

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Л. Ф. РОГАТЫХ, В. Б. МАЛИНИН

**КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ (СТ. 264 УК РФ)**

Учебное пособие



**Санкт-Петербург
2004**

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Л. Ф. РОГАТЫХ, В. Б. МАЛИНИН

КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ (СТ. 264 УК РФ)

Учебное пособие

Санкт-Петербург
2004

ББК 67.408

Рогатых Л. Ф., Малинин В. Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): Учеб. пос. СПб., 2004. 60 с.

Рецензенты

Л. Б. СМIRHOV, профессор Юридического института (Санкт-Петербург), доктор юридических наук.

В. Н. САДОНОВ, судья Приморского районного суда Санкт-Петербурга, кандидат юридических наук.

Пособие подготовили

Л. Ф. РОГАТЫХ —разделы 1, 2, 3.1, 4—7

В. Б. МАЛИНИН —раздел 3.2.

В пособии дается общая уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений, рассмотрены наиболее сложные вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, комментируются нормативные акты, регулирующие безопасность движения транспортных средств и их эксплуатацию, приводится судебная практика по данной категории уголовных дел.

Пособие предназначено для использования в учебном процессе повышения квалификации преподавателей, следователей, прокуроров, может представлять интерес для студентов и аспирантов юридических вузов.

© Санкт-Петербургский юридический институт Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2004

1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Глава 27 УК РФ объединяет все так называемые транспортные преступления¹. Законодательство не содержит понятия транспортного преступления. В теории уголовного права под ними принято понимать виновное противоправное деяние, посягающее на безопасность движения и(или) эксплуатации транспорта и повлекшее предусмотренные уголовно-правовыми нормами общественно опасные последствия². Признаки, характеризующие эту группу преступлений, позволяют отграничить их от других преступных посягательств, сопряженных с причинением вреда здоровью, смерти потерпевшим или преступного ущерба при использовании транспорта.

Родовой объект транспортных преступлений — безопасность движения и эксплуатации воздушного, железнодорожного, водного, автомобильного транспорта и магистрального трубопровода. Поскольку “только общественные отношения как целостная система, а не какие-либо его составные части... могут быть признаны объектом преступления”³, рассматриваемый объект включает в себя всю совокупность отношений, обеспечивающих охрану жизни людей и материальных ценностей в процессе функционирования указанных видов транспорта. Последствиями этих преступлений часто бывают крушения, катастрофы, аварии, несчастные случаи с людьми и т. д., что приво-

¹ В данном учебном пособии не ставится задача анализа проблемных вопросов, связанных с названием этой группы преступлений, обоснованностью включения в гл. 27 УК РФ преступлений, предусмотренных ст.ст. 269—271, и др.

² См., напр.: Чучаев А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: Научно-практический комментарий. Ульяновск, 1977. С. 16.

³ Таций В. Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков, 1988. С. 21.

дит к смерти или причинению вреда здоровью людей либо к крупному ущербу. Особенностью данных преступлений выступает то, что вред причиняется в основном в результате нарушения правил обращения с источником повышенной опасности и потерпевшими являются случайные лица.

Предметом данных преступлений выступает различного вида транспорт. Специфика транспортных преступлений проявляется как раз в том, что человек совершает преступление при взаимодействии с *транспортным средством*. Правильное понимание сущности транспортных преступлений невозможно без точного определения термина “транспортные средства”, о которых идет речь в соответствующих статьях уголовного закона.

Под транспортом (от лат. “transporto” — перевозить, перемещать) в специальной литературе понимается а) производственно-технологический транспортный комплекс с входящими в него предметами и учреждениями производственного и социального назначения; б) транспортное средство, предназначенное для перевозки людей и(или) грузов. В уголовном праве термин “транспорт” используется во втором его значении.

К транспортным средствам, упоминаемым в гл. 27 УК РФ, относятся различные виды железнодорожного, воздушного, морского, речного, автомобильного транспорта, трактора и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, мотоциклы и иные механические транспортные средства. Анализ ведомственных нормативных актов позволяет дать развернутую характеристику каждого из названных видов транспортных средств.

Появление многофункциональных транспортных средств, сочетающих в себе качества различных видов транспорта (суда на воздушной подушке, вездеходы, амфибии, транспортные средства на магнитной подвеске и т. п.) поставило перед практикой проблему квалификации преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации таких транспортных средств. Например, при управлении амфибией сначала может быть причинен физический вред находящимся в воде потерпевшим, а затем (практически без разрыва во времени) другим лицам уже на берегу.

Представляется, что в этом случае при квалификации содеянного следует исходить из того, какие правила движения были нарушены: если правила движения на воде — то речь должна идти о ст. 263 УК РФ, если же водителем такой машины нару-

шены правила дорожного движения — то о ст. 264 УК РФ. Такие ситуации, безусловно, должны получить решение в уголовном законе.

Объективная сторона рассматриваемых видов преступлений может выражаться как в действии (приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения), так и в бездействии (неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие). Преступления, предусмотренные ст.ст. 263, 264, 266, 269, могут совершаться как путем действия, так и путем бездействия.

Все нормы гл. 27 УК РФ имеют бланкетные диспозиции. Это объясняется необходимостью обеспечить сочетание стабильности уголовного закона и динамики охраняемых уголовным законом общественных отношений, а также невозможностью включить в Уголовный кодекс все существенные признаки объективной стороны данных преступлений из-за их многочисленности. Таким образом, посягательства рассматриваемой главы обладают признаком специальной противоправности⁴.

Роль уголовного закона при бланкетной диспозиции статьи выражается в определении границ, в пределах которых нормативные акты других отраслей права используются для конкретизации состава преступления. При бланкетной диспозиции источником уголовно-правовой нормы является исключительно уголовный закон. Специфика квалификации соответствующих деяний заключается в необходимости ссылки на нарушение специальных правил.

В ст. 264 УК РФ указываются правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и при квалификации по данной статье следует ссылаться на соответствующий пункт Правил, поскольку уголовный закон прямо называет правила, за нарушение которых при наступлении предусмотренных уголовным законом последствий наступает ответственность.

Однако в сфере регулирования использования транспортных средств существует иерархический порядок построения системы нормативных актов. По одному и тому же вопросу может быть принято несколько нормативных актов, регулирующих одни и

⁴ См. об этом: Пикуров Н. И. Уголовное право в системе межотраслевых связей. Волгоград, 1998; Он же. Квалификация следователем преступлений со смешанной противоправностью. Волгоград, 1988; Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М., 1995 и др.

те же общественные отношения, но обладающих различной юридической силой. Так, приказом Минтранса РФ от 8 января 1997 г. № 2 (с изменениями, внесенными Приказом от 18 июля 2000 г. № 75) утверждено Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами⁵, в котором содержится ряд положений, относящихся к правилам движения или эксплуатации. В целом функции этого Положения не совпадают с функциями Правил дорожного движения РФ. Однако часть данного нормативного акта содержит нормы, непосредственно регламентирующие движение автобусов, поэтому Положение может быть отнесено к перечню нормативных материалов, уточняющих признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Однако следует иметь в виду, что предписания названного Положения находятся в состоянии подчинения по отношению к Правилам дорожного движения РФ. Они, так же как и другие специальные акты, регулирующие безопасность дорожного движения, должны основываться на положениях Правил дорожного движения РФ и при квалификации деяний должны учитываться только те пункты Положения, которые не противоречат Правилам дорожного движения РФ, с помощью которых можно конкретизировать признаки состава преступления. Н. И. Пикуров пишет: «Нормативные акты, обладающие наименьшей юридической силой, тоже могут применяться в целях конкретизации признаков состава преступления со смешанной противоправностью, даже если одновременно с ними действуют нормативные акты, обладающие большей юридической силой. При строгом соблюдении принципа верховенства закона подобная квалификация вполне допустима, поскольку для уточнения признаков состава преступления следователь использует лишь те нормативные акты, которые соответствуют закону, не противоречат ему. Вместе с тем существует необходимость предъявления повышенных требований в отношении подзаконных нормативных актов, конкретизирующих бланкетные диспозиции. При квалификации преступления следователь обязан установить, приняты ли они компетентными органами, содержат ли соответствующие реквизиты. Кроме того, необходимо выяснить, содержат ли вторичные конкретизирующие акты какой-либо самостоятельный элемент или же они только дублируют вышестоящий норматив-

⁵ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 1997. № 11; 2000. № 34.

ный акт. В последнем случае ссылка на дублирующий акт была бы излишней⁶.

Составы преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в большинстве своем сконструированы по типу материальных. В качестве преступных последствий в законе указаны тяжкий вред здоровью или крупный ущерб (ст. 263, 264, 266, 267 УК РФ и др.)

Квалифицированные составы преступлений связываются законодателем с причинением смерти человеку, а особо квалифицированные — с гибелью двух и более лиц (ст. 263, 264, 266—269 УК РФ). Преступления, предусмотренные ст.ст. 270 и 271 УК РФ, имеют формальные составы, они считаются оконченными с момента выполнения указанного в законе деяния.

Субъект преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, как правило, специальный, характеризующийся признаками, обусловленными выполняемой работой или занимаемой должностью в системе транспорта. При приведении в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) — субъект общий, достигший 14-летнего возраста; при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ) — субъект общий, достигший 16-летнего возраста.

С **субъективной стороны** преступления против безопасности движения и эксплуатации являются неосторожными, о чем свидетельствует имеющаяся в уголовно-правовых нормах ссылка на неосторожное причинение вредных последствий. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) и нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) могут совершаться только умышленно.

2. ОБЪЕКТ И ПРЕДМЕТ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Непосредственным объектом преступлений рассматриваемого вида является безопасность функционирования (движения и эксплуатации) механических видов транспортных средств. В качестве дополнительного объекта выступает жизнь и здоровье

⁶ Пикуров Н. И. Применение следователем уголовно-правовых норм с бланкетной диспозицией. Волгоград, 1985. С. 15.

людей, поскольку нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств влечет уголовную ответственность лишь при условии наступления последствий в виде тяжкого вреда здоровью либо смерти одного человека или нескольких лиц.

Высказывается мнение, что дорожное движение есть совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств в пределах дорог. Из этого определения можно сделать ошибочный вывод, что местом совершения преступлений рассматриваемого вида могут быть только дороги. Однако Федеральный закон “О безопасности дорожного движения” от 10 декабря 1995 г. № 169-ФЗ с изменениями и дополнениями⁷ и Правила дорожного движения РФ, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г., с изменениями и дополнениями⁸ действуют повсеместно, и водители обязаны соблюдать их как на шоссе, так и на улице, во дворе, на железнодорожном переезде, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия, в лесу и др. Местом совершения автотранспортного преступления могут быть замерзшие акватории морских заливов, реки, озера и т. п.

В диспозиции ст. 264 УК РФ ничего не говорится о месте совершения преступления. В ней указывается на необходимость соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, которое управляет автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством. Другими словами, место совершения данного преступления не является конструктивным признаком состава.

Предметом преступления выступают механические транспортные средства. Непосредственно в статье называются автомобиль и трамвай. В примечании к ст. 264 УК РФ устанавливается, что под другими механическими транспортными средствами понимаются троллейбусы, трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.

⁷ Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; 1999. № 10. Ст. 1158; 2002. № 18. Ст. 1721; 2003. № 2. Ст. 167; 2004. № 35. Ст. 3607.

⁸ Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. 1996. № 3. Ст. 184; 1998. № 45. Ст. 5521; 2000. № 18. Ст. 1985; 2001. № 11. Ст. 1029; 2002. № 9. Ст. 931, № 27. Ст. 2963; 2003. № 20. Ст. 1899, № 40. Ст. 3891.

Законодатель оперирует в основном такими понятиями, как “иные самоходные машины” и “иные механические транспортные средства”, которые можно раскрыть, лишь опираясь на судебную практику и ведомственные нормативные акты.

Так, Пленум Верховного суда СССР в постановлении “О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях” от 6 октября 1970 г. указал, что “под иной самоходной машиной следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие строительные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т. п.)”⁹.

Согласно п. 1.2 Правил дорожного движения РФ *механическое транспортное средство* есть транспортное средство (т. е. устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов, оборудования, установленного на нем), кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Этот термин охватывает автомобили, подвесной электротранспорт, мотоколяски, мотонарты, мотосани и другие самоходные машины и механизмы¹⁰. Все указанные транспортные средства могут быть предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, если их движение регулируется правилами дорожного движения.

Из перечня механических транспортных средств исключен мопед, под которым понимается транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 см³ и имеющее максимальную скорость не более 50 км/час. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. Таким образом, можно сделать вывод, что ограничениями для отнесения транспортного средства к разряду механических выступают два критерия: 1) объем двигателя (он не может превышать 50 см³); 2) конструктивная скорость (она не должна превышать 50 км/ч).

Под признаки ст. 264 УК РФ не подпадает нарушение правил дорожного движения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, совершенное военнослужащим. К боевым относятся машины, конструктивно предназначенные для выполнения боевых задач и оборудованные соответствующими

⁹ Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М., 1995. С. 55.

¹⁰ Коробев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 121.

щим вооружением для поражения живой силы, военной техники противника и других объектов (танки, бронетранспортеры, боевые машины пехоты, боевые машины десанта, самоходные артиллерийские и ракетные установки, иные подобные военнотехнические средства). Нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, совершенное при управлении ею любым военнослужащим или иным лицом, которое в силу специального указания в законодательстве несет ответственность за воинские преступления, если это нарушение повлекло за собой несчастные случаи с людьми, подлежат квалификации по ст. 350 УК РФ¹¹.

3. ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, включает в себя совокупность следующих признаков: 1) нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств; 2) наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью, смерти одного человека либо двух и более лиц; 3) причинную связь между нарушением правил и наступившими последствиями.

3.1. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств. Наступление последствий

Бланкетная диспозиция нормы требует обращения к другим федеральным нормативным актам. Основные нормативные акты, содержащие правила движения и эксплуатации транспортных средств, следующие: Федеральный закон “О безопасности дорожного движения” от 10 декабря 1995 г.; Правила дорожного движения РФ; Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от

¹¹ Подробнее об этом см.: Сызранцев В. Г. Воинские преступления: Комментарий к гл. 33 УК РФ. СПб., 2002. С. 116—123.

23 октября 1993 г. (с изменениями и дополнениями)¹²; Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. (с изменениями и дополнениями)¹³. Кроме этого следует иметь в виду инструкции и иные документы, касающиеся особенностей перевозки специальных грузов, эксплуатации отдельных видов специальных транспортных средств, движения на закрытой территории и др.

При квалификации преступлений, предусмотряемых статьями с бланкетной диспозицией, особую роль приобретает *соотношение уголовного закона с отраслевыми нормативными актами*. Роль уголовного закона при бланкетной диспозиции заключается в определении границ, в пределах которых нормативные акты иных отраслей могут использоваться для конкретизации состава преступления.

Базовым нормативным актом, содержащим правила безопасного движения, являются Правила дорожного движения РФ. При квалификации содеянного следует установить, нарушения каких пунктов Правил повлекли предусмотренные уголовным законом последствия. Если нарушены помимо Правил и положения инструкций, ведомственных нормативных актов и т. п., то их следует сопоставить с Правилами. В случае несоответствия Правилам их нельзя использовать для квалификации преступления. На практике в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого часто перечисляются все пункты Правил, нарушение которых допущено водителем, что нельзя признать правильным. В процессуальных документах следует указывать нарушения, находящиеся в причинной связи с наступившими последствиями. Лишь они образуют признаки состава преступления. (Нарушение других правил может быть учтено лишь при назначении наказания.)

Р. управлял автомобилем марки ВАЗ—2108. Будучи в состоянии алкогольного опьянения, выехал на остановку общественного транспорта и произвел наезд на пешеходов К., Н. и С., причинив им тяжкий и средней тяжести вред

¹² Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. 2000. № 18. Ст. 1985; 2001. № 11. Ст. 1029; 2002. № 9. Ст. 931; 2003. № 20. Ст. 1899, № 40. Ст. 3891.

¹³ Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. 2002. № 9. Ст. 931.

здоровью. В обвинительном приговоре суд указал, что Р. нарушил требования пунктов 1.3, 1.5, 2.3.1, 2.7, 9.9, 9.10, 10.1 Правил дорожного движения РФ, п. 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, а также пп. 5.2, 5.5 Приложения к Основным положениям. Совершенно очевидно, что далеко не все перечисленные нарушения явились непосредственной причиной наступивших последствий.

Бытует мнение, что поведение водителей транспортных средств определяется не только нормативными актами, но и общепринятыми (неписаными) правилами предосторожности. Сторонники данной точки зрения считают, что в нормативных актах, какими бы полными они ни были, не могут быть отражены все правила должного поведения. Однако это противоречит диспозиции уголовно-правовой нормы, в которой прямо говорится о нарушении правил движения и эксплуатации автотранспортных средств, т. е. положений нормативных актов.

В постановлении Пленума Верховного суда РСФСР “О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения транспортных средств, а также их угоном” от 22 октября 1969 г. подчеркивается, что “признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение”¹⁴.

Таким образом, при привлечении к уголовной ответственности следует не только давать общую ссылку на пункт Правил дорожного движения, но и конкретизировать действия, явившиеся нарушением Правил. Особенно это актуально, если нарушено правило, сформулированное с помощью оценочных признаков, например: “Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требования Правил” (п. 10.1 Правил). Применение этого пункта Правил нередко граничит с объективным вме-

¹⁴ Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и РФ по уголовным делам. М., 1999. С. 295.

нением. Примером может служить уголовное дело в отношении Крашениника.

Крашениник был признан виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортного средства при следующих обстоятельствах. 24 июля 1994 г. около 16 часов Крашениник, управляя личной автомашиной ВАЗ—2101, нарушил требования п. 10.1 Правил дорожного движения, не заметил на асфальте выбоину, наехал на нее, в результате чего машина получила повреждения и опрокинулась в кювет, а находящимся в ней пассажирам Е. и С. были причинены менее тяжкие телесные повреждения.

Отменяя состоявшиеся по делу судебные решения, Судебная коллегия Верховного суда РФ по уголовным делам указала, что, поскольку Крашениник обвинялся и признан виновным в нарушении требований п. 10.1 Правил дорожного движения, при предъявлении обвинения и постановлении приговора подлежали установлению и доказыванию все обстоятельства, указанные в данном пункте Правил. При выполнении требований п. 10.1 Правил скорость должна обеспечить водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. Однако в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого, в обвинительном заключении и в приговоре упомянутые обстоятельства ему в вину не вменялись. Это и послужило основанием для отмены предыдущих решений¹⁵.

Обвинение в неверно выбранной скорости нуждается в обосновании, а именно: исходя из конкретной обстановки, в условиях которой принималось решение, из опыта водителя и конкретных возможностей предвидеть опасность. Привлечение к уголовной ответственности на основании только факта наступления последствий не допустимо.

Под движением следует понимать перемещение транспортного средства, которое начинается с момента движения элементов ходовой части (колес) с места до полной остановки.

Преступление может быть совершено как путем действия, так и путем бездействия и выражаться в превышении скорости, неподчинении сигналам светофора или жестам регулировщика, выезде на встречную полосу движения, несоблюдении правил очередности проезда перекрестка, неправильном обгоне или маневрировании на дороге, несоблюдении требований дорожных знаков и т. д.

Ответственность за нарушение правил эксплуатации транспортных средств наступает по ст. 264 УК РФ только в том случае, когда эксплуатация транспортного средства находится в

¹⁵ Бюллетень Верховного суда РФ. 1996. № 12. С. 3.

тесной связи с обеспечением безопасности дорожного движения. Другими словами, под нарушением правил эксплуатации транспортных средств понимается нарушение правил использования только тех узлов и агрегатов транспортного средства, которые обеспечивают возможность его движения (рулевой механизм, очистительные щетки, тормоза и т. д.). Примечательно, что в ст. 264 УК РФ законодатель четко отделил союзом “или” правила дорожного движения от правил эксплуатации, но при этом из диспозиции статьи следует, что вменить нарушение этих правил можно только лицу, “управляющему механическим транспортным средством”.

При нарушении норм общей безопасности с использованием транспортных средств возникает необходимость отграничения таких деяний от автотранспортных преступлений. Чтобы избежать ошибки, необходимо выяснять характер совершенного деяния.

Примером может служить следующая ситуация. Владелец автомобиля М. ремонтировал машину и попросил сидевшего на пассажирском сиденье своего товарища К. включить зажигание, что тот и выполнил. Автомобиль внезапно начал движение и придавил М. к стенке гаража. От полученных повреждений потерпевший скончался на месте.

В этом случае действия участников ситуации не регламентируются Правилами дорожного движения. Неосторожное обращение с автомашиной имело место не в процессе движения, поэтому нельзя говорить и о нарушении правил эксплуатации транспортного средства. К. в этом случае действовал неосмотрительно, пренебрег нормами общей безопасности, зная о том, что машина представляет собой источник повышенной опасности, поэтому должен отвечать по ст. 118 УК РФ¹⁶.

При эксплуатации самоходных машин возникает необходимость *отграничения* рассматриваемого состава преступления от смежных составов. Исходным положением для правильной квалификации служит положение о том, что нарушения правил технической эксплуатации транспорта, техники безопасности при производстве работ (ремонтных, погрузочно-разгрузочных, сельскохозяйственных и т. п.) посягают на другие объекты (жизнь, здоровье человека, безопасные условия труда и т. п.) и

¹⁶ Проблемы отграничения автотранспортных преступлений от причинения смерти рассмотрены в работе: Попов А. Н. Убийства, совершенные с особой жестокостью, а также общеопасным способом. СПб., 2002. С. 198.

не могут квалифицироваться по ст. 264 УК РФ. По смыслу нормы лицо, управляющее сельскохозяйственной, специальной или иной самоходной машиной, может нести ответственность по этой статье лишь в том случае, когда преступление связано с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта.

Водитель грейдера производил очистку дороги от снега, в процессе чего ковш задел крышку люка, отделившийся от нее осколок отлетел на дорогу и смертельно травмировал проходившую мимо женщину. Было установлено, что водитель выехал для производства работ с неисправным ковшем. Крепление ковша с одной стороны сломалось, и водитель прикрепил его проволокой на более низком уровне, чем это было необходимо. Ковш не относится к узлам и агрегатам, обеспечивающим движение транспортного средства, а это означает, что лицо проявило самонадеянность и должно отвечать за неосторожное причинение смерти.

Обязательным признаком рассматриваемого состава преступления являются указанные в ст. 264 УК РФ *последствия*. Это причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью (ч. 1), смерти одному человеку (ч. 2) и смерти двум и более лицам (ч. 3). Понятие тяжкого вреда здоровью дано в ст. 111 УК РФ.

3.2. Причинная связь между нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями

Наиболее сложный вопрос при квалификации рассматриваемого вида преступлений — определение причинной связи между нарушением лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения при эксплуатации транспортных средств и наступившими в результате этого вредными последствиями.

В большинстве своем установление такой связи на предварительном следствии и в судебном разбирательстве не представляет сложности, так как причина последствий, как правило, очевидна. Однако случаются и такие транспортные происшествия, когда установление причины наступивших последствий вызывает немалые трудности. Это бывает чаще всего в случаях нарушения названных правил несколькими участниками дорожного движения, а также когда в развитие событий вмешиваются самостоятельные факторы: действия потерпевших, технические

неисправности, особенности дорожной обстановки, влияние сил природы и т. д.

Причинная связь по делам рассматриваемой категории имеет ряд особенностей. Специфика ее состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия часто носят ситуативный и во многом случайный характер и, кроме того, не всегда адекватны степени грубости нарушения соответствующих правил. Насчитывается свыше 250 различных факторов, порождающих дорожно-транспортные происшествия.

Сам по себе факт нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств ни о чем не говорит. Судебная практика нередко сталкивается с ситуациями, когда нарушение правил налицо, но оно не находится в причинной связи с результатом: последствие наступило вследствие иных причин (неправомерного поведения других участников движения, непреодолимой силы природы, скрытых дефектов транспортных средств и т. п.).

Отправное правило установления причинной связи по делу об автотранспортном проступлении — искусственное изолирование данного ДТП от других взаимосвязей, вычленение при этом нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, и тех вредных последствий, которые наступили при данном происшествии.

Начинать исследование наличия или отсутствия причинной связи по делам данной категории необходимо с установления факта нарушения, в чем оно выразилось, какие пункты Правил дорожного движения были нарушены.

Если действие лица, управляющего транспортным средством, не противоречило установленным правилам, то не может возникнуть вопроса о причинной связи между этим действием и наступившими вредными последствиями¹⁷.

Однако в судебной практике встречаются случаи, когда водителю ставятся в вину последствия несмотря на то, что не был достоверно установлен сам факт нарушения указанных правил.

Так, Верховным судом Башкирской АССР был признан виновным и осужден по ч. 2 ст. 211 УК РСФСР (ч. 2 ст. 264 УК РФ) Козин. Суд вменил ему в

¹⁷ Куринов Б. А. Квалификация транспортных преступлений. М., 1965. С. 96.

вину то, что он, находясь в нетрезвом состоянии, вел машину со скоростью, не обеспечивающей безопасности движения, в результате чего машину занесло и она ударилась о столб. При этом находившийся в машине пассажир получил тяжкие телесные повреждения и умер на месте происшествия. Пленум Верховного суда СССР, рассмотрев материалы дела по протесту председателя Верховного суда СССР, нашел, что у суда не было достоверных оснований для вывода о виновности Козина в совершении преступления. Допрошенный по делу Козин и очевидцы происшествия показали, что аварийная обстановка была создана встречной автомашиной. Однако водитель этой автомашины следственными органами установлен не был. Вывод экспертов о превышении скорости движения основан на исследовании не всех, а лишь отдельных повреждений автомашины. Акт медицинского освидетельствования, в котором указано на наличие легкой степени опьянения у Козина, также крайне сомнителен. Исходя из обстоятельств дела, Пленум Верховного суда СССР отменил приговор в отношении Козина и прекратил дело за отсутствием состава преступления¹⁸.

В Бюллетене Верховного суда СССР дело Козина помещено под рубрикой “Действия водителя, не находившиеся в причинной связи с автотранспортным происшествием, не влекут уголовной ответственности”. Действительно, в данном случае причинной связи между действиями Козина и наступившим последствием нет. Возможно, что причиной происшествия были противоправные действия водителя неустановленной автомашины. Однако дело Козина прекращено не из-за отсутствия причинной связи, а за отсутствием самого нарушения установленных правил.

На наш взгляд, суды злоупотребляют ссылками на такое обстоятельство, как отсутствие причинной связи при отмене приговора либо при прекращении уголовного дела. Между тем во многих случаях вопрос о причинной связи не может даже возникнуть, так как отсутствует сам факт нарушения Правил.

Чтобы признать наличие причинной связи, требуется прежде всего доказать, что противоправное деяние лица, управляющего транспортным средством, выразившееся в нарушении установленных правил, является необходимым условием наступления указанных в законе последствий.

Зимин, управляя технически исправным автомобилем “Вольво—740”, избрал скорость движения 68,8 км/ч, превысив тем самым максимально разрешенную скорость движения в Санкт-Петербурге. Обнаружив приближающегося к полосе движения его автомобиля пешехода, пересекающего проезжую часть по пешеходному переходу, Зимин произвел экстренное торможение,

¹⁸ Бюллетень Верховного суда СССР. 1971. № 4. С. 24.

однако предотвратить наезд на пешехода не смог. Последнему в результате преступного легкомыслия Зимина был причинен тяжкий вред здоровью¹⁹.

В приведенном примере нарушение Зиминим правил дорожного движения (превышение установленной скорости движения) явилось необходимым условием причинения тяжкого вреда здоровью пешехода. Если бы Зимин осуществлял движение с установленной скоростью, то, применив торможение, он смог бы избежать наезда на пешехода.

Водитель Г. самовольно выехал в рейс без прав на управление автомашины (они у него ранее были отобраны автоинспекцией за нарушение правил движения). Следуя по городу с установленной скоростью, Г. сбил пешехода, переходившего улицу в неположенном месте. Как установила экспертиза, водителем были соблюдены все правила дорожного движения, и пешеход погиб исключительно по собственной неосторожности²⁰.

В данном случае Г. нарушил правила движения (выехал в рейс без прав). Есть и общественно опасные последствия — гибель человека. Однако причинной связи между нарушением установленных правил и наступившими последствиями нет, так как противоправное действие Г. (выезд без прав) не было необходимым условием наступления этих последствий. Очевидно, что если бы Г. и имел права, при данных конкретных условиях все произошло точно так же.

Некоторые ученые отвергают концепцию необходимого условия, считая невозможным ее применение при исследовании причинности по делам об автотранспортных происшествиях. Они упрекают сторонников данной концепции в том, что те признают наличие причинной связи между любым необходимым условием и наступившим результатом, хотя бы это условие имело отдаленное значение для возникновения последнего²¹.

Так, Н. С. Романов, подвергая критике данную концепцию, в качестве примера приводит дело Ладнова.

¹⁹ Архив Дзержинского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1995 год. Дело № 1-365.

²⁰ Архив Петроградского районного суда г. Санкт-Петербурга за 2004 год.

²¹ Назаров С.В. Установление причинной связи при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Информационный бюллетень Следственного комитета Министерства внутренних дел РФ. 1997. № 1(90); Козаченко И., Курченко В. Как установить причинную связь // Социалистическая законность. 1991. № 4.

Ладнов выехал на автомашине с неисправными тормозами. Двигаясь по шоссе, он автомашиной задел повозку, в результате чего находившийся в ней гражданин Артюхов упал на дорогу, получив тяжкие телесные повреждения, повлекшие смерть. Из материалов дела следовало, что столкновение автомобиля с повозкой произошло потому, что лошадь испугалась машины и неожиданно бросилась в сторону. По заключению эксперта, появление повозки на полосе движения автомобиля имело место на таком близком расстоянии, что даже если бы тормоза автомобиля были исправны, водитель не мог бы предотвратить происшествие торможением. Надзорная инстанция, рассматривая дело Ладнова, пришла к выводу, что в данном случае нарушение правил движения (езда с неисправными тормозами) не находилось в причинной связи с происшествием.

По мнению Н. С. Романова, применение в данном случае концепции необходимого условия привело бы надзорную инстанцию к неправильному выводу: «Поскольку правила дорожного движения запрещают выезжать с неисправными тормозами, противоправная езда Ладнова оказалась необходимым условием возникновения происшествия: если бы его транспортное средство не выезжало, наезда на повозку не было бы»²².

Действительно, в приведенном примере причинной связи между нарушением правил, допущенным Ладновым, и смертью потерпевшего нет. Чтобы установить, являются ли действия Ладнова в этой конкретной дорожной обстановке необходимым условием наступивших последствий, нужно решить вопрос: какое влияние оказало на происшествие увеличение остановочного пути транспортного средства, вызванное неисправностью его тормозной системы? Для этого требуется проверить, имел ли водитель возможность торможением предотвратить происшествие, если бы в автомобиле тормоза были исправны, или не имел. Если (путем расчетов эксперта) будет установлено, что при исправной тормозной системе величина остановочного пути при избранной водителем скорости позволяла ему своевременно остановиться и избежать происшествия, то допущенное водителем отступление от правил дорожного движения (выезд транспортного средства с неисправными тормозами) как необходимое условие возникновения происшествия находится в причинной связи с ним. Наоборот, если остановочный путь (рассчитанный с учетом исправности тормозов) не позволял водителю своевре-

²² Романов Н. С. Установление причинной связи по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Советское государство и право. 1984. № 5. С. 100.

менно остановиться и избежать происшествия, допущенные им нарушения правил не находятся в причинной связи с происшествием.

По делу водителя Ладнова было установлено, что лошадь бросилась на полосу движения автомобиля на таком близком расстоянии, что даже если бы тормоза в автомобиле были исправны, водитель Ладнов не мог бы предотвратить наезда на повозку торможением. Поэтому причинной связи между необходимым условием и наступившим результатом в рассмотренном примере нет.

В ряде работ, посвященных вопросам причинной связи в уголовном праве, отстаивается положение о том, что в автотранспортных преступлениях возможна только прямая или непосредственная причинная связь, т. е. такая, когда между нарушением и последствиями этого нарушения нет больше никаких событий или других нарушений²³.

Например, по мнению А. Каллистова, ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ) предусматривает ответственность лиц, управляющих транспортными средствами, “лишь за то нарушение, которое повлекло за собой причинение потерпевшим телесных повреждений, смерть либо материальный ущерб”²⁴.

Однако ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ) слов “за собой” не содержит. Неточное использование текста закона приводит автора к ошибочному, на наш взгляд, выводу, что “только прямая причинная связь и должна рассматриваться как определяющий элемент объективной стороны состава преступления, предусмотренного статьей 211 УК РСФСР”²⁵.

Указанная точка зрения получила широкое отражение и в судебной практике.

Так, Пантелеев был признан виновным и осужден по ч. 1 ст. 211 УК РСФСР (ст. 264 УК РФ). Управляя автомобилем ВАЗ—2109, Пантелеев при приближении к регулируемому перекрестку отвлекся от управления автомобилем и совершил наезд на переходившую проезжую часть Большакову, которой в результате этого были причинены менее тяжкие телесные повреждения. В приговоре суд указал, что “... своим преступным неосторожным действием

²³ Болдырев Е. В., Лысков К. И., Соя-Серко О. А. Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях. М., 1975; Чучаев А. Причинная связь в транспортных преступлениях // Советская юстиция. 1985. № 24.

²⁴ Каллистов А. Оценка причинных связей по делам об автотранспортных преступлениях // Социалистическая законность. 1971. № 4. С. 38.

²⁵ Там же. С. 39.

водитель нарушил требования п. 10.1 Правил дорожного движения, и это нарушение состоит в прямой причинно-следственной связи с наступившим общественно опасным последствием²⁶.

Другой пример. Корнеев был осужден по ч. 2 ст. 211 УК РСФСР (ч. 2 ст. 264 УК РФ). Проявив преступную самонадеянность, Корнеев в условиях прямой видимости, имея возможность увидеть стоявшего пешехода, который находился в полосе его движения, совершил на последнего наезд. В результате пешеходу Выгонскому были причинены тяжкие телесные повреждения, от которых он скончался. В приговоре суд указал, что своими действиями Корнеев грубо нарушил пп. 9, 10 Правил дорожного движения и эти нарушения находятся в прямой причинной связи с наступившим последствием²⁷.

Однако признание противоправного действия лица непосредственной или прямой причиной наступившего вредного последствия часто может привести к неправильному выводу об отсутствии причинной связи. Чаще всего это проявляется в случаях нарушения установленных правил несколькими участниками дорожного движения.

Например, водитель А. ночью не переключил фары на ближней свет при встречном транспорте и ослепил водителя Б., который выехал на линию без путевого листа. Последний резко затормозил, и ехавший вплотную за ним водитель В. ударился в его машину. Кто виновен в этой аварии?

Если рассматривать этот пример с точки зрения прямой причинной связи, то виновным надо признать водителя В., так как его действия были и последними во времени и непосредственно повлекли аварию.

Однако анализ действий каждого из трех водителей позволяет сделать более правильный вывод.

Допущенное водителем А. нарушение, на наш взгляд, находится в причинной связи с наступившими последствиями, так как именно они явились причиной аварии. Если бы водитель А. в соответствии с правилами переключил фары на ближний свет, он не ослепил бы водителя Б., а тот в свою очередь не затормозил.

Действия водителя Б., который, будучи ослеплен, резко затормозил, соответствуют Правилам дорожного движения. Выезд его на линию без путевого листа нельзя признать необходимым

²⁶ Архив Дзержинского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1996 год. Дело № 1-65.

²⁷ Архив Дзержинского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1996 год. Дело № 1-208.

условием наступившего результата. Поэтому причинной связи между допущенным им нарушением и последующей аварией нет.

Нарушение установленных правил водителем В. находится в причинной связи с наступившим результатом. Если бы он, соблюдая правила, держал необходимую дистанцию от впереди идущего транспорта, то даже при нарушениях каких-то пунктов правил водителями А. и Б. аварии бы не произошло.

Таким образом, в приведенном примере причиной аварии являются нарушения правил, допущенные водителями А. и В.

Для того чтобы действие (бездействие) водителя транспорта могло быть признано причиной наступившего вредного последствия, оно должно отвечать определенным требованиям. Прежде всего, поведение водителя транспорта, принимаемое за вероятную причину, по своему характеру должно соответствовать признакам объективной стороны преступления, указанным в диспозиции ст.264 УК РФ. При отсутствии такого совпадения действия (бездействия) лица ни при каких условиях не могут рассматриваться в качестве причин наступившего результата²⁸.

Водитель Т., управляя технически исправным автобусом ЛАЗ—699Р, следовал по проспекту Просвещения в направлении от проспекта Художников к ул. Есенина по средней полосе со скоростью около 50 км/ч. При подъезде к перекрестку пр. Просвещения и ул. И. Фомина он видел, что для него светофор работает в режиме зеленого сигнала. Не доезжая входного для него светофора порядка 130 м, он увидел, как справа налево проезжую часть стала переходить женщина. Женщина пересекала проезжую часть в темпе быстрого шага. Сделала 2—3 шага по проезжей части и остановилась, посмотрела в сторону автобуса, затем сделала один шаг назад. Находясь в полутора метрах от правого края проезжей части, возобновила движение в первоначальном направлении в темпе спокойного бега. Т. применил торможение. Автобус проследовал в заторможенном состоянии порядка 30 метров и произвел наезд на женщину в 4 м от правого края проезжей части правой передней частью автобуса. После наезда до полной остановки автобус преодолел порядка 0,5—1,0 м. Смерть женщины последовала от открытой черепно-мозговой травмы. Судебно-медицинская экспертиза определила, что между полученными при ДТП телесными повреждениями и смертью — прямая причинная связь. Автотехническая экспертиза не дала четкого ответа на вопрос, располагал ли Т. технической возможностью предотвратить наезд. В крови Т. было обнаружено присутствие алкоголя. Суд определил, что между нарушениями пп. 2.7 и 10.1 Правил до-

²⁸ Ляпунов Ю. И. Причинная связь как признак автотранспортных преступлений // Труды Высшей школы МВД РФ. Вып. 24. М., 1969. С. 186.

рожного движения Т. и наступившими тяжкими последствиями существует прямая причинная связь. Т. был осужден по ч. 2 ст. 211 УК РФ²⁹.

Таким образом, из этого решения суда следует, что причиной общественно опасного последствия может быть признано такое поведение водителя, которое само по себе представляет нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, что нельзя признать правильным.

Установление факта нарушения водителем правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства еще не предрешает вопроса о наличии причинной связи между допущенным нарушением и наступившими последствиями. Противоправное поведение водителя лишь в том случае может быть признано причиной общественно опасного результата, если оно не только предшествовало ему во времени, но и было необходимым условием его наступления, т. е. условием, при отсутствии которого данные последствия вообще могли не наступить.

Водитель М. управлял по доверенности технически исправным автомобилем “Ауди—100”. При следовании по Киевскому шоссе в направлении от Санкт-Петербурга в сторону Красного Села М. проявил преступную самонадеянность и невнимательность в дорожной обстановке. Он двигался со скоростью не менее 80 км/ч, что превышает установленные ограничения скорости движения по асфальтовой дороге, покрытой снегом. Зная в силу неоднократного проезда, что на Киевском шоссе имеется поворот, где необходимо соблюдать осторожность и снижать скорость, мер к снижению скорости не принял, стал переключаться на пониженную передачу и допустил выезд за пределы проезжей части, где допустил столкновение с деревом. Своими действиями М. нарушил требования пп. 1.3, 2.1.2, 2.7, 10.1 ч. 1. и 10.2 Правил дорожного движения, что находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями. По заключению автотехнической экспертизы скорость “Ауди—100” должна быть менее 58 км/ч при плавном повороте рулевого колеса без переключения передач. В результате данного ДТП пассажиру машины М. были причинены тяжкие телесные повреждения. По приговору суда М. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ³⁰.

Если же будет установлено, что в данной конкретной обстановке определенные вредные последствия наступили бы вне зависимости от того, было ли поведение лица противоправным или безупречным с точки зрения соблюдения им правил дорож-

²⁹ Архив Выборгского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1996 год. Дело № 1438.

³⁰ Архив Московского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1977 год. Дело № 270.

ного движения, то причиной несчастного случая следует признать не действия водителя транспорта, а другие обстоятельства.

Вопрос о том, были ли допущенные водителем нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств необходимым условием наступления вредных последствий, разрешается на основе оценки всех обстоятельств дела в их совокупности. Поверхностная, а тем более неправильная оценка обстоятельств дела искажает действительный характер совершенных действий и как следствие этого ведет к ошибочному выводу об отсутствии причинной связи там, где она на самом деле имеется.

Важной особенностью причинной связи в делах о преступных нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является то, что в ряде случаев она может носить сложный, опосредованный характер. Например, при убийствах, хищениях и при совершении некоторых других преступлений причинная связь представляет собой непосредственную связь двух явлений — общественно опасного действия (бездействия) и преступного результата — связь, состоящую всего из одного звена в цепи взаимодействующих явлений. Иное положение складывается при совершении автотранспортного преступления в случаях, когда действия субъекта не только существенно совпадают по месту и по времени их совершения с преступным результатом, но, что особенно важно подчеркнуть, опосредованны действиями других лиц (водителя другой машины, потерпевшего, пешехода и т. д.), так или иначе причастных к дорожно-транспортному происшествию³¹.

К., управляя технически исправным автомобилем ВАЗ—2101, со скоростью порядка 40 км/ч следовал по пр. Энгельса от Скобелевского пр. в крайнем левом ряду. При возникновении опасности для движения в виде неустановленного автомобиля КАМАЗ, следовавшего впереди в попутном направлении, который стал смещаться в полосу его движения, проявил преступную самонадеянность, мер к снижению скорости не принял, применил неправильные приемы управления в виде необоснованного маневра — отворота влево, выехал на трамвайные пути встречного направления, допустил неуправляемый занос автомобиля на полосу встречного движения, где совершил столкновение со встречным автомобилем, что повлекло тяжкий вред здоровью пассажиров. Своими действиями К. грубо нарушил требования п. 10.1 Правил дорожного движения, что находится в прямой причинной связи с наступившими послед-

³¹ Ляпунов Ю. И. Указ. соч. С. 189.

ствиями. В данном случае водитель не учел зимние погодные условия (наледи на рельсах), что способствовало совершению правонарушения³².

Уголовно-правовое значение вины пешехода применительно к вопросу об установлении причины дорожно-транспортного происшествия заключается в том, что действия прерывают развитие одного причинного ряда и сами становятся отправным фактором, порождающим развитие другого ряда причинно-следственной зависимости явлений, закономерно, с внутренней необходимостью приводящего к причинению вреда здоровью или к гибели самого пешехода. В такой ситуации единственной необходимой причиной несчастного случая являются действия пострадавшего, что исключает ответственность водителя транспортного средства.

Однако вина пешехода далеко не во всех случаях освобождает водителя транспортного средства — непосредственного причинителя вреда — от уголовной ответственности. Но ее установление позволяет оценить степень ответственности водителя.

В., управляя автомобилем ВАЗ—2105, двигался в сторону пр. Луначарского со скоростью порядка 50 км/ч в условиях ясной погоды, дневного времени при неограниченной видимости, покрытие проезжей части — сухой асфальт. Проезжая по ул. Есенина, В. видел, что на газоне справа от него играют трое детей. Неожиданно они выскочили на проезжую часть, но, увидев автомобиль В., остановились. Водитель притормозил и отвернул влево, чтобы объехать ребят. В этот момент один из мальчиков стал резко пересекать проезжую часть перед автомобилем В. Последний, пытаясь предотвратить наезд, отвернул влево, но наезда избежать не смог, ударил мальчика правым передним крылом своего автомобиля, а затем, продолжив движение, совершил столкновение с выезжавшим из дворового проезда автомобилем “BMW”.

Своими действиями В. грубо нарушил требования п. 10.1 Правил дорожного движения, что находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями. Содеянное им суд квалифицировал по п. 1 ст. 264 УК РФ. Хотя исследования эксперта и подтвердили, что в данной ситуации водитель В. не имел технической возможности предотвратить наезд на пострадавшего экстренным торможением с момента, когда тот стал перебегать проезжую часть³³.

Повышенная опасность транспортных средств обуславливает известное расширение пределов уголовной ответственности для водителей: они должны иметь в виду возможность не только правильного поведения граждан, соприкасающихся с этой обла-

³² Архив Выборгского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1997 год. Дело № 428.

³³ Архив Выборгского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1997 год. Дело № 851.

стью, но и неправильного поведения, случайных ошибок, и потому несут ответственность даже за такие случаи создания условий своими преступными действиями, когда преступный результат наступает непосредственно по вине потерпевшего.

Объективной предпосылкой (условием) ответственности водителя транспортного средства в этом случае является то, что причиненный вред находится в причинной связи как с допущенным виновным нарушением правил дорожного движения, так и с неосмотрительными действиями самого потерпевшего.

Уголовно-правовое значение вины потерпевшего в подобных случаях заключается в том, что она, не устраняя наличия причинной связи между действиями водителя как причинителя вреда и результатом и, следовательно, не исключая его уголовной ответственности, вместе с тем должна учитываться как обстоятельство, смягчающее ответственность водителя транспортного средства.

Ивлев на автомашине ВАЗ—101 следовал по пр. Художников от пр. Луначарского со скоростью порядка 45—50 км/ч в среднем ряду. Проехав перекресток с пр. Луначарского вперед по ходу движения метрах в 50-ти увидел двух пешеходов, стоящих на разделительном газоне, которые стали переходить дорогу. Женщина шла первой, за ней приблизительно в 1 м шел мужчина. Женщина шла неуверенно. Сделав несколько шагов, они остановились. Женщина возобновила движение. Водитель, во избежание наезда, предпринял маневр влево и решил проехать между женщиной и женщиной, не предпринимая экстренного торможения. Когда автомобиль проезжал рядом с женщиной, ее качнуло, она сделала шаг назад и была сбита правой передней частью автомобиля.

Своими действиями водитель И. грубо нарушил требование п. 10.1 Правил дорожного движения, что находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями. А в заключении специалиста по производству исследований ДТП сказано, что при выполнении пешеходом действий в соответствии с требованиями правил дорожного движения дорожное происшествие было бы исключено³⁴.

Если из числа транспортных преступлений исключить деяния, предусмотренные ст. 268 УК РФ, как предлагают некоторые ученые, то окажется, что отдельные участники дорожного движения, нарушившие обеспечивающие безопасную работу транспорта правила, не могут быть привлечены к уголовной ответственности даже при наличии весьма серьезных последствий

³⁴ Архив Выборгского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1997 год. Дело № 771.

своих неосторожных действий. К числу таких лиц относятся пешеходы, велосипедисты, погонщики скота, а равно, как говорится в постановлении Пленума Верховного суда СССР “О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях” от 6 октября 1970 г., иные лица.

Все эти лица — полноправные участники дорожного движения, и от их поведения зависит безопасность на дорогах. И хотя они непосредственно не управляют транспортным средством, исключить их из общей системы “человек—автомобиль—дорога” нельзя, ибо опасная ситуация складывается в результате их соприкосновения с источником повышенной опасности, игнорирования ими правил, обеспечивающих безопасность движения. Так, внезапное появление пешехода на проезжей части вне пешеходного перехода часто вынуждает водителей действовать в нарушение правил дорожного движения (выезд на полосу встречного движения, резкое изменение скорости движения, выезд на пешеходную дорожку и т. п.). Эти действия вызываются крайней необходимостью и часто приводят к тяжким последствиям.

Таким образом, ст. 268 УК РФ предусматривает ответственность за действия, характеризующиеся довольно высокой степенью общественной опасности в силу наступления таких последствий, как причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку.

К тому же действия такого рода довольно часто оказываются причиной ДТП. В то же время изучение административной и судебной практики о транспортных происшествиях показало, что пешеходы в лучшем случае привлекаются лишь к административной ответственности.

Изучая архивы судов Московского и Выборгского районов Санкт-Петербурга, мы столкнулись с проблемой наличия уголовных дел по ст. 268 УК РФ (ст. 213 УК РСФСР). Старожилы этих судов, работающие в уголовной канцелярии с середины 60-х годов (Московский район) не смогли вспомнить, когда применялась ст. 213 УК РСФСР (ст. 268 УК РФ). А в ГУВД Санкт-Петербурга и Ленинградской области в следственном отделе по расследованию дорожно-транспортных происшествий на наш вопрос о применении в обвинении ст. 268 УК РФ (ст. 213 УК РСФСР) ответили, что одно дело было лет 12 назад, но его будет очень трудно найти.

Редкое применение ст. 268 УК РФ, несмотря на значительное количество нарушений пешеходами действующих на транспорте правил, имеет еще одну серьезную причину, вытекающую из специфики рассматриваемого преступления. Пешеход-нарушитель и сам часто оказывается жертвой аварии.

Центральным районным народным судом г. Красноярска Кирилин осужден по ст. 213 УК РСФСР к лишению свободы. Красноярский краевой суд приговор оставил без изменения.

Кирилин признан виновным в том, что 9 июля 1974 г. около 13 час. 30 мин. в нетрезвом состоянии нарушил пп. 16, 18, 20 Правил дорожного движения, переходил пр. Мира в г. Красноярске в неустановленном для перехода месте, создал своими действиями аварийную обстановку на проезжей части дороги.

Водитель автомашины ГАЗ—24 “Волга” Самостиенко, следовавший по проезжей части, не справился с управлением, сбил Кирилина, выехал на тротуар, где находилась остановка троллейбуса, и там совершил наезд на граждан. В результате два человека погибли, одному были причинены менее тяжкие телесные повреждения, а самому Кирилину — тяжкие телесные повреждения.

Президиум Красноярского краевого суда, рассмотрев дело 12 января 1976 г. в надзорном порядке, указал, что осуждение Кирилина является обоснованным, квалификация его действий — правильной³⁵.

Однако часто действия пешехода критически не оцениваются, что влечет за собой необоснованное осуждение водителя за автотранспортное преступление по ст. 264 УК РФ. Иллюстрацией этого может служить следующее дело.

М. был признан виновным в том, что нарушил правила дорожного движения: ехал на машине ГАЗ—51 через перекресток улиц с превышением скорости и сбил перебегавшего улицу Б., причинив ему смертельные повреждения. М. был осужден к 6 годам лишения свободы. Прокуратурой был опротестован приговор по следующим основаниям. М. проезжал перекресток улицы со скоростью 37 км/ч, т. е. не превысил дозированной скорости — 50 км/ч. Навстречу ему двигалась машина ЗИЛ—555. Неожиданно сзади встречной автомашины на расстоянии 1,4 м выбежал Б. М. резко затормозил и повернул автомашину вправо, однако предотвратить наезд не смог, и потерпевший ударился о левую переднюю часть автомашины. Согласно заключению автотехнического эксперта, при любой скорости движения в сложившихся дорожных условиях у М. не было технической возможности предотвратить происшествие. Протест был удовлетворен³⁶.

Изучение материалов судебной практики свидетельствует о том, что и в тех случаях, когда пешеходу-нарушителю причине-

³⁵ Бюллетень Верховного суда РСФСР. 1976. № 6. С. 15.

³⁶ Смаль Н. Ответственность пешехода за нарушение действующих на транспорте правил // Советская юстиция. 1989. № 2. С. 14.

ны телесные повреждения, его поведение практически не оценивается, и водитель также необоснованно привлекается к уголовной ответственности. Таким образом, в этих случаях совершается сразу две ошибки: необоснованное привлечение к уголовной ответственности и необоснованное освобождение от уголовной ответственности. Конечно, если в результате нарушения действующих на транспорте правил телесные повреждения нанесены только самому пешеходу-нарушителю и никто больше не пострадал, вопрос об уголовной ответственности отпадает, так как лицо, причинившее себе по неосторожности телесное повреждение, не привлекается к ответственности. Однако учитывая, что он нарушил общеобязательные правила, к нему могут быть применены меры административного воздействия.

Следовательно, получение пешеходом-нарушителем телесных повреждений не должно служить основанием освобождения его от ответственности, как это часто имеет место.

Мы исходим из того, что если поведение человека обусловило вредные последствия, то последние всегда являются закономерными и необходимыми для данного конкретного случая, в данной конкретной ситуации, при данном соотношении сил и конкретных условий³⁷.

Если поведение человека было внешне уголовно противоправным и если оно вызвало вредные последствия, то почти всегда есть объективные основания для привлечения его к уголовной ответственности. Окончательное же решение этого вопроса должно зависеть от удельного веса нарушения в общей цепи причинности, а также от выяснения субъективных оснований уголовной ответственности, т. е. установления умысла или неосторожности.

Особую опасность на дороге представляет водитель, находящийся за рулем в состоянии опьянения. Очень часто пьяный водитель не может справиться с усложненными условиями дорожного движения, так как у него понижена реакция выхода из нестандартной ситуации, он ошибочно реагирует на привычные ситуации.

Управляя автомобилем, Т. следовал по Придорожной аллее со скоростью порядка 50—60 км/ч. Видимость была недостаточной, но ближний свет фар он не включал, двигаясь с включенными габаритными огнями. Сзади в попутном направлении двигался милицкий автомобиль. Решив пропустить этот авто-

³⁷ Куринов Б. А. Указ. соч. С. 107.

мобиль, он сместился влево, но в этот момент был ослеплен светом фар встречного автомобиля, торможение не применял, вновь изменил направление движения, сместился вправо, совершил наезд на стоящий в полосе его движения у поребрика автомобиль КАМАЗ. В результате столкновения пострадал пассажир его машины. После столкновения он отправил потерпевшего в больницу и ушел с места ДТП.

По заключению автотехнической экспертизы в данной дорожной обстановке действия водителя Т. не соответствовали требованиям пп. 2.7, 9.10, 10.1, 19.2 Правил дорожного движения. Он имел техническую возможность предотвратить наезд на автомобиль КАМАЗ при своевременном и полном выполнении требований указанных пунктов Правил. В момент ослепления видимость не только значительно ухудшается, но может совсем исчезнуть из-за потери зрения. Процесс восстановления зрения после ослепления длится до 10 с и более. Поэтому авария может возникнуть не только в момент ослепления, но и после него, так как автомобиль за это время при небольшой скорости 30—40 км/ч проедет около 100 м. Время восстановления зрения у каждого водителя неодинаково, поэтому по опыту он должен знать, как долго оно продолжится — пишут Г. Т. Проходский и В. М. Студенцов³⁸.

В данном случае сыграло свою роль и то, что водитель был пьян. Суд определил, что нарушения, совершенные водителем Т., находятся в прямой причинной связи с наступившими последствиями³⁹.

Водитель Т., распивший со своим пассажиром бутылку водки непосредственно перед поездкой, проявил преступное легкомыслие, которое сопутствовало преступному деянию — нарушению правил дорожного движения, приведшему к причинению тяжкого вреда здоровью пассажира его машины, т. е. закономерно, с внутренней необходимостью вызвало наступление этих последствий.

Нарушения правил дорожного движения, приведшие к тяжким последствиям, часто совершают водители, не имеющие права управлять автомобильным транспортом.

Такие преступления совершаются, как правило, по небрежности, так как лицо, не имеющее водительских прав, как правило, из-за малого опыта не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, когда при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия.

³⁸ Прохоцкий Г. Т., Студенцов В. М. Лицом к лицу с аварией. Минск, 1984. С. 86.

³⁹ Архив Выборгского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1997 год. Дело № 69.

Водитель П., управляя технически исправным автомобилем ВАЗ—2108, следовал со скоростью более 60 км/ч по ул. Варшавской в направлении от ул. Победы к Ленинскому проспекту. Проявив преступную самонадеянность, выразившуюся в том, что, не имея водительского удостоверения и достаточных навыков управления автомобилем, двигался с превышением скорости в городе. В районе ул. Варшавской с целью обгона выехал на встречную полосу движения, что запрещено Правилами дорожного движения и, двигаясь в первом ряду встречного направления движения, произвел обгон автомашины “Жигули”, в свою очередь производившей обгон двигавшейся в попутном направлении грузовой автомашины.

Не сориентировавшись в сложной дорожной обстановке — интенсивное движение транспорта, мокрый асфальт — произвел столкновение со стоящим в первом ряду своего движения и пропускавшим движущийся транспорт автобусом “Икарус”.

Своими действиями П. грубо нарушил пп. 1.3, 2.1.1, 9.2, 10.1, 10.2, 11.1, 11.5 Правил дорожного движения, и эти нарушения находятся в прямой причинной связи с наступившими последствиями. Эксперт, проводивший авто-техническую экспертизу, установил, что предотвращение ДТП зависело не от наличия или отсутствия у водителя П. технической возможности, а от его объективных действий, т. е. своевременного выполнения им требований правил дорожного движения⁴⁰.

Водитель автобуса “Икарус” не имел технической возможности предотвратить ДТП, так как он стоял в первом ряду своего движения и пропускал движущийся транспорт.

Выезд на полосу встречного движения и превышение скорости являются грубым нарушением правил дорожного движения, в этом случае нарушение правил дорожного движения — это вредное деяние, которое послужило необходимым условием наступления вредных последствий — причинения средней тяжести вреда здоровью пассажиру автомашины П.

4. СУБЪЕКТ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является лицо, достигшее 16-летнего возраста, вменяемое, управляющее механическим транспортным средством. Для квалификации действий виновного по анализируемой статье не имеет значения, управляло ли лицо собственным транспортным средством или принадлежащим государственной, муниципальной, общественной, иной организации, другому лицу, совершило аварию во время работы или в свободное от нее время,

⁴⁰ Архив Московского районного суда г. Санкт-Петербурга за 1997 год. Дело № 227.

управляло транспортным средством правомерно или в результате самовольного захвата или угона.

В ряде ситуаций нуждается в уточнении содержание понятия “лицо, управляющее транспортным средством”, о чем свидетельствует следующий пример.

К. обратилась с просьбой к Х. поучить ее вождению, на что он согласился. К. села за руль автомобиля, а Х. — на пассажирское место. Х. вместе с К. нажимал на педали, переключал скорости, придерживал руль. В процессе движения они не заметили пешехода, заканчивающего переход улицы, и наехали на него, в результате чего от полученных повреждений пешеход скончался⁴¹.

В этом случае и К. и Х. фактически совместно управляли автомашиной и оба обоснованно были осуждены по ст. 264 УК РФ. Если бы Х. давал только советы, как надо управлять машиной, и при этом не совершал действий, связанных с вождением, его нельзя было бы отнести к лицам, управляющим транспортным средством.

Существенным признаком субъекта рассматриваемого преступления является то, что во время совершения этого преступления он управляет транспортным средством.

Верховный суд РФ отменил приговор по делу Б., указав, что субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть только лицо, управляющее транспортным средством. Обстоятельства этого дела таковы: Б-ин подъехал на автомашине к зданию и вышел из нее. Затем он крикнул Б., находившемуся в машине на пассажирском сиденье рядом с водительским, чтобы тот повернул ключ зажигания и прогрел машину. Б., не проверив, находится ли рычаг переключения скоростей в нейтральном положении или автомобиль стоит на ручном тормозе, повернул ключ зажигания, в результате чего автомашина резко дернулась и поехала назад, придавив Б-на, который скончался.⁴²

Ошибка суда в данном случае была вызвана неправильным определением признаков субъекта, которым может быть только лицо, управляющее транспортным средством и допустившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта именно в процессе движения.

Определенные трудности возникают при квалификации *действий ученика и инструктора*⁴³. По общему правилу за аварию, допущенную учеником, несет ответственность инструктор. Исключение составляет случай, если ученик сознательно игнори-

⁴¹ Архив Фрунзенского районного суда Санкт-Петербурга за 2002 год.

⁴² Бюллетень Верховного суда РФ. 1999. № 5. С. 21—25.

⁴³ Учеником считается лицо, впервые овладевающее навыками управления транспортным средством.

рует указания инструктора и грубо нарушает правила дорожного движения. В этом случае ответственность будет нести ученик. Если грубое нарушение правил допускают и ученик и инструктор, то они будут отвечать за сопричинение вреда.

Так, ученик С. выехал с инструктором Г. для практической езды на учебной автомашине ГАЗ—51. Во время поездки в кузов необорудованной автомашины с разрешения инструктора Г. сели трое граждан. Следуя со скоростью около 68 км/ч, С. на крутом спуске не справился с управлением, растерялся, а Г. не принял своевременных мер к предотвращению аварии, в результате чего автомашина перевернулась. Один из пассажиров скончался, а двое других получили телесные повреждения различной степени тяжести. И ученик С. и инструктор Г. были привлечены к уголовной ответственности, но затем уголовное дело в отношении С. было прекращено по следующим основаниям. Хотя С. находился за рулем учебной машины (до этого с ним было проведено всего 2 занятия), фактически автомашиной, оборудованной двойным управлением, управлял инструктор Г., который был обязан своевременно выключить сцепление и затормозить автомашину. Однако Г. в нарушение Правил дорожного движения посадил в кузов не оборудованной для перевозки людей автомашины трех пассажиров, производил учебную езду по дороге со сложными условиями движения и не выполнил требования Правил о внимательном наблюдении за дорожной обстановкой и о своевременном принятии мер к снижению скорости и остановке транспорта⁴⁴.

При разграничении ответственности *стажера и наставника* исходят из общего правила о том, что ответственность должен нести стажер, поскольку он обладает достаточными познаниями в теории и практике вождения, а наставник помогает лишь закрепить эти навыки. Наставник может отвечать только в одном случае — если стажер допустил нарушение тех правил, для усвоения которых он и был к нему прикреплен.

5. СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Пленум Верховного суда СССР в Постановлении “О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях” от 6 октября 1970 г. указал, что анализируемое преступление должно рассматриваться как совершенное по неосторожности, поскольку субъективная сторона этого деяния определяет не-

⁴⁴ Практика прокурорского надзора при рассмотрении судами уголовных дел: Сб. документов. М., 1987. С. 446—448.

осторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Если по делу будет установлено, что причинение смерти или вреда здоровью охватывалось умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как умышленное преступление против жизни или здоровья граждан. В тех же случаях, когда виновным последовательно совершены два самостоятельных преступления, одно из которых является транспортным, а другое — против жизни и здоровья, его действия подлежат квалификации по совокупности указанных преступлений.

В связи с этим не бесспорный пример квалификации по совокупности приводит А. И. Коробеев⁴⁵.

М. управлял в нетрезвом состоянии автомашиной ЗИЛ—130. Из хулиганских побуждений на большой скорости он начал преследовать автомашину ГАЗ—53, заезжал то слева, то справа от нее. При очередном обгоне М. подставил задний борт своей машины, ударил в левый борт автомашину ГАЗ—53. От полученного удара она съехала в кювет, а находившимся в кузове пассажирам были причинены телесные повреждения различной степени тяжести.

Автор предлагает квалифицировать приведенную ситуацию по совокупности как хулиганство и автотранспортное преступление.

Представляется, с предложенным решением вряд ли можно согласиться. Совершая обгон на значительной скорости автомашины ГАЗ—53, в кузове которой находились люди, М. осознавал фактический характер и общественную опасность своих действий, предвидел возможность причинения вреда здоровью или жизни этих людей, не желал, но сознательно допускал любой вред. По отношению к последствиям — причинению вреда находившимся в автомашине людям, он действовал с неконкретизированным умыслом. В то же время действовал он из хулиганских побуждений. Такое отношение к совершаемым действиям предполагает квалификацию в зависимости от тяжести вреда здоровью по соответствующей статье главы преступлений против жизни и здоровья из хулиганских побуждений либо по ст. 213 УК РФ⁴⁶.

⁴⁵ Коробеев А. И. Указ. соч. С. 136.

⁴⁶ Проблема квалификации причинения вреда здоровью с применением оружия или предметов в качестве оружия обусловлена действующей редакцией ст. 213 УК РФ. Если виновный из хулиганских побуждений причиняет вред

При совершении преступления по легкомыслию виновный предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. При небрежности лицо не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть. При легкомыслии виновный может надеяться на свой опыт, надежность техники и другие объективно существующие обстоятельства, хотя обязанность предвидеть последствия и не допустить их возложена на него правилами безопасности движения. При небрежности он не осознает возможности аварии. При этом, как при легкомыслии, так и при небрежности, само нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения, может быть как осознанным, так и неосознанным.

Особо следует остановиться на вопросе о допущении умысла при совершении данного преступления. В частности, В. В. Лукьянов утверждал, что “дорожно-транспортные преступления в одних случаях (при умышленной форме вины по отношению к действию и последствиям) должны быть отнесены к разряду умышленных деяний, а в других (при умышленном или неосторожном отношении к действию и неосторожности к последствиям) признаваться неосторожными”⁴⁷. И. М. Тяжкова пишет: “Такое мнение, на наш взгляд, обусловлено тем, что в ряде случаев незначительная обоснованность надежды на благоприятный исход дела в конкретной ситуации, плюс мотивация нарушения правил типа хулиганства, лихачества, озорства и т.п. действительно приближают такие деяния к умышленным”⁴⁸. В той или иной форме эта мысль встречается и в ряде других изданий. А. И. Коробеев считает, что “субъективная сторона характеризуется неоднородностью психического отношения виновного к действию и его последствиям. Анализ судебной практики пока-

здоровью средней тяжести, легкий вред здоровью или побои без применения оружия или предметов, используемых в этом качестве, то соответствующие статьи УК РФ предусматривают менее строгое наказание, чем в ст. 213 УК РФ. В связи с этим высказывается мнение, что такие случаи следует квалифицировать только по ст. 213 УК РФ.

⁴⁷ Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 108—111.

⁴⁸ Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 133—134.

зывает, что правила безопасности нарушаются в основном умышленно, к последствиям же этих нарушений субъект относится неосторожно (в виде преступного легкомыслия или небрежности)⁴⁹.

Представляется теоретически неоправданным устанавливать различные формы вины в отношении деяния и в отношении последствия. Закон не требует установления формы вины в отношении деяния в материальных составах неосторожных преступлений. В нем говорится об осознании опасности своего поведения лишь при совершении умышленных преступлений. В неосторожных же преступлениях согласно закону учитывается лишь возможность осознания наступления общественно опасных последствий.

По нашему мнению, усматривается некорректное отношение к действующему уголовному закону, в котором предусмотрена возможность совершения умышленного преступления с двумя формами вины (ст. 27 УК РФ), а не двойной (сложной, смешанной) формой вины, не известной УК РФ.

Общие признаки преступлений, совершаемых с двумя формами вины, весьма удачно рассмотрены А. И. Рарогом: 1) они характеризуются сочетанием двух форм вины — умысла и неосторожности; 2) эти формы вины устанавливаются по отношению к различным юридически значимым объективным признакам общественно опасного деяния; 3) в преступлениях с двумя формами вины неосторожным может быть отношение только к квалифицирующим последствиям; 4) две формы вины могут иметь место только в квалифицированных составах преступлений; 5) преступления, совершаемые с двумя формами вины, согласно закону признаются умышленными⁵⁰.

В правоприменительной практике до вступления в силу УК РФ не встречались дела о нарушениях правил дорожного движения, в которых можно было бы обнаружить косвенный умысел. Умышленное нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее за собой по-

⁴⁹ Коробеев А. И. Указ. соч. С. 135; См. также: Российское уголовное право: Курс лекций. Т. 5. Преступления против общественной безопасности и общественного порядка / Под ред. А. И. Коробеева. Владивосток, 2001. С. 464.

⁵⁰ Российское уголовное право: в 2-х т. Т. 1. Общая часть / Под ред. А. И. Рарога. М., 2001. С. 195.; Рарог А. И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. СПб., 2003. С. 129—134.

следствия, указанные в ст. 264 УК РФ, к числу транспортных преступлений не относится. Это преступление против личности, против собственности и другие, в зависимости от направленности умысла и наступивших последствий.

Ситуации, когда лицо, управляющее транспортным средством, не должно было и не могло предвидеть наступления указанных в ст. 264 УК РФ последствий, должны рассматриваться как невиновное причинение вреда (казус).

Так, Куделинский был осужден за нарушение правил безопасности эксплуатации транспортного средства — он перевозил К. на не оборудованной для перевозки людей грузовой автомашине ГАЗ—51. Будучи в состоянии опьянения, в пути следования К. выпал из кузова автомашины, попал под колеса и погиб. Однако Куделинский утверждал, что К. тайно залез в кузов и он его не видел. Следовательно, потерпевший, проявив грубую неосторожность, сам поставил себя в опасное состояние. Верховный суд прекратил дело Куделинского и указал, что он не может нести ответственность за гибель К., так не знал и не мог знать, что потерпевший находится в машине⁵¹.

Мотив неосторожного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта на квалификацию деяния не влияет. Изучение судебной практики свидетельствует, что чаще всего водители переоценивают свой опыт и способности, стремятся проявить удачу, лихачество, пренебрежительно относятся к правилам, обеспечивающим безопасное функционирование транспорта, невнимательно относятся к вождению и т. п. Учет характера побуждений имеет значение при индивидуализации наказания.

⁵¹ Тяжкова И. М. Указ соч. С. 134.

6. ЗАДАЧИ

Задача 1. Исаев управлял грузовым автомобилем и следовал по Петрозаводскому шоссе. В пос. Саперное он выехал на полосу встречного движения и столкнулся с автомашиной “Волга”. В результате столкновения погибли три пассажира, а водителю “Волги” Федерову был причинен тяжкий вред здоровью.

Исаев пояснил, что не помнит, как произошло столкновение, так как внезапно за рулем потерял сознание. За 5 минут до случившегося он видел дорожное происшествие, когда на шоссе водитель мотоцикла сбил пешехода и оба они были в крови. Увидев кровь, он почувствовал себя плохо и отошел в сторону. Когда ему стало лучше, он сел за руль, завел свою машину, но, отъехав не более 500 м, потерял сознание. Очнулся он уже после столкновения с автомашиной “Волга”. Объективные данные подтвердили показания Исаева. Судебно-психиатрическая экспертиза пришла к выводу, что Исаев на фоне функционального расстройства нервной системы при состоянии переутомления после ночной работы мог кратковременно потерять сознание.

Дайте юридическую оценку данной ситуации.

Задача 2. Водитель Паньшин, управляя автомобилем “Волга”, следовал по Среднему проспекту. Фасад дома № 34 находился в строительных лесах, и пешеходы вынуждены были обходить их, двигаясь по проезжей части. Около лесов находилась лебедка, трос от которой провисал над проезжей частью дороги. Проезжая мимо, Паньшин задел трос правым крылом автомашины. Трос натянулся и сбил проходивших граждан Нагипова и Бакланову, получивших в результате тяжкий вред здоровью.

Следственным экспериментом установлено, что при большей внимательности Паньшин мог своевременно заметить трос.

Решите вопрос об ответственности Паньшина.

Задача 3. Курсант автомотоклуба Первушин на своем мотоцикле марки “М—72” с коляской приехал в клуб для сдачи экзаменов. В связи с тем, что автоинспектор Бритов, который должен был принимать экзамен, отсутствовал, преподаватель автомотоклуба Тишин попросил Первушина съездить в Госавтоинспекцию. Первушин согласился. Возвращаясь в автомотоклуб, они, по предложению Тишина, заехали к его знакомому, где выпили водки, а затем поехали кататься по городу. Мото-

циклом управлял Первушин, а Тишин сидел в коляске. На перекрестке Первушин совершил наезд на Маскову, которая от полученных повреждений скончалась.

Проанализируйте действия Первушина и Тишина и решите вопрос об их ответственности.

Задача 4. Россель, разъезжая по г. Клину в состоянии алкогольного опьянения на собственном мотоцикле, оставил его без присмотра на некоторое время на окраине города на обочине дороги. Проходивший мимо Ложкин столкнул мотоцикл в кювет. Полагая, что мотоцикл столкнули проходившие неподалеку Рахимьянов, Шагин, Мухин и Минин, Россель обругал их нецензурными словами и потребовал вытащить мотоцикл. Получив отказ, Россель стал угрожать им, а затем, вытащив мотоцикл из кювета, догнал их и на большой скорости врезался мотоциклом в их группу, сбив Рахимьянова, причинив ему тяжкий вред здоровью. Затем Россель еще четыре раза на большой скорости проезжал мимо потерпевших, несших на руках Рахимьянова, и последние, спасаясь от мотоцикла, вынуждены были уходить с дороги в кювет.

Какое преступление совершил Россель?

Задача 5. Букрин и Иванов после распития спиртных напитков на закрепленной за Букиным грузовой автомашине приехали в клуб села Никольское, где Иванов стал приставать к гражданам, нецензурно ругаться и драться. Преследуемый местными молодыми людьми, Иванов выскочил из клуба и уехал вместе с Букриным на автомашине. Заведующий клубом Валеев с группой других лиц стал их преследовать на грузовике, чтобы записать номер автомашины. В полутора километрах от села Букрин остановил автомашину. Несколько человек выскочили из автомашины Валеева и побежали к нему. Увидав бегущих людей, Иванов, сидевший в машине Букрина, закричал: “Дави их”. Букрин направил свою автомашину на бегущих людей и заставил их повернуть обратно. Преследуя убегающих, Букрин наехал автомашиной на группу людей, задев Мухина и причинив братьям Муратовым тяжкий вред здоровью. После наезда на людей Букрин продолжал преследовать автомашину Валеева.

За какое деяние Букрин и Иванов могут быть привлечены к уголовной ответственности? Укажите особенности субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Задача 6. Будучи в состоянии алкогольного опьянения, Хохлов и Ядрышкин обратились к сторожу Понцову с просьбой разрешить им взять с территории отделения военторга легковую автомашину покататься, хотя водительских удостоверений у них не было. Понцов разрешил, несмотря на то, что не имел права распоряжаться автомашинами.

Разъезжая по городу, Хохлов и Ядрышкин поочередно управляли автомашиной, а затем выехали за город. При возвращении в город за рулем сидел Хохлов. Так как у него на левой руке ампутированы все пальцы, он мог управлять только правой рукой. Не доезжая 18 км до черты города, они догнали автомашину ЗИЛ—5 спортивного клуба, на которой возвращались с тренировки 26 членов парашютной секции. Видя, что в кузове автомашины находится большая группа людей, Хохлов по совету Ядрышкина стал все же обгонять автомашину и развил большую скорость. При обгоне он не справился с управлением и ударил автомашину ЗИЛ в левое переднее крыло, от чего автомашина перевернулась в кювет. При этом погиб один человек и 12 человек получили вред здоровью различной степени тяжести.

Решите вопрос об ответственности Хохлова, Ядрышкина и Понцова.

Задача 7. Кузнецов на автомашине “Скорая помощь” с неисправным тормозом поехал с фельдшером Савиным по вызову к больному. Проезжая по улице, Кузнецов увидел Киринова, ехавшего на велосипеде, и дал два звуковых сигнала. После этого Кузнецов начал обгонять велосипедиста с левой стороны. Но Киринов в этот момент также резко повернул велосипед влево и ударился о переднюю часть автомашины, в результате чего Киринову был причинен тяжкий вред здоровью, повлекший смерть. Из материалов дела усматривается, что Киринов находился в состоянии алкогольного опьянения. Уголовное дело в отношении Кузнецова было прекращено.

Проанализируйте правильность принятого судом решения.

Задача 8. Ермолов на кукурузном поле в нарушение правил дорожного движения перевозил людей в кузове автомашины-самосвала. Во время погрузки при подаче назад из кузова выпрыгнул Погребняк, попал под заднее колесо и от полученных повреждений скончался. Из показаний свидетелей усматривает-

ся, что Погребняк выпрыгнул из автомашины неожиданно, не предупредив об этом водителя.

Решите вопрос об ответственности водителя.

Задача 9. Водитель троллейбуса Набоков вел машину по пр. Кирова. На одной из остановок Набоков, не убедившись в окончании посадки пассажиров, привел в движение механизм, закрывающий двери, и начал движение. В это время Сепин садился в троллейбус последним и, боясь, что его могут вытолкнуть на ходу из троллейбуса, где было очень много пассажиров, ухватился за верхнюю планку двери. При ее закрывании ему сдавило пальцы рук. От сильной боли Сепин потерял сознание. При экстренной остановке троллейбуса двери открылись, и Сепин выпал из троллейбуса, ударился головой об асфальт, в результате чего наступила смерть.

Решите вопрос об ответственности Набокова.

Задача 10. Тракторист Осипов вез на прицепе в тележке, неисправной и не оборудованной для перевозки людей, 23 человека. В результате небольшого толчка передний борт тракторной тележки сломался. Шевлюк и Лисицина из тележки выпали и попали под гусеницу трактора. От полученных телесных повреждений Шевлюк скончалась, а Лисициной был причинен тяжкий вред здоровью.

Осипов был привлечен к ответственности по ч. 2 ст. 109 УК РФ — причинение смерти по неосторожности, и по ч. 1 ст. 118 УК РФ — причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности.

Правильно ли данное решение?

Задача 11. Мишин и Лосев на автомашине Мишина следовали в сторону города. Лосев обратился с просьбой к Мишину доверить ему управление автомашиной, последний согласился, несмотря на то, что Лосев был в состоянии алкогольного опьянения. При въезде в город Лосев не успел затормозить на загоревшийся красный свет светофора и сбил пешехода, которому был причинен вред здоровью средней тяжести.

Решите вопрос об ответственности Мишина и Лосева.

Задача 12. Согласно расписанию в 14 час. 40 мин. из села Масловка в пос. Абатское должен был следовать рейсовый автобус. Ввиду отсутствия графика работы шоферов в праздничные дни, диспетчер автоколонны Яковлев в 10 час. предупредил шофера Каширина о выезде в рейс. Каширин, будучи в состоянии алкогольного опьянения, отказался от поездки, ссылаясь на неисправность автобуса. Несмотря на состояние Каширина, Яковлев предложил ему ехать на другом автобусе. Следуя в автоколонну за путевым листом, Каширин встретил своего родственника Федорова, с которым вместе пришел в кабинет начальника автоколонны Громова. Вместо отстранения пьяного Каширина от поездки, что входило по инструкции в обязанности начальника колонны, Громов вместе с Федоровым и Кашириным в своем служебном кабинете распил бутылку водки. После этого Каширин отправился в рейс. В пути следования он вел автобус с превышением скорости, налетел на шлагбаум, разбив при этом лобовое стекло автобуса. Сторож переезда сообщил о случившемся диспетчеру Яковлеву, но тот никаких мер не принял. На автовокзале Абатское кассир-диспетчер Ядринцева не проверила возможность выпуска автобуса в рейс и не отстранила шофера Каширина от управления машиной. При выезде из Абатского Каширин, проезжая по мосту, не справился с управлением, в результате чего машина упала в реку Ишим и несколько человек погибло.

Решите вопрос об ответственности всех названных лиц.

7. СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

О СУДЕБНОЙ ПРАКТИКЕ ПО ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, А ТАКЖЕ С ИХ НЕПРАВОМЕРНЫМ ЗАВЛАДЕНИЕМ БЕЗ ЦЕЛИ ХИЩЕНИЯ (СТ. СТ. 211, 211², 148¹ УК РСФСР)

**Постановление
Пленума Верховного суда Российской Федерации
от 22 октября 1969 г. № 50**
(с изм. и доп. от 23.12.70 г. № 56, 24.12.85 г. № 10, 27.08.86 г. № 2,
21.12.93 г. № 11, 25.10.96 г. № 10)

Извлечение

В целях установления единства в судебной практике и улучшения деятельности судов по рассмотрению дел о преступлениях на транспорте Пленум Верховного Суда Российской Федерации постановляет:

1. Всем судам Российской Федерации принять меры к устранению имеющихся недостатков и дальнейшему улучшению работы по рассмотрению дел о преступлениях, предусмотренных ст. ст. 211, 211.2 и 148.1 УК РСФСР.

3. Обратить внимание судов на то, что при рассмотрении дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, а также дел об их угоне следует применять предусмотренные законом строгие меры наказания к злостным нарушителям правил техники безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и к лицам, совершившим эти преступления при отягчающих обстоятельствах.

Вместе с тем, определяя наказание, суды должны учитывать степень вины подсудимого, характер нарушения правил безопасности движения со стороны потерпевшего и другие обстоятельства дела.

5. Суды должны обеспечить правильное и своевременное рассмотрение каждого дела, повысить требовательность к качеству и полноте предварительного следствия, полно и всесторон-

не устанавливая фактическую обстановку дорожно-транспортного происшествия и другие обстоятельства, имеющие существенное значение для дела.

Обратить внимание судов на то, что в компетенцию судебной дорожно-транспортной экспертизы входит решение только специальных технических вопросов. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда. Оценке, основанной на всестороннем, полном и объективном рассмотрении всех обстоятельств дела и их совокупности, должны подлежать все доказательства, в том числе и заключение дорожно-транспортной экспертизы.

6. Указать судам, что ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по ст. 211 УК может иметь лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенным нарушением правил.

Признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение.

8. Действия водителей транспортных средств, повлекшие указанные в ст. 211 последствия не в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или выгрузке грузов, ремонте транспортного средства, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других нетранспортных работ, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающих ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве определенных работ.

По статьям Уголовного кодекса о преступлениях против личности надлежит квалифицировать действия лица, управлявшего транспортным средством, когда по делу установлено умышленное причинение смерти или телесных повреждений потерпевшему с использованием в качестве орудия преступления соответствующих транспортных средств.

10. Субъектами преступления, предусмотренного ст. 211.2 УК, могут быть работники как автохозяйств, так и любых других организаций и предприятий, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы либо водители индивидуальных средств, разрешившие другому лицу эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства.

11. Техническая неисправность транспортных средств должна признаваться заведомой, если о ней известно лицу, ответственному за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

12. Водитель либо владелец транспортного средства, в нарушение действующих правил передавший управление транспортным средством лицу, лишенному водительских прав или вообще их не имеющему либо не имеющему прав, требуемых для управления данным видом транспортных средств, если в результате этих действий наступили указанные в законе последствия, несет ответственность по ст. 211.2 УК, а лицо, фактически управлявшее в этом случае транспортным средством, — по ст. 211 УК.

Если в нарушение действующих правил управление транспортным средством было передано должностному лицу, от которого водитель зависим по службе, это не освобождает водителя от ответственности, но должно учитываться при назначении наказания.

Водитель за подобные действия не несет уголовной ответственности в том случае, если он был отстранен от управления или распоряжения транспортным средством надлежащим должностным лицом, находящимся при исполнении служебных обязанностей (непосредственным начальником, работником Госавтоинспекции и др.).

14. Рассматривая дела о преступлениях, связанных с неправомерным завладением транспортными средствами, суды должны в каждом случае тщательно выяснять, какую цель преследовало лицо, совершая эти действия.

При установлении умысла на хищение транспортного средства действия лица надлежит квалифицировать по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответ-

ственность за преступления против собственности. Дополнительной квалификации этих действий по ст. 148.1 УК РСФСР не требуется, поскольку неправомерное завладение транспортным средством является в таких случаях способом хищения.

15. Под неправомерным завладением транспортным средством без цели хищения следует понимать захват транспортных средств и поездку на них.

Неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения является оконченным преступлением с момента отъезда транспортного средства с места, на котором оно находилось.

16. При неправомерном завладении транспортным средством без цели хищения несколькими лицами по предварительному сговору действия каждого из них в зависимости от содеянного должны рассматриваться как соучастие в совершенном преступлении либо как соисполнительство. Действия всех соисполнителей следует квалифицировать по ст. 148.1 УК РСФСР независимо от того, кто из участников преступной группы фактически управлял транспортным средством.

18. Если лицо, неправомерно завладевшее транспортным средством без цели хищения, при управлении им допустило нарушение правил безопасности и эксплуатации транспортных средств, повлекшее последствия, указанные в ст. 211 УК РСФСР, его действия надлежит квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст.ст. 211 и 148.1 УК РСФСР.

19. При разбирательстве дел о транспортных преступлениях судам надлежит принимать меры к разрешению гражданских исков, вытекающих из уголовных дел, за исключением случаев, когда заявления о возмещении вреда неподведомственны судам.

По делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в качестве гражданских ответчиков должны привлекаться владельцы транспортных средств, поскольку в соответствии со ст. 454 ГК обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности, возлагается на владельца этого источника, т.е. на организацию или гражданина, осуществляющих эксплуатацию источника повышенной опасности как в силу принадлежащего им права собственности или права оперативного управления, так и по другим основаниям (по договору аренды, проката или доверенности, а также в силу распо-

ряжения компетентных органов о передаче организации во временное пользование источника повышенной опасности).

О СУДЕБНОЙ ПРАКТИКЕ ПО ДЕЛАМ ОБ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ

Постановление

Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11

Извлечение

По-разному в судебной практике решаются вопросы об ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, а также о круге лиц, ответственных за выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств и иные грубые нарушения правил их эксплуатации.

В целях устранения имеющихся в судебной практике недостатков и ошибок по делам об автотранспортных преступлениях Пленум Верховного Суда СССР постановляет:

1. Обратить внимание судов на необходимость дальнейшего улучшения их деятельности по рассмотрению дел о преступном нарушении правил безопасности движения и эксплуатации автотранспортных и городских электротранспортных средств, тракторов или иных самоходных машин.

3. Имея в виду, что автотранспортные преступления наносят значительный ущерб народному хозяйству, причиняют вред здоровью большого числа граждан, а иногда и влекут их гибель, судам следует тщательно выяснять причины и условия, способствовавшие совершению этих преступлений. В установленном законом порядке реагировать на факты неудовлетворительного технического состояния автопарка, низкой трудовой дисциплины и слабой воспитательной работы в автохозяйствах и других предприятиях, эксплуатирующих транспортные средства, ненадлежащего содержания дорог, обеспечив при этом контроль за своевременным и правильным рассмотрением выносимых частных (особых) определений.

5. Разъяснить судам, что в соответствии со ст.ст. 8 и 9 Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик преступления, предусмотренные ст.ст. 211, 211.2, 213, 252 УК РСФСР и соответствующими статьями УК других союзных республик, должны рассматриваться как совершенные по неосторожности, поскольку субъективную сторону этих деяний опре-

делает неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Если по делу установлено, что причинение смерти или телесных повреждений потерпевшему либо причинение материального ущерба охватывалось умыслом виновного, содеянное следует рассматривать как умышленное преступление против жизни и здоровья граждан либо государственного, общественного или личного имущества.

В тех случаях, когда виновным последовательно совершены два самостоятельных преступления, одно из которых являлось автотранспортным, а другое — против жизни и здоровья личности либо государственного, общественного или личного имущества граждан, его действия надлежит квалифицировать по совокупности указанных преступлений.

6. Ответственность по ст.ст. 211 либо ст. 252 УК РСФСР наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, например: на шоссе, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия.

7. Разъяснить судам, что под “иной самоходной машиной”, указанной в ст. 211, следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т. п.).

По смыслу ст. 211 УК РСФСР лицо, управляющее трактором или иной самоходной машиной, может нести ответственность по этим статьям в том случае, когда транспортное происшествие связано с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Если же указанное лицо нарушило правило производства определенных работ, техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя бы эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации по статьям ..., предусматривающим нарушение этих правил, а в соответствующих случаях – за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества.

8. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта лицом, управляющим автототранспортным или городским электротранспортным средством, трактором или

иной самоходной машиной, повлекшее наступление последствий, предусмотренных несколькими частями ст. 211 УК РСФСР и соответствующими статьями УК других союзных республик, но составляющих одно преступление, надлежит квалифицировать по той части, которая предусматривает ответственность за наиболее тяжкие из наступивших последствий.

По совокупности преступлений деяния с указанными различными последствиями должны квалифицироваться в тех случаях, когда они совершены в разное время и наступившие последствия являлись результатом нескольких взаимно не связанных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

9. При рассмотрении дел об автотранспортных преступлениях, квалифицированных по ч. 1 ст. 211 УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик в связи с причинением существенного материального ущерба, порчей или гибелью транспортных средств, сооружений, грузов и т. д., суды должны не ограничиваться в приговорах общей ссылкой на то, что виновным причинен существенный материальный ущерб, а указывать конкретный размер ущерба и мотивы, по которым он признан существенным.

10. Действия водителя, виновного в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшем причинение потерпевшему телесных повреждений, и заведомо оставившего без помощи потерпевшего, находящегося в опасном для жизни состоянии, надлежит квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 211 и ч. 2 ст. 127 УК РСФСР.

Если водитель не был виновен в преступном нарушении указанных правил, но жизнь или здоровье потерпевшего были поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им автотранспортным средством, то невыполнение водителем обязанности по оказанию помощи потерпевшему влечет ответственность по ч. 2 ст. 127 УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик.

14. Судам при решении вопроса, управляло ли лицо транспортным средством в состоянии опьянения, надлежит иметь в виду, что под опьянением следует понимать не только алкогольное, но также и наркотическое опьянение.

Во всех случаях судам надлежит тщательно выяснять обоснованность материалов, подтверждающих наличие у водителя состояния опьянения в момент управления транспортным средством.

15. Судам следует учитывать, что по ст. 211² УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик уголовная ответственность наступает лишь в том случае, когда выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств находились в причинной связи с предусмотренными в законе последствиями, возможность наступления которых виновный предвидел, но легкомысленно рассчитывал на их устранение, либо не предвидел, хотя должен был и мог предвидеть.

16. Разъяснить судам, что по смыслу закона ответственность по ст. 211² УК РСФСР могут нести как работники государственных и общественных организаций, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, так и владельцы либо водители индивидуальных транспортных средств, разрешившие другому лицу эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства.

17. Водитель либо владелец транспортного средства, в нарушение действующих, правил передавший управление транспортным средством лицу, заведомо для него находящемуся в опьяненном состоянии, а также лицу, лишенному водительских прав, или вообще их не имеющему, либо не имеющему прав, требуемых для управления данным видом транспорта, если в результате этих действий наступили указанные в законе последствия, несет ответственность по ст. 211² УК РСФСР, а лицо, фактически управлявшее в этом случае транспортным средством, — по ст. 211 УК РСФСР.

Если в нарушение действующих правил управление транспортным средством было передано должностному лицу, от которого водитель зависим по службе, это не освобождает водителя от ответственности, но должно учитываться при назначении наказания.

Водитель за подобные действия не несет уголовной ответственности в том случае, если надлежащим должностным лицом, находящимся при исполнении служебных обязанностей (непосредственный начальник, работник Госавтоинспекции и

др.), он был отстранен от управления или распоряжения транспортным средством.

18. Разъяснить судам, что субъектом преступления, предусмотренного ст. 213 УК РСФСР могут быть признаны пешеходы, велосипедисты, погонщики скота, а равно иные лица, не перечисленные в статьях 211, 211¹, 211², 212¹, 85, 252 УК РСФСР и соответствующих статьях УК других союзных республик, если нарушение ими действующих на транспорте правил об охране порядка и безопасности движения повлекло указанные в законе последствия.

**ОБЗОР
КАССАЦИОННО-НАДЗОРНОЙ ПРАКТИКИ
ВОЕННОЙ КОЛЛЕГИИ ВЕРХОВНОГО СУДА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ ОТ 21 МАЯ 2001 Г.**

Извлечение

1.7. Если нарушение правил дорожного движения водителями транспортного средства повлекло по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью одного человека и смерть другого, то содеянное необходимо квалифицировать по ч. 2 ст. 264 УК РФ и дополнительной квалификации по части 1 указанной статьи не требуется.

Военный суд Калужского гарнизона признал Борисикова виновным в нарушении Правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека и смерть человека, и осудил его по ч. ч. 1 и 2 ст. 264 УК РФ к 2 годам лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством сроком на 2 года. Это решение было оставлено без изменения военным судом Московского военного округа и Президиумом этого же суда.

Борисиков, управляя легковым автомобилем, в котором находились пассажиры, в нарушение пп. 2.1.2, 10.1, 9.1 Правил дорожного движения в условиях ограниченной видимости выехал на центр проезжей части, где совершил столкновение с грузовым автомобилем. Вследствие столкновения одному пассажиру были причинены телесные повреждения, от которых он скончался, а второму был причинен вред здоровью средней тяжести.

Военная коллегия, рассмотрев это дело, исключила из обвинения Борисикова ч. 1 ст. 264 УК РФ как излишне вмененную и снизила ему наказание по следующим основаниям.

Борисиков совершил одно преступление, в результате которого пострадали два человека, в связи с этим его действия должны были быть квалифицированы только по ч. 2 ст. 264 УК РФ с указанием в описательной части приговора всех последствий совершенного правонарушения.

Неправильно квалифицировав действия Борисикова по чч. 1 и 2 ст. 264 УК РФ, военный суд, как следствие, назначил ему наказание по совокупности преступлений в соответствии с ч. 3 ст. 69 УК РФ путем частичного сложения наказаний, чем необоснованно ухудшил положение осужденного. (Определение № 1н-0406/98 по делу Борисикова)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СУДЕБНОЙ КОЛЛЕГИИ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ ВЕРХОВНОГО СУДА РФ ОТ 8 ЯНВАРЯ 1997 Г.

Извлечение

Если приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения не повлекло причинение по неосторожности тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, ответственность по ст. 267 УК РФ не наступает.

Нижегородским областным судом Глушков и Бардин осуждены по ст. 86 и ч. 2 ст. 144 УК РСФСР.

Они признаны виновными в краже чужого имущества, умышленном повреждении 30 мая 1996 г. средств сигнализации на станции Починки Горьковской железной дороги, которое могло повлечь крушение поезда и нарушение нормальной работы транспорта.

Бардин приговор не обжаловал.

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ, рассмотрев дело по кассационным жалобам Глушкова и его адвоката, в которых отрицалась вина осужденного, 8 января 1997 г. приговор изменила в связи с введением в действие нового УК РФ, указав следующее.

Вина Глушкова и Бардина в совершенных преступлениях подтверждена, кроме частичного признания своей вины Бардиным, показаниями свидетеля Kleina, который в составе наряда

сотрудников милиции линейного отдела после двух часов ночи 30 мая 1996 г. на железнодорожных путях задержал Глушкова и Бардина с двумя дроссельными перемычками длиной по 3,3 м каждая; показаниями свидетеля Боровкова о том, что в его присутствии Глушков самостоятельно нашел орудие преступления — “кусачки”.

Вина Глушкова и Бардина подтверждена также другими исследованными в суде и приведенными в приговоре доказательствами, которым суд дал всестороннюю и верную оценку.

Вместе с тем приговор в части осуждения Глушкова и Бардина по ст. 86 УК РФ подлежит отмене с прекращением производства по следующим основаниям.

Действиями Глушкова и Бардина (хищением дроссельных перемычек) была нарушена работа сигнализации, что могло привести к крушению при движении поезда.

В новом Уголовном кодексе РФ (ст. 267 УК РФ) уголовная ответственность предусмотрена только за такие действия, связанные с приведением в негодность транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи, которые повлекли по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба, либо повлекло по неосторожности смерть человека.

В данном случае таких вредных последствий не наступило.

Следовательно, Глушкова и Бардина следует считать осужденными только по ч. 2 ст. 144 УК РСФСР.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СУДА РФ ОТ 21 ИЮНЯ 1995 Г.

Извлечение

Нарушение правил безопасности движения лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее смерть потерпевшего, без достаточных доказательств квалифицировано как умышленное убийство.

Тверским областным судом Васильев осужден за преступление, предусмотренное пп. “б”, “д”, “з” ст. 102 и ч. 1 ст. 212(1) УК РСФСР.

Он признан виновным в уgone транспортного средства и умышленном убийстве из хулиганских побуждений способом, опасным для жизни многих людей, Позднякова, Семенова и Петрова.

7 июля 1993 г. около 17 час. рабочие по заготовке леса ТОО “Труженик” Васильев, Петров, Коваленко А., Коваленко Д., Коваленко М., Гусев, Поздняков и Семенов распивали спиртные напитки возле деревни. Около 21 час. Васильев и Коваленко М. вернулись в деревню, где Васильев самовольно завел трактор ДТ—75, принадлежащий ТОО “Труженик”, и вместе с Коваленко М. поехал к месту распития спиртных напитков. Проехав мимо сидевших на бревне людей, Васильев развернул трактор и из хулиганских побуждений с целью умышленного убийства двинулся прямо на них. Коваленко Д., Коваленко А. и Гусев успели отскочить в сторону, а на Позднякова, Семенова и Петрова Васильев наехал трактором. От полученных множественных телесных повреждений Поздняков и Семенов скончались на месте происшествия, а Петров - в больнице.

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ оставила приговор без изменения.

Заместитель Председателя Верховного Суда РФ в протесте поставил вопрос о переквалификации действий Васильева с пп. “б”, “д”, “з” ст. 102 на ч. 3 ст. 211 УК РСФСР.

Президиум Верховного Суда РФ 21 июня 1995 г. протест удовлетворил, указав следующее.

Обосновывая вину Васильева в умышленном убийстве трех человек, суд сослался на показания Гусева, Коваленко Д., Коваленко А. и Коваленко М., подтвердивших факт наезда трактора, управляемого Васильевым, на Позднякова, Семенова и Петрова, заключения судебно-медицинских экспертов о причине смерти потерпевших.

Каких-либо других убедительных доказательств, свидетельствующих об умысле Васильева на убийство упомянутых лиц, в приговоре не приведено.

Между тем Васильев, не оспаривая, что смерть потерпевших произошла в результате его действий, последовательно утверждал, что умысла на их убийство не имел. При этом он показал, что во время распития спиртных напитков Петров предложил ему пригнать трактор, чтобы уехать на нем домой. Он позвал Коваленко М. и вместе с ним пошел за трактором. На стоянке техники ТОО “Труженик” он завел трактор ДТ—75, посадил в кабину Коваленко М. и поехал к месту распития спиртного. За деревней, проехав мимо группы сидящих собутыльников, он развернул трактор и двинулся по направлению к ним. Как совершил наезд на людей и почему не мог остановить трактор, объяснить не может.

Допрошенный в качестве потерпевшего, Коваленко Д. пояснил, что, действительно, Васильев и его брат направились в де-

ревню, заявив, что вернутся “на аппарате”. Он решил, что они пошли за мотоциклом. Через некоторое время обратил внимание, что в их сторону движется трактор. Он и отец успели отпрыгнуть в сторону, а Позднякова и других раздавило. Прибегав к трактору, он выбросил из его кабины брата, заглушил мотор и, обращаясь к Васильеву, крикнул: “Посмотри, что ты натворил”. Тот схватился руками за голову.

Во время предварительного следствия при допросе 27 декабря 1993 г. Коваленко Д. показал, что не согласен с выводами о том, что Васильев направил трактор в их сторону с целью умышленного убийства, так как никаких оснований у него для этого не было. Перед тем, как трактор появился перед ними, слышал глухой удар, у него создалось впечатление, что он налетел на камень.

Такого же характера показания дали Коваленко А. и Гусев, дополнив, что никаких ссор и скандалов во время распития спиртных напитков между ними не было.

Как видно из показаний свидетеля Коваленко М., во время распития спиртных напитков Васильев потянул его куда-то, сказав, что они пойдут “за аппаратом”.

Придя на место стоянки трактора, Васильев заявил, что они с Петровым хотят вернуться на нем домой. Сев в трактор, они поехали по дороге за деревню, а затем свернули по направлению к тому месту, где выпивали. Развернувшись, Васильев поехал прямо в сторону сидевших на бревне людей. Он закричал, чтобы тот остановился. Васильев отвечал: “Сейчас, сейчас”, но так и не остановился.

Коваленко М. полагает, что происшествие стало возможным в связи с тем, что трактор напоролся на камень. Когда они ехали на тракторе к месту выпивки, Васильев никаких намерений или угроз в отношении оставшихся там людей не высказывал.

При таких данных Президиум считает, что совокупность имеющихся в деле доказательств свидетельствует о грубом нарушении Васильевым правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (п. 3(б) Правил дорожного движения — управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения), что привело к тяжким последствиям (гибель нескольких людей), а не об умышленном убийстве из хулиганских побуждений, и способом, опасным для жизни многих людей, как это признано судом.

Содеянное Васильевым подлежит квалификации по ч. 3 ст. 211 УК РСФСР.

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 169-ФЗ с изм. и доп. // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873; 1999. № 10. Ст. 1158; 2002. № 18. Ст. 1721; 2003. № 2. Ст. 167; 2004. № 35. Ст. 3607.

2. Правила дорожного движения РФ. Утв. Постановлением Правительства РФ от 23.10.93 г. № 1090 с изм. и доп. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. 1996. № 3. Ст. 184; 1998. № 45. Ст. 5521; 2000. № 18. Ст. 1985; 2001. № 11. Ст. 1029; 2002. № 9. Ст. 931, № 27. Ст. 2963; 2003. № 20. Ст. 1899, № 40. Ст. 3891.

3. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утв. Постановлением Правительства РФ от 23.10.93 г. с изм. и доп. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. 2000. № 18. Ст. 1985; 2001. № 11. Ст. 1029; 2002. № 9. Ст. 931; 2003. № 20. Ст. 1899, № 40. Ст. 3891.

4. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Утв. Постановлением Правительства РФ от 23.10.93 г. с изм. и доп. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. 2002. № 9. Ст. 931.

5. Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий. Постановление Правительства РФ от 29.06.95 г. № 647 // Собрание законодательства РФ. № 28. Ст. 2681.

6. Правила допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста): Постановление Правительства РФ от 12.07.1999 г. № 796 // Собрание законодательства РФ от 19.07.99. № 29. Ст. 3759.

7. Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации. Утв. Минтрансом РФ 29.09.1997 г.

8. Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами. Утв. Приказом Минтранса РФ от 8.01.97 г. № 2 с изм. и доп. // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 1997. № 11; 2000. № 34.

9. Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов. Утв. Приказом Министерства транспорта РФ от 9.03.1995г. № 27 // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств РФ. 1996. № 3.

10. Инструкция по перевозке крупногабаритных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации. Утв. Приказом Минтранса РФ от 27.05.96 г. // Бюллетень нормативных актов органов исполнительной власти. 1996. № 6.

11. Белокобыльский Н. Н., Чучаев А. И. Механизм транспортного преступления. Саратов, 1991.

12. Иванова В., Горчаков Т. Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) // Следователь. 1999. № 7.

13. Комментарий к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения // Под общ. ред. В. А. Федорова. М., 1999.

14. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации / М. Б. Афанасьев, Г. И. Клинковштейн и др. М., 1996г.

15. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации / Под общ. ред. В. А. Федорова. М., 1999.

16. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003.

17. Сызранцев В. Г. Воинские преступления. Комментарий к главе 33 УК РФ. СПб., 2002.

18. Трофимов С. О спорных вопросах ответственности за транспортные преступления // Журнал российского права. 1999. № 10.

19. Чучаев А. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: Научно-практический комментарий. Ульяновск, 1997.

20. Чучаев А. Транспортные преступления: новое решение — новые проблемы // Российский юридический журнал. 1997. № 2.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Уголовно-правовая характеристика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	3
2. Объект и предмет нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	7
3. Объективная сторона нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	10
3.1. <i>Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств. Наступление последствий</i>	—
3.2. <i>Причинная связь между нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями</i>	15
4. Субъект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	31
5. Субъективная сторона нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств	33
6. Задачи	38
7. Судебная практика	43
<i>О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст.ст. 211, 211², 148¹ УК РСФСР). Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 октября 1969 г.</i>	—
<i>О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г.</i>	47
<i>Обзор кассационно-надзорной практики военной коллегии Верховного Суда РФ по уголовным делам от 21 мая 2001 г.</i>	51
<i>Определение судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ от 8 января 1997 г.</i>	52
<i>Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 21 июня 1995 г.</i>	53
Рекомендуемая литература	56

*Любовь Федоровна РОГАТЫХ,
кандидат юридических наук, доцент;*

*Василий Борисович МАЛИНИН,
доктор юридических наук, профессор*

**КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
(СТ. 264 УК РФ)**

Учебное пособие

Редактор
Н. В. Бибикова

Компьютерная правка и верстка
Ю. С. Егоровой

Подписано к печати 22.12.2004 г. Бум. тип. № 1.
Гарнитура “Times New Roman Cyr”. Ризография. Печ. л. 3,75.
Уч.-изд. л. 4,5. Тираж 500 экз. (1-ый завод 1—250). Заказ 1727.

Редакционно-издательский отдел
Санкт-Петербургского юридического института
Генеральной прокуратуры РФ

191104, Санкт-Петербург, Литейный пр., 44

Отпечатано с оригинал-макета в печатно-множительной лаборатории
Санкт-Петербургского юридического института
Генеральной прокуратуры РФ