

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346

© Суденко Владимир Егорович

— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского Университета транспорта (МИИТ); почетный работник сферы образования Российской Федерации

Дорожно-транспортные происшествия и преступления: причины, проблемы борьбы с ними

Аннотация. В статье рассматриваются положения уголовного и уголовно-процессуального права, определяющие преступность и наказуемость дорожно-транспортных происшествий, а также отдельные затруднения, возникающие при их раскрытии и расследовании; определяются некоторые причины, их вызывающие, и условия, способствующие совершению подобных деяний. Раскрываются некоторые недостатки и упущения законодательного, организационного и технического характера, не способствующие своевременному предупреждению и раскрытию подобных общественно опасных деяний. Делается вывод, что полное, всестороннее и объективное исследование рассматриваемых происшествий и преступлений возможно только на основе четкого взаимодействия разнообразных гуманитарных, в том числе правовых, и естественных — технических, строительных, экспертных наук, каждая из которых изучает эти деяния под своим углом зрения, посредством использования специфических для них способов, методов и средств.

Ключевые слова: происшествия; преступления; автотранспортное средство; дорога; водитель автомобиля; дознаватель; следователь.

© Vladimir E. Sudenko,

— Candidate of Law, docent, associate professor of the department 'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics', Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT), honorary worker of higher education of the Russian Federation

Traffic accidents and transport crimes: their reasons and the problems of dealing with them

Abstract. The paper considers the provisions of criminal and criminal procedural law that determine the criminality and penalty of road accidents, as well as certain difficulties in their disclosure and investigation. There have been identified certain causes and favorable conditions for their commission. There have been considered some drawbacks of legislative, organizational and technical nature do not contribute to the timely prevention and disclosure of such socially dangerous acts. It has been concluded that a complete, comprehensive and objective study of the transport incidents, accidents and crimes is possible on the basis of a clear interaction among various humanitarian (including legal) and natural, i.e. technical, construction, forensic sciences, each of which studies these actions from its own point of view by the use of specific methods, tools and technologies.

Keywords: accidents; crimes; vehicle; road; car driver; inquiry officer; investigator.

В нашей стране за 10 лет — с 2007 по 2016 г. — в дорожно-транспортных происшествиях погибло свыше 271 тыс. человек, кроме того ранено 2,5 млн человек, пострадало 227 тыс. детей, не достигших 16 лет, а 9 тыс. из них погибли. Третья часть всех погибших на автодорогах — это люди от 26 до 40 лет, т.е. активные трудоспособные лица. Почти каждый пятый пострадавший в дорожно-транспортном происшествии и преступлении стал инвалидом. Каждый год экономические потери от дорожно-транспортных преступлений составляют почти 2% валового внутреннего продукта, что сопоставимо с валовым продуктом Краснодарского края или Республики Татарстан [1].

Проблемы изучения дорожно-транспортных происшествий связаны с взаимодействием разнообразных социальных групп: правоприменителей, правонарушителей, нейтральных лиц (свидетелей, экспертов, понятых и др.), составляющих общество, но различающихся по своим статусам. В то же время полное и всестороннее исследование данного вида правонарушений 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.

Аварийность на автомобильном транспорте является бедой не только для нашей страны, но и для большинства государств мира. В результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно более 10 млн человек в мире погибают и получают ранения. По информации Всемирного банка дорожно-транспортные происшествия наносят социально-экономический ущерб на сумму свыше 500 млрд долл. в год [1].

В последние годы в нашей стране произошли значительные изменения в части наличия автомобильного транспорта у населения. Многие граждане стали собственниками не только легковых автомашин, но и автобусов, грузовых автомашин, а также иных транспортных средств. Значительное повышение автопарка в стране при одновременном снижении организации дорожного движения и ухудшения качества дорог привели к резкому повышению количества дорожно-транспортных происшествий, весьма часто приводящих к жертвам водителей, пассажиров, пешеходов. Это привело к росту количества и опасности транспортных происшествий и преступлений, к авариям и катастрофам, приводящим к человеческим жертвам и уничтожению имущества.

Ежегодно на территории РФ регистрируется 160—180 тыс. дорожно-транспортных происшествий. В 2018 г. зафиксировано 168 099 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 18 214 человек, 214 853 человека ранено. Из зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий почти четвертая часть совершена водителями в возрасте от 30 до 40 лет, за которыми следуют лица от 40 до 50 лет. В то же время лицами в возрасте старше 70 лет допущено меньше всего происшествий, совершенных достигшими совершеннолетия водителями, т.е. в 20 с лишним раз меньше, чем лицами от 30 до 50 лет. Таким образом, официальная статистика подтверждает следующий вывод: разгоревшаяся в последнее время полемика о необходимости запретить лицам пожилого возраста (старше 60 лет) вождение автотранспортного средства не только не состоятельна, но противоречит действительному положению дел с аварийностью на дорогах.

В Российской Федерации смертность от дорожно-транспортных происшествий (почти 19 человек на 100 тыс. населения) в 3—4 раза выше, чем в ведущих странах Европы (Норвегия, Швеция, Англия, Германия) и Азии (Япония), а также Австралии [1].

Для усиления борьбы с дорожно-транспортными преступлениями и преступлениями в других отраслях транспортной инфраструктуры (железнодорожный, воздушный, морской, водный транспорт и метрополитен), законодатель выделил составы транспортных преступлений в гл. 27 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Несмотря на постоянно растущее количество дорожно-транспортных преступлений, с каждым годом спрос на автомобили будет неуклонно расти, а численность автопарка увеличиваться, особенно за счет импорта грузовых автомобилей и тягачей, если только нефтяные и иные топливные компании, в том числе реализующие топливо (Лукойл, Роснефть, Газпром и др.) не добьются от правительства еще большего повышения розничных цен на бензин и дизельное топливо, и так немалые для нашей нефте- и газобогатейшей страны. Не снижается импорт и легковых автомобилей из европейских стран, Китая, Южной Кореи и Японии. И это несмотря на строительство в России заводов по выпуску

автомобилей иностранных марок, что объясняется низким качеством их российской сборки. Естественно, что с ростом парка автотранспортных средств будет расти и количество дорожно-транспортных правонарушений и преступлений.

Немаловажную роль в обеспечении автотранспортной безопасности играет и качество дорог, когда даже на платных участках федеральных автомобильных трасс постоянно вводятся ограничения в связи с ремонтом буквально «вчера» построенных дорог. В то же время упование властей только на увеличение штрафов за превышение скорости, за другие нарушения Правил дорожного движения вряд ли приведут к положительному результату, поскольку штрафы, вместо устранения многочисленных пробелов в организации дорожного движения, значительного улучшения качества дорог, вряд ли станут панацеей от дорожно-транспортных происшествий, часто перерастающих в преступления.

Имеются довольно значительные недостатки в подготовке водителей во многих коммерческих школах, осуществляющих эту деятельность; упущения в организации дорожного движения и использовании запрещающих и ограничивающих без надобности знаков, вызывающих раздражение у водителей, низкое качество большей части автомобильных дорог на территории нашей страны, отсутствие у большинства автомобилей советского, а затем и российского производства (Волги, Жигули, УАЗы, Москвичи, эксплуатирующиеся до настоящего времени) подушек безопасности, других элементов пассивной безопасности, отсутствие культуры вождения у подавляющего большинства водителей (85% всех дорожно-транспортных происшествий совершили лица, управляющие транспортными средствами и неоднократно нарушавшие правила дорожного движения), являются основными причинами дорожно-транспортных происшествий [1].

В ближайшем недалеком будущем проблема безопасности дорожного движения не только не сгладится, но приобретет еще большую актуальность, и потому уже сейчас необходимо принятие срочных правовых, организационных, технических мер по обеспечению эффективной деятельности правоохранительных органов в борьбе с данным видом преступности. Важное место в реализации этих мер отводится органам предварительного расследования. Между тем официальная статистика свидетельствует, что в деятельности подразделений дознания и следствия значительных позитивных изменений пока не происходит. Из года в год растет остаток не раскрытых уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям, их остаток в целом по стране постоянно возрастает.

Основной причиной низкой раскрываемости дорожно-транспортных преступлений являются просчеты в организации этой деятельности, наиболее существенные из которых:

а) запоздалое реагирование на заявления и сообщения о происшествии;
б) слабое взаимодействие между лицами, расследующими автотранспортные происшествия, и другими службами правоохранительных органов, надзирающими органами Минтранса России, Росавтодора и т.д.;

в) недостаточное использование технико-криминалистических средств при осмотре места автотранспортного происшествия по причине их отсутствия или неумения ими пользоваться;

г) недостатки в использовании специальных знаний экспертами-криминалистами и другими работниками экспертных государственных и негосударственных некоммерческих и коммерческих учреждений в производстве экспертиз по дорожно-транспортным происшествиям [2, стр. 151—154; 3, стр. 150—155] и др.

Указанные недостатки являются постоянными и приводят к негативным последствиям, влияют на установление объективной истины по расследуемым делам о дорожно-транспортных происшествиях [5, стр. 60—73]. Это объясняется отсутствием у многих следователей, дознавателей и оперативно-розыскных работников профессиональных знаний и умений в этой отрасли, а также в связи с особенностями дорожно-транспортных преступлений и методики их расследования.

Особенность расследования преступлений в сфере транспортной инфраструктуры, в том числе в случае преступного нарушения движения или эксплуатации транспортных средств, состоит в трудностях определения и точного установления всей совокупности обстоятельств, сопровождающих данное происшествие, а кроме того, и установления механизма причинения ущерба или вреда. Лицо, производящее дознание, или следователь, полагают, что основным в данных происшествиях является установление последствий, а квалификация деяния, считают они, не вызывает затруднений после установления последствий. Однако, полагаем, что такое отношение вряд ли оправдано, так как квалификация данных общественно опасных деяний как многофункциональная задача неразрывно связана с процессом выяснения всех обстоятельств данного происшествия, и его правовая оценка — это задача, направленная на анализ и сопоставление обстоятельств деяния и нормативного материала регулирующего подобные явления и имеющего довольно большой объем. В то же время ошибочная квалификация подобных происшествий может свести и, к сожалению, сводит на нет всю ранее проделанную довольно сложную, проводимую и в дождь, и в снег, и в жару работу инспекторов ГИБДД по установлению фактических обстоятельств происшествия для установления истины по уголовному делу [5, стр. 60—73].

По причине наличия бланкетных диспозиций статей о транспортных преступлениях правоприменители должны наиболее полно устанавливать и разворачивать правовую норму, нарушенную лицом, управляющим транспортным средством, установить все нормативные акты, связанные с

данной нормой уголовного закона и определить нарушенные пункты таких актов и далее выявить признаки, образующие состав данного преступления. Такие общественно опасные деяния можно отнести к преступлениям со смешанной противоправностью.

Полное, всестороннее и объективное расследование дорожно-транспортных происшествий и преступлений будет эффективным только при взаимодействии гуманитарных (в том числе уголовно-правовой и уголовно-процессуальной), технических, строительных (многие дорожные преступления происходят из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, мостов, тоннелей и т.д.) наук, каждая из которых направлена на изучение происшествия (преступления) под своим углом зрения, с помощью присущих только ей специфических способов, методов, средств.

Проблемам борьбы с дорожно-транспортными преступлениями посвящено немало работ, в которых обстоятельно рассмотрены многие вопросы расследования и квалификации преступлений данной категории, применения административного и уголовного законодательства, среди которых работы С. Н. Антонова, Б. А. Куринова, В. В. Лукьянова, Н. Г. Иванова, С. М. Корабельникова, А. И. Коробова, Н. И. Пикурова [6; 7, стр. 46], Б. В. Россинского [8], Чугаева А. И. [9] и др.

Литература

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы: утверждена распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р.
2. Суденко, В. Е. Субъекты производства судебной экспертизы // В сборнике: Сотрудничество в сфере экспертной деятельности Материалы Международного круглого стола. — 2018. — С. 151—154.
3. Суденко, В. Е. Отдельные проблемы негосударственных экспертных учреждений. В книге: Будущее российского права: концепты и социальные практики V Московский юридический форум. XIV Международная научно-практическая конференция (Кутафинские чтения) : материалы конференции : в 4 частях. — 2018. — С. 389—392.
4. Суденко, В. Е. Эксперты и экспертизы в уголовном судопроизводстве. В сборнике: Актуальные проблемы судебно-экспертной деятельности в уголовном, гражданском, арбитражном процессе и по делам об административных правонарушениях Материалы VII Международной научно-практической конференции. — 2018. — С. 150—155.
5. Суденко, В. Е. Объективная истина как цель уголовного процесса при расследовании транспортных преступлений // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 9 (21). — С. 66—73.
6. Пикуров, Н. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Уголовное право. — 2009. — № 5.
7. Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений: Научно-практическое пособие. — Москва : РАП, 2011.
8. Россинский, Б. Ф. Федеральный закон о безопасности дорожного движения с практическим комментарием. — Москва, 1997.

9. Чугаев, А. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. — Ульяновск, 1997.

References

1. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii na 2018—2024 gody [Road safety strategy in the Russian Federation for 2018–2024]: utverzhdena rasporyazheniyem Pravitel'stva RF ot 8 yanvarya 2018 g. № 1-r.
2. Sudenko, V. Ye. Sub"yekty proizvodstva sudebnoy ekspertizy [Subjects of forensic examination] // V sbornike: Sotrudnichestvo v sfere ekspertnoy deyatel'nosti Materialy Mezhdunarodnogo kruglogo stola. — 2018. — S. 151—154.
3. Sudenko, V. Ye. Otdel'nyye problemy negosudarstvennykh ekspertnykh uchrezhdeniy [Separate problems of non-state expert institutions]. V knige: Budushcheye rossiyskogo prava: kontsepty i sotsial'nyye praktiki V Moskovskiy yuridicheskiy forum. XIV Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya (Kutafinskiye chteniya) : materialy konferentsii : v 4 chastyakh. — 2018. — S. 389—392.
4. Sudenko, V. Ye. Eksperty i ekspertizy v ugolovnom sudoproizvodstve [Experts and expertise in criminal proceedings]. V sbornike: Aktual'nyye problemy sudebno-ekspertnoy deyatel'nosti v ugolovnom, grazhdanskom, arbitrazhnom protsesse i po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh Materialy VII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii . — 2018. — S. 150—155.
5. Sudenko, V. Ye. Ob"yektivnaya istina kak tsel' ugolvnogo protsessa pri rassledovanii transportnykh prestupleniy [Objective truth as the goal of the criminal process in the investigation of traffic crimes] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 9 (21). — S. 66—73.
6. Pikurov, N. Otgranicheniye sostava dorozhno-transportnogo prestupleniya ot smezhnykh sostavov prestupleniy [The delimitation of the composition of a road traffic offense from related offenses] // Ugolovnoye pravo. — 2009. — № 5.
7. Pikurov, N. I. Kvalifikatsiya transportnykh prestupleniy: Nauchno-prakticheskoye posobiye [Qualification of traffic offenses: Scientific and practical manual]. — Moskva: RAP, 2011.
8. Rossinskiy, B. F. Federal'nyy zakon o bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya s prakticheskim kommentariyem [Federal Law on Road Safety with practical commentary]. — Moskva, 1997.
9. Chugayev, A. I. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta [Crimes against traffic safety and transport operation]. — Ul'yanovsk, 1997.