

УДК 343.346
ББК 67.408.134

М.В. Архипова,
кандидат юридических наук, доцент

НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: СОВРЕМЕННЫЙ ВЗГЛЯД ЗАКОНОДАТЕЛЯ И ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ

В статье предпринята попытка исследовать объективные признаки состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, а также вопросы, связанные с учетом состояния опьянения водителя транспортного средства как фактора, обуславливающего преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Ключевые слова: нарушение правил дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; транспортное средство; источник повышенной опасности; состояние опьянения.

M.V. Arkhipova,
Ph. D. in Law, Ass. Professor

VIOLATION OF TRAFFIC AND VEHICLE OPERATION LAWS: LEGISLATOR'S CONTEMPORARY VIEW AND THE ISSUES OF QUALIFICATION

The author attempts to study the objective constituent elements of offense provided for by Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation as well as the issues of considering the driver's state of intoxication as a factor that determines the criminal violation of traffic and vehicle operation laws.

Key words: violation of traffic laws; traffic accident; vehicle; source of increased danger; state of intoxication.

Обеспечение безопасности дорожного движения – одна из актуальнейших социальных и экономических проблем государства. За десять лет (1997–2007) в ДТП погибло 350 254 человека; для сравнения в Афганской войне (1979–1989) погибло 15 000 человек. Несмотря на некоторое снижение в последние годы уровня аварийности и ее основных показателей, проблема не утратила своей остроты. Так, только за 2009 г. в России в ДТП погибло 15 810 человек. Ежедневно на дорогах России погибает около 70 человек и примерно 670 получают ранения различной степени тяжести. При этом почти 60 % пострадавших составляет активная и трудоспособная часть населения – люди в возрасте от 17 до 40 лет. Из общего числа пострадавших каждый десятый погибший и каждый восьмой раненый – подросток. По оценкам экспертов, экономические потери от дорожно-транспортных происшествий ежегодно составляют в стране более 15 трлн руб. [7].

За нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств законодатель предусмотрел два вида ответственности. Если совершенное общественно опасное деяние повлекло причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью, то

лицо подлежит административной ответственности. В случае причинения тяжкого вреда здоровью или наступления смерти потерпевшего наступает уголовная ответственность.

Норма уголовного права, предусматривающая ответственность за данное преступление, за последние 10 лет подвергалась неоднократным изменениям. Законодатель то снижал срок наказания за данное деяние, то повышал. До внесения изменений в УК РФ 8 декабря 2003 г. наиболее строгое наказание, на срок от 4 до 10 лет лишения свободы, виновнику можно было назначить по ч. 3 ст. 264 УК РФ, ответственность по которой наступала в случае, если деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ, повлекло по неосторожности смерть двух и более лиц. С 2004 г. максимальный предел санкции составлял 7 лет лишения свободы, а минимальный вообще не был установлен. Федеральный закон от 13 февраля 2009 г. внес существенные изменения в настоящую статью, предусмотрев новые квалифицированные признаки, а также увеличив срок лишения свободы до 9 лет. Интересно, что в свое время максимальный размер наказания по ст. 211 УК РСФСР составлял 15 лет лишения свободы.

Таким образом, ответственность стала почти в два раза мягче, притом что количество неосторожных преступлений, среди которых преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, составляют 3/4, за время действия настоящего УК РФ существенно возросло. Исходя из логического толкования данной нормы, не совсем ясной представляется уголовно-правовая политика государства по рассматриваемому вопросу. Поэтому необходимо рассмотреть состав ст. 264 УК РФ, а также те проблемы, которые возникают в связи с его квалификацией.

Под основным объектом данного преступления в теории уголовного права принято понимать общественные отношения, регулирующие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, хотя высказывались и другие точки зрения. К примеру, под объектом рассматриваемого преступления понимают безопасность функционирования указанных в законе транспортных средств. Безопасность функционирования транспортных средств предполагает безопасность как движения, так и эксплуатации [9, с. 212].

Трудно согласиться с высказанным в теории уголовного права мнением, что объектом данных преступлений является только безопасность движения, а указание в статье на нарушение правил эксплуатации следует исключить [5, с. 44]. Необходимо отметить, что общественная безопасность в целом обычно рассматривается как определенные общественные отношения, но в данном случае такое разъяснение представляется недостаточным.

Безопасность дорожного движения – это такое состояние процесса дорожного движения, которое исключает возможность совершения дорожно-транспортного происшествия, ибо человек сохраняет возможность управления машиной по своей разумной воле, руководствуясь требованиями правил дорожного движения. Безопасное состояние объекта разрушается, когда нарушение правил или норм приводит к потере контроля за функционированием техники, способной причинить вред, возникает реальная угроза причинения вреда. На дальнейшее развитие событий лицо, создавшее угрозу причинения вреда, повлиять уже не может. Вышедшие из-под власти человека силы способны при определенных условиях причинить вред объектам, выступающим в качестве факультативных.

Механическое транспортное средство само по себе уже относится к источникам повышенной опасности. В научной литературе понятие источника повышенной опасности является дискуссионным. Единственное легальное определение понятия «источник повышенной опасности» было дано в п. 17 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28 апреля 1994 г. «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья»*. В соответствии с постановлением под ним признавалась любая деятельность, осуществление которой создает повышенную опасность причинения вреда окружающим из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и иных объектов производственного, хозяйственного и иного назначения, обладающих такими же свойствами. Имущественная ответственность за вред, причиненный действием таких источников, должна была наступать как при целенаправленном их использовании, так и при самопроизвольном проявлении их вредоносных свойств (например, в случае причинения вреда вследствие самопроизвольного движения автомобиля).

Относительно понятия источника повышенной опасности в научной литературе высказано несколько точек зрения [3]. Их анализ показал, что до сих пор нет общепризнанного определения понятия «источник повышенной опасности».

Думается, что понятие «источник повышенной опасности» должно содержать в себе два элемента: 1) объективный, в котором указывается на используемые в человеческой деятельности предметы и их особые свойства, и 2) субъективный, в котором отражается сама деятельность человека при управлении процессом указанных свойств.

В качестве дополнительного объекта рассматриваемого преступления выступают общественные отношения, охраняющие

* Утратило силу на основании постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 апреля 2007 г. № 15. В то же время, по мнению автора, в части, касающейся возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности, разъяснения Пленума Верховного Суда РФ от 28 апреля 1994 г. № 3 не только не противоречат современному гражданскому законодательству, но и остаются актуальными и востребованными правоприменителями. В связи с этим автор полагает допустимым и далее в настоящей статье ссылаться на разъяснения указанного Пленума.

здоровье человека, а по ч. 3, 4, 5, 6 ст. 264 УК РФ – и его жизнь, так как нарушение правил дорожного движения, не повлекшее за собой причинение вреда здоровью или жизни человека, является административным правонарушением.

Специфика предмета этого преступления заключается в том, что в его роли выступает транспортное средство: все виды автомобилей, трамваев и других механических транспортных средств.

В соответствии с Федеральным законом № 196-ФЗ «транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем» [6].

В Правилах учета дорожно-транспортных происшествий транспортное средство определяется как «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (автомобиль, мотоцикл, мотороллер, мотоколяска, мопед, велосипед с подвесным мотором, мотонарты, трамвай, троллейбус, трактор, самоходная машина, а также гужевой транспорт, за исключением вьючных и верховых животных)».

Понятие «другое механическое транспортное средство», упомянутое в ст. 264 УК РФ, частично раскрывается в примечании к данной статье, где говорится о троллейбусах, а также тракторах и иных самоходных машинах, мотоциклах и иных механических транспортных средствах.

Представляется, что содержание термина «механическое транспортное средство» шире содержания термина «самоходная машина», последний входит в содержание первого.

В правилах дорожного движения под механическим транспортным средством понимается любое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

Транспортное средство, не оборудованное двигателем (гужевой транспорт, велосипеды, самокаты и т. п.), предметом рассматриваемого преступления быть не может.

Думается, что, вводя в официальный оборот понятие «иные самоходные» и «иные механические» транспортные средства, законодатель перенасытил диспозицию этой статьи тавтологическими положениями.

Объективная сторона рассматриваемого преступления включает в себя следующие

обязательные признаки: нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; наступление тяжкого вреда здоровью человека либо причинение смерти по неосторожности; причинную связь между фактом нарушения и наступившими вредными последствиями.

Касаясь первого признака, необходимо отметить наличие противоречий в определениях «дорога» и «дорожное движение» в национальном законодательстве и международном, что требует урегулирования и единого толкования.

Нарушение правил дорожного движения может происходить как путем действия, так и бездействия. Нарушение путем действия выражается, например, в превышении скорости, движении на красный сигнал светофора, неправильном обгоне, несоблюдении правил проезда железнодорожных переездов, перекрестков, управлении транспортным средством в нетрезвом виде и т. п. Бездействие – непринятие мер, исключающих самопроизвольное движение транспортного средства, оставленного на уклоне дороги, непринятие мер предосторожности при приближении к опасному месту и др. Нередко разделить действие и бездействие практически невозможно. Так, столкновение может произойти вследствие превышения скорости (активное нарушение Правил) и в результате несвоевременного торможения (бездействие водителя). Принципиального значения для констатации факта нарушения Правил это не имеет.

К последствию преступления, предусмотренного ч. 1 и ч. 2 ст. 264 УК РФ, относится причинение тяжкого вреда здоровью человека. В ч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ (квалифицирующий признак) предусмотрена ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека, а в ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ (особо квалифицирующий признак) – повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Выделение данных квалифицированных и особо квалифицированных составов вполне оправданно, так как это соответствует важнейшей концептуальной идее, положенной в основу реформы уголовного законодательства, – приоритетной охране жизни и здоро-

вья человека, его прав, свобод и законных интересов.

Судебные органы часто допускают ошибки в квалификации по ч. 3 ст. 264 УК РФ. Это связано, например, с неправильным установлением причинной связи между причинением вреда здоровью и наступлением смерти.

В транспортных преступлениях вредные последствия порой являются результатом сложного взаимодействия ряда причин и условий, таких как действие (бездействие) водителя транспортного средства, поведение других участников дорожного движения, особенности дорожных условий, техническое состояние транспортных средств, средств сигнализации и многих других.

Анализируя вопрос о наличии причинной связи, необходимо отграничивать главную причинную связь между нарушением Правил дорожного движения и наступившими последствиями от случайных, второстепенных факторов, не являющихся непосредственной причиной преступного результата. Необходимо всесторонне оценить действия водителя, сопоставить все возможные причины и обстоятельства, способствовавшие созданию аварийной обстановки, детально рассмотреть последовательность возникновения этих факторов и исключить те из них, которые не находятся в непосредственной связи с наступившими последствиями. Это общепризнанный метод «необходимого условия», сущность которого заключается в следующем: причинной связи нет там, где общественно опасные последствия могут наступить и в отсутствие действия (бездействия) водителя.

Установить прямую причинную связь по делам о транспортных преступлениях зачастую достаточно сложно из-за того, что последствия таких преступлений в ряде случаев являются результатом взаимодействия нескольких участников дорожного движения. Кроме того, нарушения могут быть частично обусловлены состоянием дороги или средств, обеспечивающих безопасность движения, особенностями погоды и пр., т. е. многими причиняющими факторами.

Так, весьма часто сопричинителем последствий транспортных происшествий является сам потерпевший. Вина пешехода не исключает ответственности лица, управляющего транспортным средством, если им были нарушены Правила дорожного движения и это повлекло в совокупности с поведением по-

терпевшего причинение указанных в ст. 264 УК РФ последствий. При отсутствии же нарушений Правил дорожного движения ответственность водителя должна быть исключена.

Если в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства наступили последствия, предусмотренные разными частями ст. 264 УК РФ, то вменяются в вину все последствия, а действия квалифицируются по той части, которая предусматривает более тяжкие последствия.

Федеральным законом от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ были внесены конструктивные изменения в рассматриваемую норму. Законодатель наряду с существовавшими квалифицированными признаками предусмотрел ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человека, совершенное в состоянии опьянения.

В Правилах дорожного движения есть ряд требований к водителям, нарушение которых носит формальный характер, но дает возможность следователю вынудить водителя признать свою вину. Так, сложилась точка зрения, что «пьяный всегда виноват», и неоднократно водители признают свою вину в совершении аварии только на том основании, что в момент ДТП они находились в состоянии опьянения, хотя часто по обстоятельствам дела виновниками являются другие.

Нетрезвое состояние водителя – тягчайший проступок, влекущий строгую административную ответственность. Большинство дорожно-транспортных происшествий в России совершается лицами, находящимися в нетрезвом состоянии. Позиция законодателя по поводу ужесточения ответственности в отношении этих лиц не вызывает никаких сомнений, поскольку водитель не только нарушает правила дорожного движения, совершая тем самым административное правонарушение, но и ставит в опасность жизнь и здоровье иных участников дорожного движения. Примерно 30 % ДТП в России происходит из-за того, что водитель транспортного средства находился в состоянии алкогольного опьянения.

Неясна позиция законодателя, предусмотревшего данноеотягчающее обстоятельство лишь в норме Особенной части УК РФ – ст. 264. При этом законодатель оставил без изменений ст. 63 УК РФ, которая содержит

в себе исчерпывающий перечень обстоятельств, отягчающих наказание. Думается, что состояние опьянения необходимо было включить в данную статью, поскольку содержание его в ст. 264 УК приводит к разногласию между частями УК РФ.

Еще один момент, требующий пояснения, – это введение опьянения как обстоятельства, отягчающего преступность деяния, лишь в ст. 264 УК, оставив без внимания однородное преступление (ст. 263 УК РФ – нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта). При совершении данного преступления могут наступить последствия, превосходящие по своей общественной опасности те, которые предусмотрены в ст. 264 УК РФ.

К примеру, при медицинском осмотре во Франкфурте-на-Майне с рейса, который выполняла авиакомпания «Сибирь», был снят 49-летний пилот. Работники аэропорта, проводившие осмотр, почувствовали запах спиртного, исходивший от мужчины. Анализ выявил 0,5 промилле алкоголя в крови. Для сравнения, разрешенный предел для водителя автомобиля – 0,3 промилле.

На самом деле пьяный пилот, собиравшийся сесть за штурвал самолета, – не первый случай такого рода. Например, в сентябре 2009 г. на пьянстве попался штурман авиакомпании «Татарстан»; в аэропорту Анапы на медицинском освидетельствовании в крови штурмана, который должен был лететь на самолете Анапа – Казань, был обнаружен алкоголь.

Аудиозапись переговоров пилотов «Боинга» авиакомпании «Аэрофлот – Норд», разбившегося 14 сентября 2008 г. при заходе на посадку в Перми, сделает аэрофобом любого человека с абсолютно здоровыми нервами. Тогда, напомним, погибли 82 пассажира и 6 членов экипажа рейса 821 Москва – Пермь. Межгосударственный авиакomitee еще в феврале официально объявил, что у командира экипажа разбившегося лайнера в крови обнаружен этиловый спирт. Но за этой дипломатичной фразой теплилась надежда, что, может, человек был «со вчерашнего», или бутылочку пива выпил в полете. Однако прослушивание записи свидетельствует: командир экипажа был настолько пьян, что путал давление с номером рейса. Вдобавок ко всему, экипаж не умел управлять этим самолетом: в заключении МАК говорится, что причиной катастрофы стала потеря пилота-

ми ориентации в пространстве из-за недостаточного уровня подготовки экипажа.

Представьте себе, сели бы вы в такси, водитель которого настолько пьян, что с трудом разговаривает, путает педали, вместо поворота направо поворачивает налево, да еще мчится по встречной полосе. История с пермским «Боингом» абсолютно идентична: пьяный пилот, который набирает высоту при заходе на посадку, вместо левого разворота совершает правый, не слушает команды диспетчера. И это все происходит на борту самолета, совершающего не местный рейс в глубинке, а полет из столичного Шереметьево. Да и сам «Боинг» принадлежал не какой-то мелкой авиакомпании, а нес на своем борту логотип «Аэрофлота» – символа российской гражданской авиации.

Кстати, перед наступлением 2009 г. с «Аэрофлотом» произошел еще один инцидент, который не получил широкой огласки.

Не хочется быть арбитром в этой ситуации, но два инцидента за небольшой период времени свидетельствуют о том, что либо пилоты «Аэрофлота» летают пьяными, либо авиакомпания – символ российской гражданской авиации – набирает пилотов с плохой дикцией [8].

Это только часть случаев, которые попали в средства массовой информации. Можно предположить, что количество таких случаев на самом деле в несколько раз выше и общественная опасность данных деяний превышает по степени общественную опасность деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Полагаем, что состояние опьянения должно быть также предусмотрено в качестве отягчающего преступность деяния и в ст. 263 УК РФ.

Нередко следственные органы и суд состояние опьянения водителя считают главной причиной любого дорожно-транспортного происшествия, независимо от фактических обстоятельств дела. На наш взгляд, такая позиция является недопустимым упрощением и грубым нарушением закона. Нетрезвое состояние водителя, даже если оно достоверно доказано, не служит доказательством вины в совершении дорожно-транспортного происшествия. Необходимо доказать, что опьянение водителя явилось причиной или одной из причин наступления последствий, предусмотренных законом.

Нередки случаи, когда опасность для движения возникает внезапно, на близком расстоянии, и это не позволяет водителю избежать

столкновения или наезда путем торможения. Например, внезапно в непосредственной близости (в пределах остановочного пути) на дорогу выбежал человек, выехало другое транспортное средство и т. п. [4, с. 232].

Некоторые теоретики называют данное состояние «периодом неуправляемости» [2]. Думается, период, когда водитель принимает меры к остановке, а возможно, и к объезду препятствия, вряд ли можно назвать «периодом неуправляемости». Этой точки зрения придерживается и ряд теоретиков [1, с. 63]. О каком, например, «периоде неуправляемости» может идти речь, когда водитель, желая проскочить перекресток на красный сигнал светофора, увеличивает скорость и врывается в автомобиль, выехавший на зеленый сигнал.

Когда, в какой момент водитель был лишен возможности управления автомобилем?

Рассмотрим вторую ситуацию, когда пешеход появляется внезапно и водитель не имеет возможности предотвратить наезд. Этот случай правильнее объяснить не наличием «периода неуправляемости», а отсутствием у водителя технической возможности для предотвращения дорожно-транспортного происшествия. Если созданию такой ситуации не предшествовало нарушение Правил, то привлечение водителя к ответственности исключено.

Как представляется, учет рассмотренных предложений мог бы способствовать совершенствованию уголовного законодательства и приведению в соответствие Общей и Особенной частей УК РФ.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Жулев В.И., Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения. — М.: Юрист, 1997.
2. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. А.В. Наумова. — М.: Юрист, 1996.
3. Кулешов Г.В. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности // Право в Вооруженных Силах. — 2008. — № 3.
4. Курс советского уголовного права. Т. 5 / под ред. А.А. Пионтковского, П.С. Ромашкина. — М.: Юрид. лит., 1970.
5. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. — М.: Юрид. лит., 1979.
6. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 30 дек. 2008 г.) // СЗ РФ. — 1995. — № 50, ст. 4873.
7. Официальный сайт ГИБДД России. URL: www.gibdd.ru
8. Самолеты падают по вине пьяных пилотов. URL: <http://turist.rbc.ru/article/10/03/2009/147461>
9. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. — СПб.: Юридический Центр Пресс, 2002.

BIBLIOGRAPHY (TRANSLITERATED)

1. Zhulev V.I. Gir'ko S.I. Otvetstvennost' uchastnikov dorozhnogo dvizheniya. — M.: Yurist, 1997.
2. Kommentariy k Ugolovnomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii / pod red. A.V. Naumova. — M.: Yurist, 1996.
3. Kuleshov G.V. Vozmeshchenie vreda, prichinennogo istochnikom povyshennoy opasnosti // Pravo v Vooruzhennykh Silakh. — 2008. — № 3.
4. Kurs sovetskogo ugovnogo prava. Vol. 5 / pod red. A.A. Piontkovskogo, P.S. Romashkina. — M.: Yurid. lit., 1970.
5. Luk'yanov V.V. Problemy kvalifikatsii dorozhno-transportnykh prestupleniy. — M.: Yurid. lit., 1979.
6. O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: Federal'nyy zakon ot 10 dekabrya 1995 g. № 196-FZ (v red. ot 30 dek. 2008 g.) // SZ RF. — 1995. — № 50, st. 4873.
7. Ofitsial'nyy sayt GIBDD Rossii. URL: www.gibdd.ru
8. Samolety padayut po vine p'yanykh pilotov. URL: <http://turist.rbc.ru/article/10/03/2009/147461>
9. Tyazhkova I.M. Neostorozhnye prestupleniya s ispol'zovaniem istochnikov povyshennoy opasnosti. — SPb.: Yuridicheskiy Tsentr Press, 2002.

Информация об авторе

Архипова Марьяна Владимировна (Якутск) — кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой уголовного права и процесса. Филиал ГОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права» в г. Якутске (677003, г. Якутск, Вилюйский тракт, 4-й км, здание 3, e-mail: amon75@mail.ru)

Information about the author

Arkhipova, Maryana Vladimirovna (Yakutsk) — Ph. D. in Law, Ass. Professor, Head, Chair of Criminal Law and Process. Yakutsk Affiliate of Baikal National University of Economics and Law (Bld. 3, 4th km of Viluiyskiy trakt, Yakutsk, 677003), e-mail: amon75@mail.ru)