

ЧИКИН В. З., ЧЕБУРЕНКОВ А. А.

**МЕХАНИЗМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ
И ЕГО УГОЛОВНО-ПРАВОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ**

Аннотация. При разработке уголовно-правовой, криминологической, криминалистической характеристик дорожно-транспортного преступления важное значение приобретает анализ механизма совершения данного деяния. В этой связи авторы рассматривают понятие и структуру механизма дорожно-транспортного преступления, содержание образующих его элементов, закономерности их взаимодействия. Особое внимание уделено специфике отражения рассматриваемого механизма в уголовно-правовых нормах и практике их применения.

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, механизм преступления, транспортное средство, водитель, элементы механизма преступления, стадии дорожно-транспортного преступления.

CHIKIN V. Z., CHEBURENKOV A. A.

MECHANISM OF ROAD TRAFFIC CRIME AND ITS CRIMINAL SIGNIFICANCE

Abstract. When elaborating on the criminal, criminological, criminalistic characteristics of a road traffic crime, the analysis of the mechanism for committing this act is of great importance. In this regard, the authors consider the concept and structure of the mechanism of a road traffic crime, the contents of its constituent elements, and the conformities of their interaction. Particular attention is given to the specifics of the reflection of the mechanism under consideration in the criminal law and the practice of its application.

Keywords: road traffic crime, crime mechanism, vehicle, driver, elements of the crime mechanism, stages of a traffic crime.

Категорию «механизм преступления» в современной юриспруденции можно признать междисциплинарной: она изучается в различных юридических науках – криминологии, уголовном праве, криминалистике и т.д.; каждая из наук тем самым вносит свой вклад в понимание сущности, содержания и особенностей такого сложного социального феномена, каким является преступление; результаты отдельных исследований механизма преступления взаимно обогащают, дополняют друг друга.

Каждая конкретная юридическая наука изучает механизм преступления в аспекте более точного и глубокого понимания собственного предмета, используя комплекс приемов познания, составляющих методологическую основу соответствующей науки, решая с учетом полученных результатов стоящие перед ней теоретические и прикладные задачи.

К числу преступлений, механизм совершения которых представляет особый интерес, относятся дорожно-транспортные преступления (далее – ДТП). Это обусловлено распространенностью данных деяний в условиях всё возрастающей автомобилизации населения; сложным переплетением в процессе их совершения элементов технического, информационного, ситуационного характера; особой ролью субъекта данных преступлений с присущими ему личностными свойствами и т.д. Изучение механизма ДТП позволяет на подлинно научной основе подходить к решению задачи предупреждения аварийности на дорогах, поскольку способствует наиболее полному выявлению комплекса факторов, детерминирующих данный вид преступных деяний. Наряду с этим, изучая механизм ДТП, возможно выявить имеющиеся дефекты содержания конкретных уголовно-правовых норм, например, в части описания действий, образующих объективную сторону состава нарушения правил безопасности дорожного движения.

Нельзя сказать, что механизм ДТП недостаточно изучен в науке уголовного права и смежных с ним отраслях научного знания. Вопросам познания механизма ДТП, определению его структуры, анализу содержания, выявлению закономерностей взаимодействия образующих этот механизм элементов и пр. посвящено значительное число исследований (работы В. В. Лукьянова, А. И. Чучаева, Н. Н. Белокобыльского, А. П. Онучина и других ученых). Вместе с тем однозначных выводов в результате проведенных исследований достигнуть не удалось, а главное, до настоящего времени юридические науки не смогли предложить действительно эффективные рекомендации, способствующие существенному снижению аварийности на дорогах нашей страны. Такое состояние дел в сфере борьбы с ДТП не случайно: оно выступает следствием сложности изучаемых проблем, ярко выраженного ситуационного характера ДТП, ведущей ролью личностного фактора в механизме ДТП и др.

В криминологии механизм преступления (преступного поведения) обычно рассматривается с позиции выявления и изучения различных факторов объективного (внешнего) и субъективного (личностного) характера, детерминирующих решение лица совершить преступление, направляющих и контролирующих его исполнение (В.Н. Кудрявцев). Схожий подход к пониманию механизма преступления преобладает и в науке уголовного права, при этом приоритет отдается анализу связей и взаимозависимостей факторов (обстоятельств), имеющих юридическое (уголовно-правовое) значение, а также их отражению в законодательной модели ДТП.

В самом общем виде механизм ДТП в уголовно-правовом аспекте можно определить как воздействие противоправного деяния на состояние безопасности дорожного движения, повлекшее конкретные вредные последствия.

Общепринятое понимание механизма преступления применительно к ДТП как неосторожному деянию нередко дополняется указанием на принятие ошибочного решения, суть которого состоит в неверной оценке (отсутствии предвидения) реально грозящих вредных последствий со стороны виновника ДТП. Однако, как верно отмечают Н. Н. Белокобыльский и А. И. Чучаев, недопустимо сводить процесс совершения неосторожного преступления (в том числе транспортного) «к неправильно принятому решению либо к недостаткам его исполнения» [2, с. 13]. Для транспортных преступлений особое значение приобретают индивидуальные психологические особенности водителя, недостатки его личностных свойств (качеств), профессиональные упущения. Так, механизм ДТП, совершенного водителем, находящимся в крайне утомленном, болезненном состоянии, никак не связан ни с принятием этим водителем решения, ни с его исполнением.

Н. Н. Белокобыльский и А. И. Чучаев выделяют следующие элементы функционирования транспорта, которые в итоге включаются авторами в структуру механизма неосторожного транспортного преступления: техническая система, информационное обеспечение, ситуация и управляющий субъект [2, с. 17]. Представляется, что данные элементы должны входить и в механизм ДТП. Содержание и особенности каждого из перечисленных элементов имеют непосредственное отношение к юридической квалификации поведения виновного и индивидуализации применяемых к нему мер ответственности. Рассмотрим содержание указанных элементов и проследим их выражение в уголовно-правовых нормах, предусматривающих ответственность за совершение ДТП (прежде всего, это ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ).

Транспортная система представлена в ДТП определенными видами транспортных средств. В юридической литературе при определении предмета ДТП отмечаются определенные сложности в решении данного вопроса. Они объективно обусловлены использованием человеком для своих нужд самых разнообразных видов транспорта; отсутствием межотраслевого понятия «транспортное средство»; разнообразием законодательных конструкций конкретных уголовно-правовых норм, в которых признаком состава выступают различные критерии оценки транспортных средств [5, с. 88].

От того, насколько четко определяется понятие транспортного средства в законе (подзаконных актах), исчерпывающе закреплены его признаки, зависят границы действия норм уголовного закона, предусматривающих ответственность за ДТП.

Информационная система обеспечивает должное взаимодействие управляющего субъекта (водителя) с транспортным средством. Для движения в безопасном режиме необходимо регулярно получать достаточную и достоверную информацию о состоянии самого транспортного средства, об устройствах, с помощью которых это средство

управляется, об окружающей дорожной обстановке и др. На основании полученной информации водитель принимает решение об эксплуатации конкретного транспортного средства, о начале движения, маневрировании, выбирает маршрут передвижения, его параметры и т.д. Дефекты информационной системы, как правило, приводят к невозможности безопасного функционирования транспортного средства, несмотря на его работоспособность. Важность изучения дефектов информационной системы обусловлена тем, что последние выступают в качестве типичных детерминант аварийности в сфере дорожного движения, например, когда водитель не заметил сигналов, неправильно их оценил, сделал неверные выводы из полученной информации и т.д.

В системе «человек – автомобиль – дорога», являющейся базовой в сфере дорожного движения, безусловно, ведущим звеном является человек – лицо, управляющее транспортным средством (водитель). От поведения данного лица зависит в конечном счете безопасность движения транспорта. Даже с увеличением роли автоматизированных устройств управления транспортными средствами роль водителя не снижается, наоборот, к нему предъявляются более высокие требования: необходимость постоянного совершенствования технических знаний, навыков и умений; устойчивость к стрессам и перегрузкам; быстрота реакции в критических ситуациях и др.

В качестве субъекта ДТП выступает лицо, сознательно принявшее на себя функции управления конкретным транспортным средством. Уголовный закон предъявляет к такому лицу не только те требования, которым должен соответствовать общий субъект преступления, но и предполагает, что это лицо должно фактически управлять транспортным средством. Именно на данное лицо возлагается обязанность принимать необходимые меры по обеспечению безопасности дорожного движения, участником которого оно является.

Для анализа механизма ДТП важны не юридические, а личностные характеристики субъекта, поведение которого привело к аварии. С этой целью выделяются и изучаются несколько групп свойств водителя – участника ДТП: психофизиологические качества (здоровье, возраст, состояние и особенности органов чувств, прежде всего, зрения и слуха, сенсорная координация, особенности внимания, эмоциональная уравновешенность и др.); социальные качества (дисциплинированность, критичность к себе и к окружающим, подверженность внушению, устойчивость к конфликтным воздействиям и т.п.); профессиональные качества (опытность, осторожность, скорость реакции и др.). Специальными исследованиями установлено, что недостатки перечисленных свойств (качеств) личности субъектов, управляющих транспортными средствами, выступают на практике одним из основных условий, приводящих к ДТП.

Особое внимание закон уделяет юридической оценке факта нахождения лица,

управляющего транспортным средством, в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. В подобном состоянии человек явно неспособен обеспечить требуемую степень безопасности управления транспортом (в силу ослабления психомоторных реакций, необоснованного повышения самоуверенности, стремления к лихачеству и т.п.), и закон запрещает ему в таких случаях управлять автомобилем. С учетом того, что данный запрет намеренно нарушается, вводится повышенная ответственность за совершение ДТП, если водитель находился в нетрезвом состоянии (ч.ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ).

Поведение лица, управляющего транспортным средством, признается преступным, только если оно находится под контролем его воли и сознания. Законодательная модель ответственности за ДТП (в частности, ст. 264 УК РФ) исходит из субъективного отношения этого лица к наступившим последствиям в форме неосторожности. Виновный может относиться к опасным последствиям легкомысленно (расчет на то, что, например, при управлении неисправным автомобилем ловкость, умение, быстрота реакции позволят ему избежать аварийной ситуации) или небрежно (непредвидение, что допускаемые нарушения, например, движение с превышением скорости, приведут к аварии). А. П. Онучин предлагает выделять не основанную на законе, но по сути верную специфическую для транспортных преступлений разновидность неосторожности – преступное невежество (виновный сознает, что для управления транспортным средством необходима специальная подготовка, навыки, которыми он не обладает, однако допускает в силу своего невежества, что это не мешает ему управлять автомобилем, и он сумеет это сделать). Невежество будет иметь место и в случаях неосведомленности водителя об изменениях, внесенных в Правила дорожного движения в порядке их совершенствования [4, с. 17]. Это довольно интересная позиция, но, к сожалению, она, в силу отсутствия соответствующего нормативного закрепления, может учитываться только в криминологическом аспекте.

На практике возможны ситуации, когда непосредственных участников движения на месте произошедшего ДТП оказывается несколько (водители разных автомобилей, пешеходы и др.), что требует решения вопроса о том, какую роль сыграл каждый из них в исследуемом событии, результатом одновременных или совместных действий разных лиц стало наступление вредных последствий. Разрешить данный вопрос помогает детальный анализ механизма конкретного ДТП.

Ситуация в механизме ДТП представлена совокупностью объективных обстоятельств, создающих определенную обстановку (положение), в которой оказывается лицо, нарушающее правила безопасности дорожного движения. Это место, время, погодные условия, дорожные условия, поведение участников дорожного движения и др.

Поскольку ДТП относятся к категории неосторожных преступлений, ситуация

совершения данных деяний отличается от ситуации умышленных преступлений, но не своим содержанием, а оценкой ее субъектом. Расследование ДТП показывает, что водитель, совершая ДТП, как правило, неправильно оценивает сложившуюся к определенному моменту ситуацию, оказывается не в состоянии вовремя ее изменить и принять адекватное решение.

Каждое ДТП совершается в условиях конкретной ситуации, но не обязательно детерминируется ею. Лицо, управляющее транспортным средством, может проигнорировать окружающую его обстановку либо поступить вопреки ей.

Категория «механизм преступления» приобретает особое значение для характеристики процесса развития ДТП во времени. Механизм преступления позволяет проследить временной и динамический порядок связи отдельных этапов, обстоятельств, факторов, проявляющихся в рамках ДТП. На этой основе возможно правильно и полно разобраться в деталях происшедшего события, выяснить ряд обстоятельств, имеющих уголовно-правовое значение (в частности, исследовать причинную связь между действиями виновного и наступившими вредными последствиями).

В литературе предложены различные схемы последовательности развития ДТП. Так, А.П. Онучин выделяет следующие основные стадии: 1) исходная стадия; 2) начальная стадия; 3) возникновение опасной дорожной ситуации; 4) ответное реагирование системы дорожного движения на опасность; 5) управляемая аварийная обстановка; 6) неуправляемая аварийная обстановка; 7) финальная стадия с прямыми и отклоненными финальными последствиями дорожного происшествия. Каждая из перечисленных стадий «составляет этап – событие, связанное с возникновением угрозы безопасности движения, развития опасности или механизмом ее реализации в финальном происшествии» [4, с. 25].

В приведенной последовательности развития ДТП можно выделить некоторые закономерности. Так, от стадии к стадии прослеживается постепенное усложнение дорожной обстановки, требующее от водителя усиления контроля за дорогой, более точного прогнозирования развития событий, определения вероятности возникновения опасности. Главное при этом – вовремя, еще на начальном этапе, заметить появление фактора, создающего угрозу безопасности дорожного движения (это могут быть, например, первые признаки неисправности транспортного средства, внезапное появление вблизи полосы движения автомобиля пешехода, намеревающегося пересечь дорогу, и др.), адекватно оценить его и принять необходимые и возможные меры к тому, чтобы устранить угрозу, не дать ей перерасти в реальную опасность.

Точное установление момента, с которого начинает сказываться воздействие конкретного фактора, создающего опасность для дорожного движения, важно, поскольку

именно с этого времени начинает действовать «механизм причинения», уменьшаются объективные возможности водителя влиять на ситуацию.

На перечисленных стадиях ДТП различаются возможности воздействия водителя на ситуацию и предотвращения им ДТП: с 1-й по 5-ю стадии такая возможность сохраняется, на 6-й и 7-й стадиях водитель практически лишен такой возможности. Действительно, оказавшись по своей или чужой вине в неуправляемой аварийной ситуации, водитель уже не может остановить или серьезно изменить механизм развития происшествия и характер наступающих последствий.

Анализ последних стадий конкретного ДТП, действий водителя на каждой из них чрезвычайно важен в плане решения вопроса о наличии признаков объективной стороны преступления, выражающегося в нарушении правил безопасности дорожного движения, а также вывода о виновности водителя в нарушении данных правил. Особое значение здесь приобретает обстоятельство, устанавливаемое, как правило, в ходе экспертного исследования, о наличии или отсутствии у водителя технической возможности предотвратить ДТП.

При всей многостадийности развития ДТП в реальности данные деяния являются скоротечными, их продолжительность (от появления опасного фактора до наступления аварийного момента), как правило, не превышает нескольких секунд [3, с. 183]. Такая временная непродолжительность зачастую препятствует водителю своевременно оценить конкретную ситуацию и адекватно отреагировать на нее.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Уголовный кодекс Российской Федерации. Принят 13 июня 1996 г. (по состоянию на 20 мая 2022 г.). – М.: Эксмо, 2022. – 288 с.
2. Белокобыльский Н. Н., Чуцаев А. И. Механизм транспортного преступления. – Саратов: Изд-во Сарат. ун-та, 1991. – 184 с.
3. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А. Ю. Кравцов, А. И. Сирохин, Р. В. Скоморохов, В. Н. Шиханов; под ред. В. В. Лунеева. – СПб.: Юридический центр-Пресс, 2011. – 474 с.
4. Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. – Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1987. – 186 с.
5. Энциклопедия уголовного права. Том 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта / отв. ред. В. Б. Малинин. – СПб.: Издание проф. Малинина – МИЭП при МПА ЕврАзЭС, 2014. – 690 с.