

УДК 343.346

Дядькин Д. С., Дядькина С. Б.
Dyadkin D. S., Dyadkina S. B.

КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, СОВЕРШЕННЫХ НЕСКОЛЬКИМИ ВОДИТЕЛЯМИ

QUALIFICATION OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES AND VEHICLE OPERATION CARRIED BY MULTIPLE DRIVERS

В статье рассмотрены вопросы уголовно-правовой квалификации действий нескольких водителей при наличии признаков состава преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, в действиях каждого из них.

The article considers issues of a criminally-legal qualification of actions of several drivers having attributes of the crime stipulated in article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation.

Ключевые слова: автотранспортные преступления, неосторожное сопричинение, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Key words: motor transport crimes, careless causation, violation of traffic rules and vehicle operation.

Наиболее распространенные преступные деяния, составляющие криминологический комплекс автотранспортных преступлений, предусмотрены ст. 264 УК РФ. Составы преступлений, составляющие указанную статью, охватывают деяния, нарушающие правила дорожного движения (далее – ПДД) и эксплуатации транспортных средств, влекут за собой различные по тяжести преступные последствия, совершенные лицами, управляющими механическими транспортными средствами.

На данный момент перечень составов автотранспортных преступлений существенно расширен. Наряду с «традиционными» нормами, предусматривающими уголовную ответственность за ремонт транспортных средств неудовлетворительного качества и их выпуск в эксплуатацию при наличии различных технических неисправностей (ст. 266 УК РФ), а также за нарушение автомобильных транспортных отношений, выражющееся в нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу автотранспорта (ст. 267, 268 УК РФ), «специальными» субъектами, к которым относятся пешеходы, велосипедисты, лица, управляющие новыми нетрадиционными средствами передвижения на электрическом или иных альтернативных источниках питания, погонщики, ремонтники и другие, появились новые уголовно-правовые запреты. Так, например, ст. 263.1 УК РФ в настоящее время предусматривает уголовную ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Статья 264.1 УК РФ устанавливает уголовную ответственность виновному лицу, ранее подвергнутому административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, за аналогичное нарушение им ПДД, что приводит в конечном итоге к констатации в действиях лица уже преступного нарушения. Также появилась норма об ответственности за совершение действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ), совершенных по хулиганским мотивам (из хулиганских побуждений), которая расширяет перечень автотранспортных преступлений.

Анализ правоприменительной практики показывает, что преступные деяния, совершенные лицами, управляющими транспортными средствами, традиционно составляют львиную долю всех автотранспортных преступлений. Так, в 2016 г. по ст. 264.1 УК РФ было осуждено 75 282 человека, а по ст. 264 УК РФ – 10 406 человек [1].

Определяя проблемы квалификации по ст. 264 УК РФ, нельзя не затронуть вопросы о сопутствующих (совокупных) данному преступлению составах преступлений, содержащихся в ст. 125, 166, 168 УК РФ, а также конкурирующих составах преступлений, описанных в ст. 216, 238 УК РФ. Первая группа указанных составов подлежит вменению в том случае, если имеет место совокупность преступлений наряду с автотранспортным преступлением, вторая группа зачастую применяется правоохранительными органами в качестве альтернативы автотранспортным преступлениям.

В этом плане совершенно показательным является уголовное дело № 201600333/25 о ДТП, произошедшем 04.12.2016 под Ханты-Мансийском: автобус с детьми-атлетами из Нефтеюганска попал в аварию, в которой погибли 12 человек и 13 получили тяжкий вред здоровью. По данному уголовному делу к уголовной ответственности привлечены: Сайтханов Р. Ф. – водитель грузового тягача (по ч. 5 ст. 264 УК РФ); Зайнуллин М. Р. – водитель автобуса, перевозивший погибших и получивших увечья спортсменов, Сидорук А. В. – владелец автобуса (по ч. 3 ст. 238 УК РФ); Тарасова И. Н. – директор спортивной школы, где обучались спортсмены (по ч. 3 ст. 293 УК РФ). Еще один водитель грузового тягача, следовавшего за тягачом Сайтханова Р. Ф. и также попавшего в ДТП, его родной брат Сайтханов В. Ф., на первоначальном этапе к уголовной ответственности не привлекался, однако в настоящее время в отношении него возбуждено уголовное дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ (уголовное дело № 11892007706000020). Суд первой инстанции, постановляя приговор, изменил квалификацию деяний Зайнуллина М. Р., Сидорука А. В. и Тарасовой И. Н., не усмотрев в их действиях причинной связи с преступными последствиями в отношении гибели и увечий пассажиров. Суд вменил им в вину п. «а» ч. 2 ст. 238 УК РФ и ч. 1 ст. 293 УК РФ соответственно.

Из всего многообразия квалификаций указанных виновных лиц в качестве материала, описывающего предмет данной статьи, интересны квалификации лиц, управлявших транспортными средствами, участвовавшими в ДТП, а также владельца транспортного средства. Полагаем, первоначальная ошибочность и неполнота квалификации была вызвана как раз неправильным пониманием причинности неосторожных преступлений, а также устраниением органов предварительного расследования и суда от разрешения правового вопроса о причинности и квалификации действий участников ДТП на основании лишь технической причинной связи, установленной автотехнической экспертизой.

Согласно доктринальным воззрениям, неосторожное сопричинение есть совершение несколькими лицами по неосторожности одного преступного деяния либо наступление в результате их деяний единого преступного результата [2, с. 11; 3, с. 14; 4, с. 28; 5, с. 35]. Данный институт достаточно давно известен в теории, однако до сих пор не получил законодательного закрепления в уголовном законодательстве. Большинством специалистов необходимыми условиями для применения института неосторожного сопричинения называются следующие: 1) преступное деяние должно представлять собой одно общее единое преступление; 2) в совершении преступного нарушения участвуют несколько субъектов уголовной ответственности; 3) имеет место быть взаимная связь и взаимно обусловленный характер совместного поведения, которое влечет за собой наступление соответствующего результата; 4) создается реальная угроза наступления преступных последствий или происходит их наступление, при этом такое последствие, предусмотренное конкретным составом, является единым для всех причинителей; 5) в правоотношении проявляется наличие детерминационной связи между предшествующим преступному событию поведением виновных субъектов и последующим за преступным нарушением результатом [6–7].

Однако, несмотря на это, возможность его применения относительно автотранспортных преступлений допустима с точки зрения как теории, так и судебной практики. В пункте 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 г., посвященном делам о преступлениях, связанных с нарушением ПДД и эксплуатации транспортных средств, указано, «что при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств

нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными статьей 264 УК РФ. В тех случаях, когда нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по статье 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями» [8].

В этом плане наиболее актуальным является вопрос обеспечения лицом, производящим квалификацию преступного деяния, максимального внимания установлению такого признака объективной стороны состава преступления, как причинно-следственная связь между нарушением ПДД и эксплуатации транспортных средств и наступившими общественно опасными преступными последствиями. Особо следует отметить, что данный вопрос носит сугубо правовой характер и имеет исключительное отношение к юридической компетенции. В пункте 8 постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 г. говорится о том, что специфическую компетенцию судебной автотехнической экспертизы составляют решения только специальных технических вопросов, имеющих отношение к дорожно-транспортному происшествию и сопутствующим ему условиям, поэтому при назначении автотехнической экспертизы правоохранительные органы и суды не могут и не должны ставить перед экспертами вышеобозначенные правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда [8].

Так, соверено верно указывают специалисты, что в подобных случаях речь может идти только об установлении экспертами технической причинной детерминационной связи, которая может налицествовать:

- между технической неисправностью соответствующего транспортного средства и происшедшим дорожно-транспортным происшествием, повлекшим преступные последствия;
- имеющими место дорожными условиями, обстановкой и условиями, сопутствующими происшествию, и дорожно-транспортным происшествием, повлекшим преступные последствия;
- соответствующим действием или бездействием виновного водителя и дорожно-транспортным происшествием, повлекшим преступное последствие;
- отдельными событиями и обстоятельствами дорожно-транспортного происшествия, влекущими за собой преступные последствия.

Лицо, обладающее специальными техническими познаниями, во всех соответствующих случаях должно проводить необходимые технические измерения и расчеты. Это позволит эксперту составить суждения относительно момента и места возникновения опасности в данной дорожной ситуации; определить полную картину в статике и динамике образования опасной дорожно-транспортной ситуации; рассчитать скорости движения транспортного средства или транспортных средств для того, чтобы иметь возможность установить их соответствие требованиям ПДД, а также конкретной дорожной обстановке; определить максимальный и минимальный размер (длину) остановочного пути транспортного средства при воздействии на водителя предельных величин психофизиологического воздействия, а также влияние на время принятия водителем решения других технических параметров и обстоятельств конкретной дорожно-транспортной ситуации; разрешить вопрос о наличии или отсутствии у участников дорожно-транспортного происшествия реальной технической возможности для предотвращения возникновения или развития происшествия; определить и оценить действия или бездействие водителя, находившегося в нетрезвом состоянии и осуществляющего управление транспортным средством; выявить диапазон или конкретные значения критических скоростей начала заноса и (или) опрокидывания транспортного средства, что позволяет определить соответствие таковых требованиям ПДД, имевшей место дорожной обстановке, а также констатировать наличие или отсутствие реальной технической возможности предотвращения происшествия и др. [9].

В указанном уголовном деле о ДТП под Ханты-Мансийском в ходе расследования было установлено, что нарушение ПДД имело место в действиях всех указанных водителей,

а именно: в действиях Сайтханова Р. Ф. (п. 9.1, 9.4, 9.10, 10.1, 10.3, 23.5), Сайтханова В. Ф. (п. 10.1, 10.3), Зайнуллина М. Р. (п. 10.1, 10.3, 22.6, 2.3.1, 5.5, 7.4). Эксперты-автотехники при производстве экспертизы установили, что для предотвращения столкновения каждый из водителей был обязан снизить скорость движения, что ни одним из них не было сделано. При этом установлено, что опасность столкновения водители обнаружили как минимум за 200 м от места столкновения, что позволяло им снизить скорость вплоть до остановки транспортных средств. Также сделан вывод о том, что в данном случае предотвращение рассматриваемого ДТП зависело лишь от действий водителя Сайтханова Р. Ф. и было возможным при условии его движения по своей стороне проезжей части, без выезда на сторону встречного движения. Далее указывается, что действия остальных водителей, участвовавших в происшествии, не могли предотвратить рассматриваемое дорожно-транспортное происшествие и, возможно, могли лишь снизить тяжесть его последствий.

В заключении экспертизы автотехнические эксперты указали, что в прямой причинной связи с наступившими последствиями находятся действия водителя Сайтханова Р. Ф., действия других водителей находятся в косвенной причинной связи. Подобные выводы эксперта, безусловно, носят юридический характер и были недопустимы. Соответственно, и выводы суда, основанные на данных утверждениях, не могут считаться законными.

Более того, подобные выводы находятся в существенном противоречии с доктринальными положениями о признаках, свидетельствующих о наличии причинности в автотранспортных преступлениях. К таковым относят: 1) нарушение совершено лицом, которое должно и могло соблюдать возложенные на него правила безопасности; 2) время совершения преступного деяния предшествует времени наступления общественно опасных последствий; 3) действия водителя, нарушающие ПДД и создающие реальную опасность, выполняют «роль» условий наступления преступных последствий; 4) в случае неукоснительного выполнения водителем ПДД дорожно-транспортное происшествие не наступило бы; 5) причиной наступления преступных последствий является нарушение правовых обязанностей, установленных соответствующей нормой, т. е. непосредственно деяние виновного лица со всей внутренней необходимостью закономерно вызвало наступление соответствующего преступного последствия.

На первый взгляд может показаться, что выводы о том, что основной (прямой) причиной ДТП послужило нарушение Сайтхановым Р. Ф. порядка движения по автодороге и его выезд на встречную сторону, хоть и сделаны экспертом неправомерно, но совершенно правомерны в смысле того, что в дальнейшем констатированы органами предварительного следствия и суда. Однако с этим сложно согласиться и вот почему. Во-первых, в данной ситуации не учтена так называемая категория привнесенных обстоятельств или привходящих явлений. Во-вторых, допущена логическая ошибка в оценке причинности относительно реально наступивших последствий, тяжесть которых была вызвана нарушением ПДД не только со стороны Сайтханова Р. Ф., но и со стороны других участников ДТП.

Если говорить о привходящих явлениях, то под таковыми понимаются факторы, обстоятельства или условия, которые влияют на развитие событий и ход наступления преступных последствий таким образом, что они серьезно увеличивают объем причиненного вреда [10]. Таковыми могут выступать: ошибочные или халатные действия медицинских работников при оказании помощи пострадавшим от ДТП; невыполнение отдельных правил ПДД самими потерпевшими (например, правило об обязательной необходимости использования ремней безопасности либо использование небезопасного транспортного средства для передвижения); иные действия других участников ДТП, серьезно усиливающих преступные последствия аварии.

Именно это и имело место в данном ДТП, о чем как раз и имеются выводы, в том числе и автотехнической экспертизы, согласно которой указано, что в случае соблюдения всеми водителями п. 10.1 ПДД последствия были бы менее тяжкими. На необходимость учета данных обстоятельств прямо указывает и высшая судебная инстанция. Так, в п. 6, 7 вышеуказанного постановления сказано, что уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает,

если у водителя имелась техническая возможность избежать ДТП и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь. А при решении вопроса о технической возможности предотвращения ДТП судам следует исходить из того, что момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей ДТП. Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить [8].

В данном случае указанная ошибка устраняется органами следствия лишь в настоящее время путем возбуждения уголовного дела № 11892007706000020 по ч. 5 ст. 264 УК РФ в отношении Сайтханова В. Ф. Неоднозначность квалификации действий Зайнуллина М. Р., Сидорука А. В. по ст. 238 УК РФ и отсутствие в их действиях причинной связи с гибелью иувечьем пострадавших нашли свое отражение в приговоре суда по данному делу. При этом правильность суждений суда об отсутствии в их действиях виновности по отношению к указанным последствиям подтверждает и судебная практика Верховного суда РФ. Так, по аналогичному уголовному делу в кассационном порядке уже принято решение, которое, по сути, определяет невозможность квалификации действий иных участников ДТП, а также владельцев транспортных средств, допускающих нарушение правил их эксплуатации, по ст. 238 УК РФ [11]. Таким образом, имеющий место в настоящее время тренд, связанный с вменением при совершении транспортных преступлений «универсальной» статьи – ст. 238 УК РФ: производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, – является неверным и не отвечающим закону и судебному толкованию высшей судебной инстанции.

В заключение можно сформулировать ряд рекомендаций относительно правил установления причинности при квалификации действий лиц по ст. 264 УК РФ:

1. Уголовный закон, толкование закона высшей судебной инстанцией и судебная практика допускают привлечение к уголовной ответственности нескольких водителей, если их действия по управлению транспортными средствами находились в причинной связи с наступившими последствиями.

2. При назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда. При оценке выводов экспертов относительно причинной связи необходимо исходить из возможности существенного влияния на объем причиненных преступных последствий привходящих явлений, а именно нарушений ПДД иными участниками ДТП.

3. В случае наличия привходящих явлений, выражющихся в нарушении ПДД иными участниками ДТП, их влияние на возникновение и объем преступных последствий следует оценивать отдельно и самостоятельно по правилам установления причинности. В случае наличия причинной связи в части увеличения объема и размера преступных последствий необходимо констатировать виновность их в причинении такого вреда.

Соблюдение данных правил позволит не допускать ошибок при квалификации нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств, совершенных несколькими водителями; в полной мере восстанавливать нарушенные права и законные интересы потерпевших; достигать справедливости и неотвратимости наказания всех лиц, виновных в совершении автотранспортных преступлений.

Литература

1. Статистические данные Судебного департамента ВС РФ. Статистические формы 10.2, 10.3 и 10.3.1 : офиц. сайт Судебного департамента ВС РФ. URL: <http://www.cdep.ru/> (дата обращения: 25.03.2018).
2. Трайнин А. Н. Учение о соучастии. М., 1941. 158 с.
3. Кузнецова Н., Кудрявцев В. Квалификация соучастия в преступлении // Советская юстиция. 1962. № 19. С. 14–17.

4. Галиакбаров Р. Р. Неосторожное сопричинение как вид множественности участников // Проблемы борьбы с преступной неосторожностью : тематический сб. Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1981. С. 28–34.
5. Дагель П. С. Причинная связь в преступлениях, совершаемых по неосторожности // Вопросы борьбы с преступностью. 1986. Вып. 34. С. 35–37.
6. Мелешко Д. А. Сопричинение вреда без признаков соучастия в доктрине уголовного права : дис. ... канд. юрид. наук. Академия Генеральной Прокуратуры РФ. М., 2016. 233 с.
7. Салимгареева А. Р. Уголовная ответственность за неосторожное сопричинение // Юридическая наука и правоприменительная практика. 2016. № 1. С. 53–59.
8. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 9 декабря 2008 г. (в ред. Постановления Пленума ВС РФ от 24.05.2016 г. № 22). Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
9. Соктоев Э. Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex Russica. 2013. № 7. С. 706–717.
10. Зимирева Л. А. О влиянии привходящих явлений на течение причинно-следственной связи // Уголовное право. 2015. № 1. С. 54–58.
11. Кассационное определение ВС РФ от 14 марта 2017 г. №11-УД17-2. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».