающее повышенную вероятность причинения вреда окружающим; 4) не поддающееся полному и всеобъемлющему контролю над ним со стороны человека, несмотря на принятие им всех мер предосторожности и осмотрительности [10].

В зависимости от происхождения источник опасности может быть: природный, антропогенный или смешанный – природно-антропогенный.

По форме энергии, заключенной в соответствующем материальном объекте, источники (объекты) повышенной опасности подразделяются на: а) физические, которые, в свою очередь, подразделяются на механические (транспорт), электрические (системы высокого напряжения) и тепловые (паросиловые установки); б) физико-химические, к которым относятся радиоактивные материалы; в) химические, которые объединяют отравляющие (яды, наркотические средства), взрывоопасные (некоторые газы) и огнеопасные (некоторые виды топлива); г) биологические, которые делятся на зоологические (дикие животные) и микробиологические (некоторые штаммы микроорганизмов) [7].

Таким образом, мы видим, что деятельность по управлению и эксплуатации дорожно-транспортного средства отвечает всем признакам источника повышенной опасности, а дорожно-транспортное средство выступает в таком случае объектом повышенной опасности. Являясь предметом преступления, под которым в теории уголовного права понимается вещь или другой физический (вещественный) предмет внешнего мира, предусмотренный уголовным законом, путем незаконного воздействия на который наносится вред соответствующим охраняемым уголовным законом общественным отношениям, благам и интересам либо создается угроза причинения такого вреда [11, с. 15], дорожно-транспортным средством наносится вред здоровью и жизни человека, а также имущественный вред, подлежащие возмещению. Но отсутствие четкого законодательного закрепления термина «источник повышенной опасности» и «объект повышенной опасности», а также их классификации, значительно усложняет восстановление прав, нарушенных ДТП.

Значительное внимание и большой интерес к вопросу источника повышенной опасности говорит в первую очередь о наличии спорных, неоднозначных вопросов в его определении и установлении, что негативно сказывается на практике. Также это свидетельствует о необходимости принятия отдельного закона (нормативов), который определял бы сущность источника повышенной опасности и классифицировал объекты повышенной опасности в зависимости от их качественных характеристик, где отдельную категорию занимали бы транспортные средства: воздушный, железнодорожный, морской, дорожный транспорт, который определял бы конкретный вид дорожного транспорта как объекта повышенной опасности, подразделенного в зависимости от назначения, мощности, габаритов и др. Это во многом упростит привлечение к ответственности, создаст больше гарантий соблюдения правил и норм эксплуатации конкретного объекта повышенной опасности в зависимости от характера его вредоносности. Тем более, в трудах современных ученых есть все необходимые разработки по данному вопросу.

Таким образом, подводя итог, мы можем сделать вывод, что предметом дорожно-транспортных преступлений является объект повышенной опасности ввиду своих качественных характеристик, но отсутствие в действующем законодательстве четкого указания на такую сущность дорожно-транспортного средства, определения классификации источников повышенной опасности, может привести к проблемам применения законодательства о возмещении вреда, причиненного деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих. Именно поэтому принятие

закона об источниках повышенной опасности и разработка нормативов по отнесению того или иного объекта материального мира к конкретной категории объектов повышенной опасности имеет большое значение для возмещения вреда, причиненного нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

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. Федерального закона от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [Текст] // Собрание законодательства РФ. 2007. N 7. Ст. 837.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 29 января 1996 г. N 5 ст. 410.
4. 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.
5. О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного здоровью: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28 апреля 1994 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 1994. № 7.
6. Бикеев И. И. Понятие и виды объектов повышенной опасности в уголовном праве // Актуальные проблемы экономики и права. 2007. № 1 (1). URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-i-vidy-obektov-povyshennoy-opasnosti-v-ugolovnom-prave>.
7. Долинская В. В. Источники повышенной опасности // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2009, № 9. <http://www.center-bereg.ru/k1527.html>.
8. Кузнецов И. В. Понятие и виды предметов преступлений в уголовном праве России : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2007. – 26 с.
9. Любимов Л. В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения: Дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08. – М.: РГБ, 2005. – 234 с.
10. Редин М. П. Понятие источника повышенной опасности и правовая природа (сущность) обязательства из причинения вреда его действием. «Российская юстиция», 2008, N 2. <http://www.center-bereg.ru/b11152.html>.
11. Румянцев М. Б. Новая концепция понятия источника повышенной опасности как категории гражданского права. <https://www.sovremennoopravo.ru/m/articles/view/>
12. Тебряев А. А. О понятии источника повышенной опасности // ЮРИСТ. – № 3, 2003. [http://online.arbt.ru/vestnik/60\(76\)/247163.htm](http://online.arbt.ru/vestnik/60(76)/247163.htm).
13. Щедрин Н. В. Источник повышенной опасности, объект повышенной охраны и меры безопасности // Государство и право – 2008. – № 7. С. 16–24.

Midlovet M.V., Solyanoj A.V. Compensation for Damage, Caused by the Subject of Road Transport Crime // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 4. – P. 83–88.

The article study the road transport as an object of traffic offenses, and the place of road transport in the system of sources of increased danger. The author explores the theoretical scientific developments in the field of definition of the object of attacks, as well as the source and the object of increased danger in the context of criminal law and industry-specialized legal acts of the Russian Federation. In accordance with the laws of the Russian Federation to ensure road safety reveals the subject of road traffic offenses, which serves a distinct element distinguishing such crimes from other trains, public danger which has the same effect, namely crimes against human life and health. The author examines the provisions of criminal and civil law for damages caused by the activities, creating increased risk, as well as the ratio of the rules on liability for damage to road traffic offense and compensation for such damage. The article expressed the need of the adoption of the law on the sources of increased danger, which would disclose the nature of such activities and the types of high-risk, as well as the development of standards for classifying material objects to a category of high-risk, depending on their quality characteristics.

Keywords: road vehicle, transport operation, road traffic offense, the subject, the source of high-risk, the object of high risk, compensation for damage.

Spisok literatury

1. Federal'nyj zakon ot 10.12.1995 N 196-FZ «O bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija». // Sobranii zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 11 dekabnja 1995 g., N 50, st. 4873.
2. Federal'nogo zakona ot 9 fevralja 2007 g. N 16-FZ «O transportnoj bezopasnosti» [Tekst] // Sobranie zakonodatel'stva RF. 2007. N 7. St. 837.
3. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii ot 26 janvarja 1996 g. N 14-FZ. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii ot 29 janvarja 1996 g. N 5 st. 410.
4. 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.
5. O sudebnoj praktike po delam o vozmeshhenii vreda, prichinennogo zdo-rov'ju: Postanovlenie Plenuma Verhovnogo Suda RF ot 28 aprelja 1994 g. // Bjulleten' Verhovnogo Suda RF. 1994. № 7.
6. Bikeev I. I. Ponjatie i vidy ob#ektov povyshennoj opasnosti v ugolov-nom prave // Aktual'nye problemy jekonomiki i prava. 2007. №1 (1). URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-i-vidy-obektov-povyshennoj-opasnosti-v-ugolovnom-prave>
7. Dolinskaja V. V. Istochniki povyshennoj opasnosti. / "Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika", 2009, N 9. <http://www.center-bereg.ru/k1527.html>
8. Kuznecov I. V. Ponjatie i vidy predmetov prestuplenij v ugolovnom prave Rossii : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. Cheljabinsk, 2007. – 26 s.
9. Ljubimov L.V. Dorozhno-transportnye prestuplenija: problemy zakono-datel'nogo konstruirovaniya sostavov i differenciacii otvetstvennosti uchastnikov dorozhnogo dvizhenija: Dis. ... kand. jurid. nauk 12.00.08 .-M.: RGB, 2005. – 234 s.
10. Redin M. P. Ponjatie istochnika povyshennoj opasnosti i pravovaja pri-roda (sushhnost') objazatel'stva iz prichinenija vreda ego dejstviem. "Rossijskaja justicija", 2008, N 2. <http://www.center-bereg.ru/b11152.html>
11. Rumjancev M.B. Novaja koncepcija ponjatija istochnika povyshennoj opasnosti kak kategorii gra-zhdanskogo prava. <https://www.sovremennoepravo.ru/m/articles/view/>
12. Tebrjaev A. A. O ponjatii istochnika povyshennoj opasnosti. "JuRIST", N 3, 2003. [http://online.arbt.ru/vestnik/60\(76\)/247163.htm](http://online.arbt.ru/vestnik/60(76)/247163.htm)
13. Shhedrin N.V. Istochnik povyshennoj opasnosti, ob#ekt povyshennoj ohrany i mery bezopasnosti // Gosudarstvo i pravo – 2008. – № 7. S. 16–24.