

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

кафедра уголовного, экологического
права и криминологии

**Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных
средств: уголовно-правовое регулирование и предупреждение**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 4 курса 434 группы
направления подготовки 40.03.01 – «Юриспруденция»
юридического факультета СГУ

Лаптева Дмитрия Евгеньевича

Научный руководитель
доцент

А.А. Кольченко

Зав.кафедрой уголовного, экологического
права и криминологии
докт. юрид. наук, профессор

Н.Т. Разгельдеев

Саратов 2017

Актуальность темы исследования: Дорожно-транспортные происшествия и связанные с ними негативные последствия, в том числе причинение вреда жизни и здоровью людей, по-прежнему остаются одной из существенных проблем при обеспечении безопасности дорожного движения. Так, в 2016 году на территории России произошло 199 431 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибли 26 567 человек и еще 250 635 — получили ранения; зарегистрировано за этот период в связи с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 26 307 преступлений. Вместе с тем государство целенаправленно проводит политику мало аргументированной законодательной экономии мер уголовной репрессии в данной области, которая, очевидно, не приносит сколько-нибудь действенных результатов.

Растущие темпы автомобилизации ведут к повышению интенсивности движения, влияют на количество и характер дорожно-транспортных происшествий. Однако инфраструктура городов (особенно крупных административных центров), не приспособленная к такому «автомобильному буму», в силу очевидных объективных причин не позволяет в достаточной степени эффективно обеспечить защищенность участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также «провоцирует» водителей на нарушения правил дорожного движения.

Реформирование уголовного и административного законодательства в части обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств осуществляется не всегда последовательно, принимаемые законодательные решения порой ошибочны и труднообъяснимы с позиций логики и справедливости. Отсутствие надлежащей взаимосвязи уголовного и административного законодательства в области предупреждения дорожно-транспортных преступлений приводит к тому, что соответствующие правовые меры по предупреждению нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств действуют друг от друга обособленно. Более того, административное законодательство, регулирующее поведение

водителей, не всегда обладает необходимым предупредительным потенциалом в данной области.

Уголовно-правовые меры в сфере противодействия нарушениям правил дорожного движения и транспортных средств, особенно принятые в последние годы в отрыве от иных отраслей законодательства, не учитывают современных тенденций развития рассматриваемого негативного явления. В Уголовном кодексе РФ недостаточно соответствующих составов преступлений и квалифицирующих признаков, позволяющих эффективно реагировать на нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Фактически правоохранительные органы реагируют на негативные проявления неправомерного поведения водителей уже после совершения преступления и наступивших тяжелых последствий.

Указанные обстоятельства свидетельствуют о наличии нерешенных концептуальных проблем, уголовно-правовых и иных не обоснованных способов предупреждения, преступлений против безопасности дорожного движения, что и обуславливает актуальность настоящего исследования.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе уголовно-правового регулирования и предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования выступают положения УК РФ, устанавливающие ответственность за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, другие положения уголовного, уголовно-исполнительного и иного законодательства Российской Федерации, регулирующие общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; международное и зарубежное законодательство; теоретические и прикладные основы, юридическая и иная литература, касающаяся вопросов предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и обеспечения безопасности дорожного движения; факторы, детерминирующие совершение данных преступлений и меры по их устранению; статистические данные, судебная, след-

ственная и административная практика применения законодательства об ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель исследования состоит в комплексном рассмотрении проблем уголовно-правового и иного правового регулирования и предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Указанная цель предполагает решение ряда **задач**:

— системно исследовать уголовное, административное, уголовно-исполнительное и иное законодательство Российской Федерации в области предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

1. проанализировать международные документы и уголовное законодательство зарубежных стран в области - предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

2. обосновать необходимость применения взаимосвязанной комплексной системы борьбы с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

3. проанализировать эффективность уголовно-правового реагирования на нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

4. предложить рекомендации по организации предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Основное содержание работы

Первая глава раскрывает уголовно-правовое регулирование нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Зарубежный опыт свидетельствует о различных уголовно-правовых мерах предупреждения нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В этой связи представляется

целесообразным акцентировать внимание на российском подходе в этой области, изучив проблемы уголовно-правового закрепления объективных и субъективных признаков нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Объективная сторона дорожно-транспортного преступления, выражающаяся во внешнем проявлении преступного поведения виновного и, находящихся с ним в непосредственной причинной связи, последствиях такого поведения, состоит в нарушении правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, повлекших в соответствии с уголовным законодательством наступление тяжких последствий в виде смерти пострадавшего (пострадавших) в ДТП или тяжкого вреда здоровью человека.

Безусловно, криминализация нарушения правил дорожного движения, повлекшего такие серьезные последствия, является необходимой и вынужденной мерой предупреждения дорожно-транспортного травматизма. Вместе с тем на сегодняшний день уголовно-правовые меры регулирования поведения участников дорожного движения представляются явно недостаточными¹.

Представляется необходимым рассмотреть вопрос о возможности расширения границ криминализации деяния, существенно снижающего безопасность дорожного движения и оценить справедливость судебно-следственной практики, по квалификации отдельных нарушений правил дорожного движения.

Поведение участников дорожного движения регламентируется Правилами дорожного движения - РФ: Указанные Правила, являются основным документом, устанавливающим основания возникновения ответственности (в широком понимании данного термина) за нарушения, допущенные в процессе рассматриваемых правоотношений — дорожного

¹ См.: Заблоцкая А.Г., Смирнов П.Г. Некоторые уголовно-правовые проблемы охраны безопасности дорожного движения // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2015. № 1 (12). С. 53-57; Заблоцкая А.Г., Смирнов П.Г.

движения. ПДД в п. 1.3 определяют обязательность их соблюдения всеми без исключения участниками дорожного движения, независимо от фактической роли участников. Знание указанных правил презюмируется любому вменяемому человеку, достигшему шестнадцатилетнего возраста: программа всеобщего среднего образования предусматривает изучение правил дорожного движения в части регламентации поведения пешеходов и лиц, управляющих велосипедами, мопедами и другими транспортными средствами, не относящимися к категории механических. Управление механическим транспортным средством разрешено лишь лицам, знающим правила дорожного движения в полном объеме и прошедшими специальную правовую, техническую и медицинскую подготовку. Обладание такими правовыми знаниями и владение навыками оказания первой помощи пострадавшим подтверждается водительским удостоверением, дающим право участвовать в дорожном движении, управляя транспортным средством определенной категории. Изложенное позволяет сделать вывод о справедливости презюмирования знания правил безопасности дорожного движения любым из его участников и наложения правовой обязанности их соблюдения.

Снижение данной степени защищенности характеризует общественную опасность нарушения правил дорожного движения. Нарушениями правил дорожного движения, обладающими достаточной степенью общественной опасности для их криминализации, на сегодняшний день в соответствии с действующим законодательством и сложившейся судебной практикой (за редким исключением) признаются лишь те, которые повлекли реальное наступление последствий ДТП в виде тяжкого вреда здоровью или смерти пострадавших. При этом обязательным условием уголовной ответственности является нахождение данных последствий в непосредственной причинной связи с допущенным нарушением правил дорожного движения. Это означает, что нарушение правил дорожного движения должно, во-первых, предшествовать наступлению вышеназванных последствий, во-вторых, создавать угрозу их наступления и, в-третьих, с неизбежностью, т.е. без вмешательства третьих

сил само нарушение правил дорожного движения должно повлечь наступление тяжких последствий.

Анализ механизма дорожно-транспортного происшествия и наступления тяжких последствий ДТП позволит выявить характер и степень общественной опасности нарушения правил дорожного движения, а также их зависимость от причин и условий возникновения аварийной ситуации.

Дорожно-транспортное происшествие в своем развитии проходит несколько стадий, каждая из которых характеризуется различной степенью общественной опасности, зависящей, как от формы вины водителя по отношению к самому нарушению, так и от вида неосторожности по отношению к последствиям, так и от тяжести последних.

Проведенное нами исследование позволило выявить следующие стадии в механизме дорожно-транспортного происшествия: нормальная ситуация, опасная ситуация, аварийная ситуация и стадия наступления общественно опасных последствий дорожно-транспортного происшествия.

Нормальная ситуация характеризуется наивысшей степенью защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортного происшествия и его последствий. Она характеризуется, во-первых, соблюдением всеми участниками дорожного движения правил его безопасности и, во-вторых, абсолютным контролем над управляемостью транспортным средством при выборе скорости, динамики и направления его движения. При этом наивысшая степень защищенности не означает абсолютной безопасности дорожного движения. Транспортное средство, тем более механическое, - есть сложный предмет, в соответствии со ст. 1079 Гражданского кодекса РФ, характеризующийся как источник повышенной опасности. Потеря управляемости источником повышенной опасности может стать последствием как осознанного или небрежного нарушения правил дорожного движения, так и невиновного поведения водителя.

В соответствии с вышеизложенным, названную нормальной ситуацией дорожного движения, обозначить как безопасную, можно лишь с известной долей условности.

Очевидно, что нормальная ситуация, характеризующаяся не абсолютной, но наивысшей степенью защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортного происшествия и его последствий, не требует мер правового (тем более, репрессивных мер уголовно-правового) регулирования поведения участников движения.

Следующей в механизме дорожно-транспортного происшествия можно выделить опасную ситуацию. Опасная ситуация характеризуется осознанным, небрежным или невиновным нарушением правил безопасности дорожного движения его участниками или участником, либо возникновением опасности для движения, не связанной с поведением водителей, пассажиров или пешеходов, а явившейся следствием воздействия на безопасность дорожного движения третьих сил (поведение животных, воздействие преодолемых или непреодолимых сил природы и пр.). При этом в опасной ситуации водитель, (или водители) продолжают сохранять контроль над скоростью, динамикой и направлением движения транспортного средства.

Поведение водителей в опасной ситуации и в предшествующей ей нормальной ситуации регламентируется п. 10.1 ПДД.

На наш взгляд, ссылка на возможность обнаружения водителем опасности для движения при регламентации алгоритма его действий в опасной ситуации, представляется в полной мере соответствующей теории преступления в уголовном праве. Осознанность складывается из двух составляющих: наличия у лица объективной возможности и субъективной способности осознавать фактический характер своего поведения; отсутствие хотя бы одного из названных критериев исключает вину в ее традиционном понимании, что в свою очередь исключает возможность законодательной регламентации поведения субъектов рассматриваемых правоотношений. В таком случае акт по-

ведения субъекта вообще нельзя признать деянием в уголовно-правовом смысле² и, как следствие, такое поведение не может быть наказуемое.

Вместе с тем, регламентация перечня действий водителя в опасной ситуации в части его единственной обязанности «принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства» (п. 10. 1 ПДД), на наш взгляд, представляется ограниченной, т.к. избежать дорожно-транспортного происшествия возможно и путем маневрирования и даже путем увеличения скорости движения.

В то же время оценка общественной опасности создания такой ситуации, как достаточной для его криминализации; на наш взгляд, не вполне соответствовала бы принципу справедливости; Во-первых, последствия такого нарушения еще не наступили - и абстрактная возможность их наступления или ненаступления все еще находится под контролем участников дорожного движения, которые сохраняют в опасной ситуации контроль над управлением транспортным средством. Во-вторых, абстрактный, но не реальный характер опасности в такой ситуации не позволяет судить о тяжести возможных последствий, что не дает возможности оценить характер общественной опасности допущенного водителем нарушения правил дорожного движения. В третьих, не всякая опасная ситуация перерастает в аварийную. В связи с этим, оценить характер и степень общественной опасности нарушения правил дорожного движения на стадии опасной ситуации едва ли- возможно, что исключает возможность уголовно-правовой регламентации ответственности за такое правонарушение, требующей в конечном итоге при назначении наказания или иных мер уголовно-правового характера их соотношения с характером и степенью опасности совершенного лицом преступления; обстоятельствами его совершения личностью виновного.

² См.: Пионтковский А.А. Учение о преступлении по советскому уголовному праву, М, 1961г.; Курс уголовного права. Общая часть.. Т. 1: Учение о преступлении: Учеб. для вузов / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. М.: Издательство ЗЕРЦАЛО, 1999.

Опасная ситуация, как составляющая - механизма дорожно-транспортного происшествия, при осознанном, небрежном или невиновном невыполнении участниками движения обязанности по предотвращению ДТП, перерастает в ситуацию аварийную: Аварийная; ситуация, как и предшествующая ей, опасная ситуация, также характеризуется наличием опасности для движения (с прежней скоростью и в прежнем направлении).

Но в отличие от опасной ситуации, аварийная ситуация характеризуется невозможностью управлять транспортным средством. В этом случае совершение или несовершение дорожно-транспортного происшествия, а также наступление или ненаступление его тяжких последствий, равно как и степень тяжести таких последствий не подчинено воле субъектов, создавших и (или) оказавшихся в аварийной ситуации. Возможность ДТП, а также наступления его вышеназванных последствий на стадии аварийной ситуации зависит от множества иных факторов и условий — от обстоятельств характеризующих саму аварийную ситуацию, как событие, от технических характеристик транспортных средств, от физических, физиологических и иных личностных характеристик виновников и участников такой аварийной ситуации и даже от профессионализма водителя «Скорой помощи» и врачей, ее оказывающих.

На наш взгляд, установление уголовной ответственности за правонарушение, повлекшее последствия, наступление или ненаступление которых фактически подчинено воле случая, вполне справедливо для неосторожных преступлений, к которым относятся на сегодняшний день все преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Сложившаяся судебно-следственная практика по квалификации данных преступлений в точности соответствует положениям действующего законодательства.

Вместе с тем, при осознаваемом нарушении правил дорожного движения, создающем реальную возможность наступления тяжких последствий (реальную угрозу жизни или здоровья участников движения) в

аварийной ситуации, применение уголовно-правовых мер воздействия на правонарушителей в зависимости от случайного наступления или ненаступления тяжких последствий, равно как и дифференциация ответственности только в зависимости от степени их тяжести, представляется, на наш взгляд, не вполне обоснованными.

Осознаваемое нарушение правил дорожного движения с реальной угрозой жизни или здоровья участников движения и создание при этом аварийной ситуации, неосторожные последствия развития которой не подчинены воле виновного - есть, на наш взгляд, ни что иное, как грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное с использованием транспортного средства, т.е. источника повышенной опасности. При этом, явное неуважение к обществу должно квалифицироваться как осознанное нарушение правил дорожного движения, обязательность соблюдения которых всеми участниками движения, устанавливается п. 1.3 ПДД.

Грубость допущенного нарушения общественного порядка, являющаяся, безусловно, оценочной категорией при квалификации, должна, на наш взгляд, определяться исходя из объективного наличия аварийной ситуации (в вышеприведенном ее понимании) и реальности угрозы наступления тяжких последствий ее развития.

Использование при таком грубом нарушении общественного порядка транспортного средства, повышает степень общественной опасности анализируемого деяния до уровня, с нашей точки зрения, вполне достаточного и допустимого в соответствии с действующим законодательством для криминализации самого деяния, вне зависимости от реального наступления тяжких последствий (несмотря на тенденцию декриминализации деяний за не тяжкие правонарушения). Так, П.С. Дагель, исследовав мотивацию опасного поведения лиц, совершивших неосторожные преступления, отмечает, что в 14 % случаев

преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта сопровождались хулиганскими побуждениями³.

Таким образом, очевидно, что осознанное нарушение водителем механического транспортного средства правил дорожного движения, повлекшее создание аварийной ситуации, характеризующееся реальной опасностью для жизни или здоровья участников движения — есть ни что иное, как фактическое хулиганство, то есть грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное с применением предметов, используемых в качестве оружия.

Изложенное выше исследование проблем уголовно-правового закрепления объективной стороны нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств наглядно демонстрирует необходимость существенного изменения положений норм УК РФ в части борьбы с дорожно-транспортными преступлениями, особенно криминализации ряда деяний, в настоящее время относящихся к административным правонарушениям. Поэтому представляется необходимым к предмету преступления, предусмотренного в ст. 264 УК, отнести все механические транспортные средства, в том числе мопеды, участвующее в дорожном движении.

Во второй главе проведен анализ предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

При написании бакалаврской работы использованы действующие нормативно-правовые акты, учебники и учебные пособия по уголовному и международному праву, монографии, а также актуальные статьи периодических изданий.

Заключение работы отражает основные выводы автора, сделанные в ходе всего выпускного исследования.

А так же в работе представлен макет головного дела по ст. 264.1 УК РФ.

³ Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1977.