

Дорожно-транспортные преступления как частный случай причинения тяжкого вреда здоровью или смерти по неосторожности

Кобельков А. А.

*Кобельков Александр Алексеевич / Kobelkov Alexander Alekseevich – магистрант,
кафедра уголовно-правовых дисциплин,
Некоммерческое образовательное учреждение высшего профессионального образования
Международный юридический институт,
инспектор дорожно-патрульной службы,
Межмуниципальный отдел министерства внутренних дел России «Шуйский», г. Иваново*

Аннотация: в статье рассмотрены актуальные вопросы ограничения дорожно-транспортных преступлений, представляющих частный случай причинения тяжкого вреда здоровью или смерти по неосторожности, от нарушений правил охраны труда и преступлений против личности с такими же последствиями. Автором показано, что вызванные трудности квалификации дорожно-транспортных преступлений носят объективный и субъективный характер, а практика испытывает значительные трудности в определении элементов составов автотранспортных преступлений и в их разграничении со смежными составами.

Abstract: the article deals with topical issues of separating road traffic offences, representing a special case of the infliction of grievous bodily harm or death by negligence, violations of safety rules and crimes against the person, with the same consequences. The author shows that the difficulties caused by the qualification of road traffic offences are objective and subjective, and the practice is experiencing significant difficulties in defining the elements of compounds, motor offences and their separation from related compounds.

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, нарушение правил безопасности движения, безопасность движения.

Keywords: road traffic crime violation of the rules of traffic safety, traffic safety.

Дорожно-транспортные преступления представляют собой частный случай причинения тяжкого вреда здоровью или смерти по неосторожности, что вызывает определенные трудности при отграничении преступлений от других способов причинения указанных последствий.

Практика по вопросам отграничения дорожно-транспортных преступлений от нарушения правил охраны труда и преступлений против личности до настоящего времени осталась неизменной.

Пленум Верховного Суда РФ разъясняет, что «действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ» [1].

Особенно сложно решаются такие вопросы в случае причинения вреда при эксплуатации строительных, сельскохозяйственных и иных специальных машин, предназначенных для выполнения определенных работ. С одной стороны, они относятся к транспортным средствам, с другой стороны, управление ими в процессе использования по прямому назначению не связано с правилами безопасности движения. В связи с этим, в процессе квалификации следует выяснять, использовались ли механизмы как транспортные средства или вред причинен при производстве специальных работ. В первом случае страдают общественные отношения в сфере безопасности движения, а во втором – общественные отношения, охраняемые ст.109 УК РФ «Причинение смерти по неосторожности», ст.118 УК РФ «Причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности» (жизнь и здоровье), ст.143 УК РФ «Нарушение требований охраны труда» (право на безопасный труд) и др. При этом, если самоходный механизм используется при производстве специальных работ, то нарушаются соответствующие правила их производства, а не Правила дорожного движения. И наоборот, если самоходный механизм используется как транспортное средство, то действуют Правила безопасности движения, и в случае причинения вреда в результате их нарушения ответственность наступает за дорожно-транспортное преступление.

Большинство ученых считает, что функция движения не должна рассматриваться в отрыве от предназначения транспортного средства – перемещения грузов или людей, поэтому, если автомашина использовалась в качестве механизма нетранспортной операции, то ее перемещение не подпадает под действие Правил дорожного движения, а водитель – под санкцию ст.264 УК РФ. В данном аспекте интересной выглядит точка зрения, например, С. Проценко, который считает, что для повышения эффективности борьбы с транспортными преступлениями и устранения возможных разногласий законодателю необходимо предусмотреть примечание не к одной статье, а к целой главе 27 УК РФ» [2].

Сложнее дифференцировать ответственность в случае нарушения водителем правил безопасности движения, специально разработанных для передвижения по особому рода дорогам. В случае нарушения

названных правил, регламентирующих отношения безопасности при производстве определенных работ, содеянное квалифицируется как преступление против личности или нарушение правил охраны труда.

«Важную роль в разграничении дорожно-транспортного преступления и преступления против личности, совершенного с использованием механического транспортного средства, играют пространственные пределы действия тех правил, которые нарушены водителем» [1]. Правила дорожного движения написаны с «привязкой» к дорожным знакам, разметке, сигналам светофора и т. д. Под дорогой понимается обустроенная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. В Федеральном законе "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ говорится о юридически значимых пространственных пределах, что подтверждается и положениями п.4 постановления Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 г.

Вместе с тем, на территории государства имеются проселочные дороги без определенных границ и соответствующей разметки. Как в таких случаях квалифицировать нарушения Правил движения? Представляется, что движение транспортных средств как источника повышенной опасности нуждается в регулировании независимо от места: в условиях бездорожья или в лесу. Правила дорожного движения содержат правила, имеющие общий характер, т. е. должны выполняться водителем независимо от места управления транспортным средством; некоторые – специальный, рассчитанный только на дорогу. При этом пункт 10.1. Правил содержит универсальную норму, которая регулирует, как водитель должен вести транспортное средство, как по дороге, так и вне дорог.

Следовательно, часть правил, обеспечивающих безопасность движения, имеет универсальный характер и не «привязана» к дороге. По мнению Н. И. Пикурова, «в случае нарушения таких универсальных правил вне дорог более адекватной характеру опасности была бы квалификация нарушений по ст.264 УК РФ, а не по ст.109 УК РФ или ст.114 УК РФ, если вред причинен в результате использования самоходного механического устройства в качестве транспортного средства» [3].

Представляется, что критерием отграничения от смежных составов преступлений является характер производимых работ и вид нарушенных правил. Если транспортное средство использовалось в качестве механизма для производственных работ, то нарушение правил безопасности их проведения следует квалифицировать по ст.143, 109, 114 УК РФ.

Например, «Д. был привлечен к уголовной ответственности за дорожно-транспортное преступление. Управляя трактором, Д. с помощью троса разгружал автомобили над силосной ямой. При очередной разгрузке трактор наехал на отцеплявшую трос Ж., которая от полученных повреждений скончалась.

Д. своими действиями причинил вред не в результате нарушения правил безопасности движения, а вследствие нарушения правил охраны труда. Поэтому его действия обоснованно квалифицированы по статье о лишении жизни по неосторожности» [4].

Если транспортное средство использовалось для перевозки людей или грузов, водитель обязан соблюдать универсальные правила движения и эксплуатации транспортных средств независимо от места движения. В случае причинения тяжкого вреда здоровью или смерти в результате их нарушения водитель должен нести ответственность по ст.264 УК РФ.

Однако, утверждение о том, что для квалификации следует определить, связано ли происшествие с дорожным движением или имеет иную природу, нельзя абсолютизировать. Правила дорожного движения не могут быть рассчитаны на случаи, когда автомобиль используется не как транспортное средство, а как механизм, приспособленный для выполнения технических операций. Грань между хозяйственными и транспортными работами не всегда очевидна и определяется в каждом конкретном случае с учетом фактически сложившихся обстоятельств.

Кроме указанных признаков ограничительным критерием является техническая характеристика транспортного средства. «Если тяжкий вред здоровью или смерть причинены в результате нарушения правил дорожного движения лицом, управляющим транспортом, не соответствующим критериям мощности двигателя, содеянное квалифицируется по ст.268 УК РФ. Лица, управлявшие указанными транспортными средствами и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, несут ответственность соответственно по ч. 1, 2 или 3 ст.268 УК РФ» [1].

Таким образом, квалификация дорожно-транспортных преступлений связана с определенными трудностями объективного и субъективного характера. Практика испытывает значительные трудности в определении элементов составов автотранспортных преступлений и в их разграничении со смежными составами.

Во-первых, необходимо разграничивать преступления в этой сфере и административные правонарушения, ответственность за которые предусмотрена в главе 12 КоАП РФ. Во-вторых, следует учитывать и дифференциацию преступных деяний внутри указанной категории (ст. 263, 264 и 268 УК РФ). В-третьих, есть отдельные факты, требующие отграничения дорожно-транспортных преступлений от преступлений против личности.

Для правильной квалификации следует определить характер происшествия, а именно: связано оно с дорожным движением или имеет иную природу; выполнялась ли транспортная функция механизма или происшествие связано с выполнением технологических операций, не связанных с движением транспортного

средства; регулировались ли действия правилами дорожного движения или речь идет о производстве действий, урегулированных правилами техники безопасности.

Повышенная опасность автомобиля возникает при его движении. В этом состоит принципиальное отличие проведения определенных работ с помощью транспортных средств от нарушения правил дорожного движения.

Литература

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда РФ, № 2, февраль, 2009.
2. *Проценко С. В.* О транспортном средстве как источнике повышенной опасности в российском уголовном законодательстве // Российский следователь, 2009. № 23. С. 19.
3. *Пикуров Н. И.* Квалификация транспортных преступлений. Научно-практическое пособие. М.: РАП, 2011. С. 54-55.
4. Бюллетень Верховного Суда РФ. 2005. № 7. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.vsrfl.ru/second.php> (дата обращения: 10.11.2016).
5. Бюллетень Верховного Суда РФ. 2000. № 9. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.vsrfl.ru/second.php> (дата обращения: 10.11.2016).
6. Постановление Минтруда РФ от 12.05.2003 № 28 «Об утверждении Межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 19.06.2003 № 4734) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 41, 13.10.2003.