

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 343.346

© Ахмяров Рустам Шамильевич
— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Вопросы преступного нарушения правил дорожного движения

Аннотация. Актуальность данной статьи вызвана тем, что положение дел с аварийностью на дорогах Российской Федерации, связанной с движением и эксплуатацией автомобильного транспорта, представляет острейшую социально-экономическую проблему, имеющей место не только в России, но и в других странах. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий в мире гибнут и получают ранения больше 10 млн человек, а от происшествий, связанных с автомобильным транспортом, ежегодно причиняется огромный социально-экономический ущерб, около 500 млрд долл. в год [1].

В статье рассматриваются проблемные вопросы состояния безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Определяются преступность и наказуемость нарушений Правил дорожного движения. Раскрываются специфические особенности квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, а также других транспортных преступлений. Указывается на содержание составов рассматриваемых преступлений, являющихся двуобъектными, имеющими два последствия, из которых одно является определяющим для квалификации, характеризующихся двумя формами вины и в большинстве случаев двумя деяниями.

Ключевые слова: транспортные преступления; квалификация; Правила дорожного движения; объект преступления; формы вины; преступные последствия.

© Akhmyarov R.
— graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Questions of criminal violation of traffic rules

Abstract. The relevance of this article is due to the fact that the situation

with accidents on the roads of the Russian Federation associated with the movement and operation of road transport, is an acute socio-economic problem that occurs not only in Russia but also in other countries. Every year more than 10 million people are killed and injured as a result of road accidents in the world, and from accidents related to road transport, annually causes huge socio-economic damage, about 500 billion dollars per year.

The problematic issues of the state of traffic safety and operation of vehicles are considered. Crime and punishability of traffic violations are defined. Specific features of qualification of the crimes provided by Art. 264 of the criminal code of the Russian Federation, and also other transport crimes are revealed. The content of the offences in question, which are two-object, having two consequences, of which one is decisive for the characterization, characterized by two forms of guilt and in most cases two acts, is indicated.

Keywords: traffic offences; qualifications; Rules of the road; the object of the crime; guilt; criminal consequences.

В последние годы прошлого и в начале нынешнего столетия в нашей стране произошли серьезные изменения: многие граждане стали собственниками не только легковых автомашин, но автобусов и грузовых автомашин, а также иных транспортных средств. Значительное увеличение автопарка в стране при одновременном снижении организации дорожного движения и ухудшения качества дорог привели к резкому повышению количества дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), весьма часто приводящим к жертвам среди водителей, пассажиров, пешеходов. Это привело к росту количества и опасности транспортных происшествий и преступлений, связанных с движением и эксплуатацией транспортных средств, к авариям и катастрофам, приводящим к человеческим жертвам, повреждению и уничтожению имущества. Дорожно-транспортные происшествия причиняют российской экономике и в целом обществу громадный материальный, социальный, демографический ущерб. С 2007 по 2016 г. в результате ДТП погибли 271 тыс. человек, были ранены 2,5 млн человек, погибло почти 9 тыс. детей в возрасте до 16 лет, а всего пострадало 227 тыс. детей. Каждый третий погибший в ДТП был в наиболее активном трудоспособном возрасте от 26 до 40 лет. Пятая часть всех пострадавших в ДТП стали инвалидами. 2016 г. ознаменовался 173 694 ДТП, при которых пострадало 241 448 человек, из которых погибло 20 308 человек [2].

Свыше 85% ДТП происходит при нарушении водителями транспортных средств правил дорожного движения, на указанную долю ДТП приходится больше 80% погибших и больше 90% раненых. В 2016 г. совершено 7,9% ДТП водителями, имеющими опыт вождения автомобилем меньше 2 лет. По их вине погибло 1154 и ранено 16 953 человека. В эти же годы 10,4% водителей, совершивших ДТП, находились в нетрезвом состоянии, а число

погибших при этом увеличилось с 2007 по 2016 г. в 1,8 раза [2].

Российская Федерация ежегодно теряет от ДТП около 2% ВВП (внутреннего валового продукта), что сопоставимо с валовым продуктом Республики Татарстан или Краснодарского края [3].

Отметим то, что свыше 70% ДТП регистрируются в городах и населенных пунктах, при которых гибнет больше 40% от всех погибших в ДТП, и получают ранения около 70% пострадавших.

Не меньшую тревогу вызывает состояние аварийности на дорогах страны вне населенных пунктов. Наибольшая тяжесть последствий характерна для ДТП на автомобильных дорогах федерального значения и на их платных участках, что обусловлено высокой скоростью дорожного движения на них. В 2016 г. тяжесть последствий ДТП на федеральных дорогах составила 15 погибших на 100 пострадавших, приблизительно та же картина на платных дорогах.

Возможность погибнуть в автокатастрофе в России *намного выше*, чем в Европе. Так, в 2016 г. в Российской Федерации с населением 146,8 млн человек погибло 20 308 человек, а во всех вместе взятых странах Европейского Союза с населением 510,1 млн человек, погибло 25 500 человек. На 100 тыс. населения в 2016 г. в России погибло 13 человек, этот же показатель для Швеции — 2,7, для Германии — 3,9, для Великобритании — 2,8 на 100 тыс. населения.

Российская Федерация осуществляет борьбу с нарушениями Правил дорожного движения, в том числе преступного характера, для чего предусмотрен ряд статей в Уголовном кодексе Российской Федерации (далее — УК РФ), устанавливающих ответственность за такие преступления. Отечественный законодатель объединил составы транспортных преступлений в гл. 27 УК РФ. И только нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины отнесено к ст. 350 гл. 33 «Преступления против военной службы» одноименного разд. XI УК РФ.

Несмотря на постоянно растущее количество ДТП, спрос на автомобили в нашей стране будет расти с каждым годом, невзирая на удорожание стоимости бензина, дизельного топлива и других горюче-смазочных материалов. С каждым годом увеличивается количество машин, особенно за счет импорта и производства на заводах России по иностранным технологиям легковых автомобилей, а также грузовых тягачей. Естественно, что с ростом парка автотранспортных средств будет расти и количество ДТП и преступлений. В ближайшем будущем проблема безопасности дорожного движения приобретет еще большую актуальность, а потому уже в настоящее время возникла острая необходимость принятия неотложных мер организационного, правового и технического характера по обеспечению более высокой эффективности работы правоохранительных органов, осуществляющих борьбу с

рассматриваемыми происшествиями и преступлениями. Важное место в реализации этих мер отводится органам предварительного расследования, прежде всего, дознания.

Официальная статистика свидетельствует, что в деятельности подразделений дознания и следствия коренных позитивных изменений пока не произошло. Некоторое уменьшение численных показателей в начале нынешнего столетия никак не означает, что на дорогах улучшилась обстановка. Это явилось следствием декриминализации причинения в результате ДТП средней тяжести вреда здоровью человека. Изменения, внесенные в УК РФ в 2003 г., оставили уголовно-наказуемыми только ДТП, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть людей, исключив уголовную ответственность за причинение средней тяжести вреда здоровью человека, что сразу же искусственно «сократило» количество преступных нарушений Правил дорожного движения в угоду конъюнктурщикам.

В чем же основная причина низкой раскрываемости ДТП? По нашему мнению, это просчеты в организации этой деятельности. Наиболее распространенными недоработками являются:

- недостаточно оперативное реагирование на заявления и сообщения о ДТП;

- отсутствие должного взаимодействия работников дознания, а также следователей с сотрудниками других служб и подразделений органов внутренних дел;

- волокита при производстве первоначальных безотлагательных следственных действий либо отказ от их проведения;

- недостаточное использование технико-криминалистических средств при осмотре места ДТП, что приводит к низкой результативности осмотра, а также неприменение необходимых средств, методов и наиболее эффективных тактических приемов;

- недостаточное использование специальных методических разработок сотрудников экспертно-криминалистических и научных учреждений, а также возможностей розыскных, оперативно-справочных и криминалистических учетов [3, с. 137—140].

Эти недостатки являются постоянными и приводят к негативным последствиям, значительно затрудняющим установление объективной истины по расследуемым преступлениям, что объясняется отсутствием у многих следователей, дознавателей и сотрудников оперативных подразделений соответствующих знаний, умений и профессиональных навыков, а также знаний специфики ДТП, их квалификации и расследования.

Особенность квалификации рассматриваемых преступлений заключается в том, что основные трудности возникают с определением и точной фиксацией обстоятельств происшествия, установлением

механизма причинения вреда, а вопросы квалификации отодвигаются на второй план, представляясь более легкой задачей. Но это далеко не так, ибо квалификацию преступления нельзя оторвать от процесса установления обстоятельств ДТП, так как сама по себе юридическая оценка содеянного представляет собой многофункциональную задачу, связанную с анализом и сопоставлением нормативного материала, отличающегося значительным объемом. Между тем неверная квалификация сводит на нет все усилия, затраченные на установление фактических обстоятельств ДТП.

А квалификация преступных деяний, сопряженных с ДТП, затруднительна и в том, что здесь не всегда правильно определяются элементы составов этих преступлений. В данных преступлениях всегда присутствуют два объекта: 1) здоровье и жизнь человека; 2) интересы широкого круга физических и юридических лиц, в том числе общества и государства, заинтересованных в точном соблюдении Правил дорожного движения. И вот здесь кроется загвоздка. Даже если будет установлено, что нарушение указанных правил, бесспорно, имело место, но не было причинения тяжкого вреда здоровью человека или причинения ему смерти, то не будет и преступления, поскольку в подобных преступлениях такой объект преступного посягательства, как здоровье человека или его жизнь, имеют решающее значение. При их отсутствии — отсутствует и преступление, а может иметь место только административный проступок [4, с. 15—20; 5, с. 17—184]. Далее, в анализируемых преступлениях требуется обязательное установление причинной связи между нарушением соответствующих правил и наступившими последствиями.

Кроме того, субъектом преступного нарушения Правил дорожного движения, повлекшего названные в законе последствия, может быть любое лицо, управлявшее транспортным средством, но достигшее 16-летнего возраста (ч. 2 ст. 20 УК РФ). Если же виновное лицо не достигло этого возраста — преступление также исключается.

При квалификации рассматриваемых преступлений возникает необходимость со стороны правоприменителя устанавливать полную, развернутую норму, нарушенную водителем, определить весь круг нормативных актов, с которыми связан уголовный закон, выявить те из них, которые были нарушены, а среди последних выявить нарушения, образующие признаки состава преступления. Это результат бланкетного характера диспозиции большинства статей о преступлениях данного вида. Такие общественно опасные деяния называют преступлениями со смешанной противоправностью [6, с. 26—34].

Проблемам борьбы с ДТП посвящено немало работ, в которых обстоятельно рассмотрены многие вопросы расследования и квалификации преступлений данной категории, применения административного и уголовного законодательства. Особо заслуживает

внимания работы профессора Н. И. Пикурова [7, с. 46; 8].

Проблемы развития преступности в сфере дорожного движения связаны с взаимодействием разнообразных социальных групп (правоприменителей, правонарушителей), составляющих общество и различающихся своим статусом. Полное и всестороннее исследование данного феномена возможно только на основе взаимодействия разнообразных гуманитарных и естественных наук, каждая из которых изучает его под своим углом зрения, с помощью специфических способов, методов, средств.

Основой криминализации нарушений Правил дорожного движения являются положения УК РФ, определяющие преступность и наказуемость ДТП, а также сложившаяся практика применения положений уголовного закона при расследовании преступлений.

Научно-практическая значимость данной статьи определяется актуальностью самой темы; анализом отдельных аспектов применения уголовного закона, связанных со спецификой бланкетного способа конструирования состава ДТП; определением конкретного нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; установлением причинной связи между нарушением правил и наступившими последствиями; установлением признаков субъекта преступления; разработкой юридического закрепления квалификации содеянного в соответствующем процессуальном документе.

Литература

1. О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации: Государственный доклад // РГ. — 2003. — 11 сент.
2. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы // РГ. — 2018. — 25 янв.
3. Суденко, В. Е. [Криминалистические учеты — важнейшее средство борьбы с преступлениями](#) // [Право и государство: теория и практика](#). — 2016. — № 6 (138).
4. Суденко, В. Е. [Транспортные преступления: особенности квалификации](#) // [Транспортное право и безопасность](#). — 2016. — № 11 (11).
5. Суденко, В. Е. [Транспортные преступления и их анализ](#) // [Мир транспорта](#). — 2013. — Т. 11. — № 4 (48).
6. Суденко, В. Е. [Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации](#) // [Транспортное право и безопасность](#). — 2017. — № 2 (14).
7. Пикуров, Н. И. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // [Уголовное право](#). — 2009. — № 5.
8. Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений : научно-практ. пособие. — М. : РАП, 2011.

Literature

1. On the state of road safety in the Russian Federation: state report // WG. — 2003. — 11 Sept.
2. Road safety strategy in the Russian Federation for 2018—2024 // WG. — 2018. —

January 25.

3. Sudenko, V. E. Forensic accounting-the most important means of combating crimes // Law and the state: theory and practice. — 2016. — № 6 (138).
4. Sudenko, V. E. Transport crimes: features of qualification // Transport law and safety. — 2016. — № 11 (11).
5. Sudenko, V. I. Transport of a crime and their analysis // World of transport. — 2013. — Vol. 11. — № 4 (48).
6. Sudenko, V. E. Establishment of type of the vehicle, character of incident and their compliance to the signs specified in article 264 of the Criminal code of the Russian Federation // Transport law and safety. — 2017. — № 2 (14).
7. Pikunov, N. I. Delimitation of part of a traffic related crime of crimes // Criminal law. — 2009. — № 5.
8. Pikunov, N. I. Qualified traffic offenses : nauchno-prakt. benefit. — M. : RAP, 2011.