

***А. Г. Заблоцкая, П. Г. Смирнов***

## **НЕКОТОРЫЕ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОХРАНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Статья посвящена актуальной теоретико-прикладной проблеме квалификации деяний, подпадающих под признаки преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Авторы раскрывают особенности установления и доказывания характера и тяжести последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, и причинной связи между нарушением Правил дорожного движения и наступившими последствиями.

*Ключевые слова:* квалификация, дорожно-транспортные правонарушения, дорожно-транспортные преступления, последствия ДТП, характер и степень тяжести ДТП, причинная связь, привлечение к уголовной ответственности.

***A. G. Zablotskaya, P. G. Smirnov***

## **SOME CRIMINAL LAW PROBLEMS OF PROVIDING TRAFFIC SAFETY**

The article is devoted to the topical theoretical and applied issue of qualification of those actions that have any elements of crime stipulated by Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. The authors reveal the peculiarities of ascertainment and proof of the character and gravity of consequences stipulated by Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation and causal connection between traffic violation and its consequences.

*Keywords:* qualification, traffic offences, traffic crimes, traffic accident consequences, traffic accident character and degree of gravity, causal connection, criminal prosecution.

На фоне бурного научно-технического прогресса, пронизывающего все стороны общественного развития, отношения между людьми в целом все более опосредуются техникой, что не только влечет значительные изменения в условиях социальной жизни людей, но и способствует развитию специальной технической терминологии в сфере правовых отношений [1]. Объем понятия определяет в дальнейшем процедуру доказывания и квалификацию совершенного преступления. Одним из проблемных вопросов квалификации является установление характера и тяжести последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, и причинной связи между нарушением Правил дорожного движения и наступившими

последствиями.

Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств образует состав преступления в том случае, если оно повлекло последствия, указанные в ст. 264 УК РФ: тяжкий или средней тяжести вред здоровью (чч. 1, 2), смерть человека (чч. 3, 4), смерть двух или более лиц (чч. 3, 6). Тяжесть вреда здоровью и факт причинения смерти определяются при квалификации преступлений против личности в соответствии с существующими правилами с помощью проведения судебно-медицинской экспертизы. В некоторых случаях возникают трудности определения тяжести вреда здоровью, когда оно ухудшается или наступает смерть по

истечении значительного времени после автотранспортного происшествия. Во многом это вопросы причинной связи. Но даже в том случае, если ухудшение здоровья или смерть достаточно определенно находятся в причинной связи с происшествием, остается проблема квалификации содеянного [2, с. 543].

В судебной практике встречались случаи, когда смерть, вызванная дорожно-транспортным преступлением, наступила после осуждения виновного водителя. При наличии неопределенности в дальнейшем развитии состояния здоровья потерпевшего чаще всего принимается решение продлить срок следствия. Однако возможен такой ход событий, когда ухудшение здоровья наступает неожиданно. Возникают проблемы не только материально-правового, но и уголовно-процессуального характера. Один из предлагаемых в юридической литературе вариантов выхода из такого положения — обращение к законодательству, определяющему порядок учета состояния безопасности дорожного движения, в частности Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» и Правилам учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденным постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 [3]. Согласно последнему «погибшим» считается лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение семи последующих суток. Однако если сопоставить задачи учета дорожно-транспортных происшествий с целями уголовной ответственности, становится очевидным несоответствие. Назначение правил учета — получение своевременной информации о состоянии безопасности дорожного движения и принятие оперативных мер реагирования. Назначение же квалификации — определить степень и характер вины конкретного человека, установить в его действиях состав преступления в целях реализации мер уголовной ответственности. О несоответствии предназначению рассматриваемых институтов

говорит и существенное различие в употребляемой терминологии. Так, в Правилах «раненым» считается лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток. Уголовный кодекс не оперирует такими понятиями. Следовательно, использовать указанные нормативные акты для конкретизации признаков дорожно-транспортного преступления, в частности характера причиненного вреда здоровью, нельзя. Выход видится только в решении проблемы путем толкования уголовно-правовых и уголовно-процессуальных мер.

Как и в любом материальном составе, объективная сторона дорожно-транспортных преступлений в качестве необходимого элемента включает причинную связь между деянием (нарушением правил) и наступившими последствиями (вред здоровью, гибель потерпевших). Установление причинной связи ни в теории, ни в практике никогда не считалось легкой задачей. Более того, следует признать, что какой бы логичной и стройной ни была теория причинной связи, применение ее к реальной жизненной ситуации всегда проблематично. В то же время решение ее на уровне здравого смысла нередко ближе к истине и вызывает меньше споров. Объяснение, на наш взгляд, кроется в смежных элементах состава. Общеизвестным является факт, что наличие или отсутствие причинной связи не зависит от осознания этого обстоятельства человеком; она, как известно, является частью объективного процесса развития явлений, в том числе и в социальной форме движения. В то же время, будучи включенной в юридически оформленную систему признаков состава преступления, она не может быть оторвана от других элементов, в частности от субъективной стороны. Вряд ли вызовет возражение утверждение, что причинная связь как элемент объективной стороны состава преступления имеет значение только до тех

пределов, в рамках которых она может быть осознана субъектом. Реально существующая причинная связь, если она недоступна осознанию лица, совершающего деяние, юридически безразлична и не существует для уголовного права. Отсюда практический вывод: только то развитие причинной связи, которое охватывалось или могло охватываться сознанием водителя в условиях конкретной дорожной обстановки, можно считать элементом состава преступления. Для этого достаточно оценки с позиций здравого смысла, естественно, учитывая профессиональный опыт водителя. Сказанное не означает ненужности рекомендаций по установлению признаков причинной связи. Тем более если речь идет о предложениях, основанных на анализе особенностей юридически значимой причинной связи применительно к дорожно-транспортным преступлениям [4, с. 558; 5, с. 558].

Применительно к рассматриваемому вопросу весьма полезным является анализ решений вопросов причинной связи в следственной и судебной практике. Во-первых, следует отметить, что, поскольку речь идет о причинной связи между нарушением правил и последствиями, неприемлем чисто физический подход к установлению причинной цепочки. Если в уголовном праве обычно в качестве причины рассматривают деяние субъекта, взятое в целом, в системе действий или самостоятельных поступков, то применительно к дорожно-транспортным преступлениям этого недостаточно. Следователю необходимо разложить преступное деяние на отдельные элементы, дать им самостоятельную юридическую оценку с учетом специальных правил.

Такой порядок объясняется особенностями правил, конкретизирующих состав преступления со смешанной противоправностью. В отличие от уголовного закона они регламентируют не только поведение, поступок в целом, но нередко и отдельные телодвижения человека

(физического и вербального, т. е. словесного, характера).

Не останавливаясь на теоретических положениях о причинной связи (на уровне социальной формы движения материи и конкретно в уголовном праве), уделим внимание лишь отдельным практическим моментам, которые отражают специфику состава дорожно-транспортного преступления.

Прежде всего необходимо установить, какие конкретно действия, предусмотренные правилами, должен был совершить субъект или от совершения каких действий воздержаться для исключения или уменьшения возможности наступления вредных последствий. Уже на этом этапе из круга рассматриваемых действий исключаются те, которые не связаны с нарушением правил. Причем учитываются не только объективные признаки, но и субъективное содержание поступка.

Практически каждое нарушение правил безопасности движения создает реальную возможность для наступления общественно опасных последствий. Однако в случае их наступления следователь обязан выяснить, какие конкретно нарушения привели к преступному результату, т. е. какая из созданных возможностей реализована.

Таким же образом устанавливается причинная связь, когда нарушения правил допущены несколькими водителями и необходимо решить вопрос об ответственности каждого.

В практике расследования автотранспортных преступлений нередки случаи, когда правила одновременно нарушены и водителем и потерпевшим. При этом возможны различные варианты в зависимости от того, чьи действия стали причиной наступившего результата: а) последствия наступили в силу неправомерных действий и водителя, и потерпевшего (сопричинение вреда); б) нарушение правил потерпевшим не повлияло на развитие причинной связи; в) несчастный случай произошел исключительно вследствие

нарушения правил самим потерпевшим, тогда как нарушение правил безопасности движения водителем не связано с причинением вреда. В первых двух случаях водитель несет ответственность за вред, причиненный им самим или при «содействии» потерпевшего, в последнем — ответственность водителя исключается.

Возможны ситуации, когда нарушение правил, допущенное водителем, «перекрывается» нарушением, которое допустил потерпевший. В данном случае правильнее говорить не об отсутствии вины водителя, а о наличии причинной связи между нарушением правил потерпевшим и наступившими последствиями и, соответственно, об отсутствии таковой применительно к действиям водителя. Особую трудность вызывают случаи вынужденного нарушения Правил дорожного движения, которые вызваны либо непредвиденным обстоятельством либо нарушением, допущенным иным участником дорожного движения.

В ходе расследования дорожно-транспортных преступлений необходимо учитывать, что многие правила безопасности специально созданы для предотвращения вреда при неожиданных, внешне нелогичных ситуациях, в том числе рассчитанных на неправомерные действия третьих лиц. Естественно, в этом случае не обязательно доказывать факт осознания водителем в деталях всего механизма развития причинно-следственной связи. Достаточно того, что его сознанием охватывались или должны были охватываться основные обстоятельства: нарушение правил и конечный результат, который по обычным меркам мог произойти из нарушения правил. В обычное представление о последствиях нарушения правил дорожного движения входят любые возможные результаты действия механической энергии движущегося (или препятствующего движению) транспортного средства, какие бы причудливые формы они ни

приобретали, в какую бы цепочку ни выстраивались. Если же последствия выходят за рамки действия механической силы, они чаще всего не могут охватываться сознанием человека. Так, на практике не столь редки случаи, когда после травмы, полученной в результате дорожно-транспортного преступления, обостряются хронические заболевания, приводящие к ухудшению здоровья или смерти. Поэтому при установлении причинной связи между нарушением специальных правил и причинением физического вреда потерпевшему надо помнить, что тяжесть наступивших последствий может быть обусловлена и другими факторами, не связанными с травмой (особенностями организма потерпевшего, хроническим заболеванием, возникшим до происшествия, и т. д.).

Степень нарушения правил безопасности и тяжесть последствий не находятся между собой в прямой зависимости. Например, выезд на полосу встречного движения лишь на несколько сантиметров может закончиться столкновением. Поэтому в случае совместного причинения вреда «вклад» одного из водителей может быть внешне минимальным, однако если без его действий результат не наступил бы, то такое лицо не освобождается от уголовной ответственности. В то же время к преступлениям со смешанной противоправностью неприменима теория необходимого причинения, согласно которой причиной является только то действие, без которого результат не мог наступить. Практика опровергает подобный подход.

Таким образом, устанавливая причинную связь между нарушением специальных правил и наступившими последствиями, следователь должен вычленил из всех допущенных нарушений только то действие или бездействие, которое создало возможность наступления опасных последствий и в условиях конкретной обстановки превратило эту возможность в действительность. Вместе с тем установление

последствий, находящихся в причинной связи с нарушением правил, еще не означает решения всей задачи. Необходимо выяснить, относятся ли данные последствия к тем, которые предусмотрены в уголовном законе с бланкетной диспозицией. Выяснению названного обстоятельства может способствовать установление служебной роли специальных правил.

К примеру, административно-правовая регламентация деятельности, связанной с движением транспорта, обусловлена необходимостью предупредить возможные побочные результаты действия источника повышенной опасности: причинение вреда здоровью людей. Причем, очевидно, имеется в виду вред, который причиняется автомобилем как движущимся телом, обладающим кинетической энергией, путем механического разрушительного воздействия. Именно в этом отношении автомобиль является источником повышенной опасности. Остальные возможные формы причинения вреда находятся за пределами транспортного преступления.

Иногда данное обстоятельство не принимается во внимание, что влечет за собой ошибки в применении уголовно-правовых норм при квалификации дорожно-транспортных преступлений. В качестве такового рассматривается причинение вреда, хотя и связанного с автотранспортным преступлением, но вызванного закономерностями иного рода, что нельзя признать обоснованным.

### **Список библиографических ссылок**

1. Проценко С. В. Транспортные преступления: проблемы понятийного аппарата // Рос. юстиция. 2009. № 11. С. 35.
2. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации, постатейный. 2-е изд., перераб. и доп. / отв. ред. В. И. Радченко, науч. ред. А. С. Михлин, В. А. Казакова. М., 2008. С. 543.
3. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий: постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 (в ред. от 14. 02. 09 г.) // СЗ РФ. 1995. № 28. Ст. 2681.
4. Уголовное право. Особенная часть: учебник / под ред. А. И. Рарога. М., 1996.
5. Уголовное право России. Общая и Особенная части: учебник / под ред. д-ра юрид. наук, проф. В. К. Дуюнова. 2-е изд. М., 2009.