

Расследование дорожно-транспортных происшествий

Лотоцкий Владислав Николаевич

Дальневосточный государственный университет путей сообщения

Студент

Аннотация

Целью исследования является раскрытие особенностей нормативно-правовой базы в расследование дорожно-транспортных происшествий. За последние десятилетия в России возросло количество автотранспортных средств, что увеличило плотность дорожного движения и обострило проблемы обеспечения его безопасности. Поэтому необходимо совершенствовать не только технические характеристики автомашин, пропускную способность дорог, но и нормативную базу, регулирующую отношения в сфере дорожного движения, правоприменительную деятельность уполномоченных на, то лиц.

Ключевые слова: ДТП, расследование, безопасность, преступление, ответственность.

Traffic Accident Investigation

Lototskiy Vladislav Nikolaevich

Far Eastern State Transport University

Student

Abstract

The purpose of the study is to reveal the peculiarities of the regulatory framework in the investigation of road accidents. Over the past decades, the number of motor vehicles has increased in Russia, which has increased the density of traffic and exacerbated the problems of ensuring its safety. Therefore, it is necessary to improve not only the technical characteristics of cars, the traffic capacity of roads, but also the regulatory framework governing relations in the field of road traffic, law enforcement activities of those authorized to do so.

Keywords : Accident, investigation, safety, crime, responsibility.

Характер преступных деяний, установленных в статье 264 Уголовного кодекса РФ, говорит о том, что исследуемое положение направлено на охрану безопасности движения либо эксплуатации автомобилей, трамваев и иных транспортных средств механического характера.[2]

Именно в этом заключается специфика преступлений в автотранспортной сфере. Нарушение норм безопасности технического обслуживания транспорта, нарушение норм трудовой безопасности во время ремонта, заправки горючим указанных разновидностей транспорта либо производства погрузочно-разгрузочных работ нельзя квалифицировать по

статье 264 Уголовного кодекса РФ, т.к. в вышеизложенных случаях отсутствует посягательство на безопасность дорожного движения.

Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что в качестве непосредственного объекта преступления, установленного статьей 264 Уголовного кодекса РФ, выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации средств транспорта.

Предметом преступления являются механические транспортные средства.

Во время привлечения лица к уголовной ответственности по статье 264 Уголовного кодекса РФ следует определить следующие признаки состава преступления, которые характеризуют объективную сторону данных деяний: нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств; наступление вреда человеческому здоровью, а также причинно-следственную связь между совершенным деянием и наступившими негативными последствиями. [7]

Для состава преступления, установленного статьей 264 Уголовного кодекса РФ, требуется, чтобы действия (бездействие) лица, опасное для общества, были выражены в нарушении норм дорожного движения либо правил эксплуатации.

Во время привлечения виновных лиц к нормам уголовной ответственности по статье 264 Уголовного кодекса РФ, главным образом, должен быть определен сам факт нарушения данных правил.

Правила дорожного движения принимают во внимание тот факт, что регулирование эксплуатации транспорта, определенные особенности движения и грузовых перевозок могут быть определены и иными актами нормативного характера. Однако в их отношении Правила дорожного движения выступают в качестве исходного, основополагающего документа.

Следовательно, Правила дорожного движения определяют конкретную процедуру дорожного движения, т.е. устанавливают область нормативного регулирования. [10]

Исходя из всего вышеизложенного, можно прийти к выводу, что самым верным признается установление ответственности уголовно-правового характера лишь за те нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, повлекшие за собой наступление конкретных негативных последствий. В статье 264 Уголовный кодекс РФ конкретизирует негативные последствия, дающие основание для привлечения виновного по данной статье к нормам уголовной ответственности. Действующее уголовное законодательство дифференцирует ответственность и уголовное наказание с учетом тяжести наступивших негативных последствий.

Для того, чтобы привлечь к нормам уголовной ответственности по статье 264 Уголовного кодекса РФ следует также определить, что негативные последствия находятся в причинно-следственной связи с нарушением ПДД либо эксплуатации указанных в данной статье разновидностей транспорта.

Российское уголовное законодательство определяет, что к уголовной ответственности и уголовному наказанию может быть привлечено лишь лицо, которое виновно в совершении преступления, то есть в умышленной

форме либо по неосторожности совершившее установленное уголовным законодательством деяние, опасное для общества.

Российское законодательство признает, что умысел и неосторожность выступают в качестве конкретных форм психического отношения лица к совершенному им преступлению.

Вместе с тем для квалификации преступления обладает значением лишь такое отношение психики, которое было у виновного лица до либо во время совершения преступления. Во время привлечения лица к ответственности уголовно-правового характера следует определить не вообще его психическое отношение к совершенному, а отношение психики к строго конкретной разновидности. Действующее законодательство признает, что уголовно-правовым значением обладает лишь отношение психики лица, выразившееся в форме умысла либо неосторожности.

В практике судов встречаются ошибки во время квалификации преступлений, которые были совершены с применением автомобильных транспортных средств, когда неточно устанавливает объект, на который был направлен умысел виновного лица. Имеют место случаи, когда даже при наличии у виновного лица умысла лишить жизни потерпевшего лица, его не привлекают к уголовной ответственности за умышленное убийство.

С другой стороны, водители транспорта в некоторых случаях привлекаются к ответственности по статьям, которые карают за совершение умышленного убийства, в случае отсутствия у виновного лица умысла лишить человека жизни.[11]

Обратимся к материалам судебной практики.

Приговором Копейского городского суда от 17 апреля 2016 года Ш. осужден по ч. 4 ст. 264 УК РФ к наказанию в виде лишения свободы на срок 4 года с лишением права управления транспортным средством на срок 3 года. На основании п. «б» ч. 7 ст. 79, ст. 70 УК РФ по совокупности приговоров окончательное наказание назначено в виде лишения свободы на срок 4 года 2 месяца с отбыванием наказания в исправительной колонии строгого режима с лишением права управления транспортным средством на срок 3 года.

Срок наказания исчислен с 17 апреля 2016 года. Фактически Ш. признан виновным и осужден за нарушение лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, совершенное в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее по неосторожности смерть потерпевшего К.

Апелляционным постановлением судебной коллегии по уголовным делам Челябинского областного суда от 24 июня 2016 года приговор суда первой инстанции изменен, а в срок отбывания наказания Ш. зачтен отбываемый им административный арест в период с 09 по 19 августа 2015 года.

В обоснование принятого решения судебной коллегией сделана ссылка на материалы уголовного дела, согласно которым Ш. после совершения установленного приговором ДТП, кроме привлечения его к уголовной ответственности, был привлечен к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ за управление автомобилем лицом, не имеющим права

управления транспортным средством, находящимся в состоянии опьянения, за что ему было назначено наказание в виде административного ареста на срок 10 суток.[3]

Вместе с тем, по смыслу закона, в том случае, если лицо привлечено к уголовной ответственности за преступление, в объективную сторону которого входят и те действия, за совершение которых данное лицо уже было привлечено к административной ответственности, отбытый им срок административного наказания засчитывается в срок назначенного по уголовному делу наказания с приведением в приговоре оснований принятого решения. Учитывая приведенные выше обстоятельства, а также толкование закона, судебная коллегия приняла решение о зачете соответствующего срока.[13]

Исходя из всего вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что в качестве обязательного признака состава преступного деяния выступает причинно-следственная связь между нарушением норм безопасности движения и эксплуатации механических средств транспорта и наступившими в итоге последствиями.

Субъективная сторона составов преступления характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности лица, управлявшего транспортным средством, по отношению к наступившим последствиям, хотя само нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности. Однако в целом это преступление неосторожное.

Лицо, нарушая путем действия или бездействия правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на предотвращение этих последствий (легкомыслие) либо не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий по небрежности, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия (небрежность).

Мотивы и характер допущенных нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств на квалификацию не влияют и должны учитываться при назначении наказания.

Исследование динамики статистики происшествий дорожно-транспортного характера, в конечном итоге, зависит от самих участников движения, и главным образом, от водителей транспортных средств. По этой причине вопросы отбора, воспитания и профессиональной подготовки водительских кадров признаются основным звеном в профилактике и предупреждении соответствующих дорожно-транспортных происшествий.

Как показывает международная статистика, подавляющее большинство дорожно-транспортных происшествий случается по вине водителей. Они случаются или из-за физической, психологической и психической неспособности водителей управлять транспортными средствами, или вследствие пониженной способности к подобного рода деятельности, или из-

за низкой профессиональной подготовкой к вождению автомобилей, или, в конечном счете, вследствие простой невнимательности и недисциплинированности.[6]

Пригодность водить транспортное средство механического характера устанавливается медицинской комиссией. С учетом непрерывно повышающейся интенсивности движения на дороге к управлению транспортом должны быть допущены только лица, способные по возрасту и показателям медицинского характера обеспечить безопасность дорожного движения. Правила дорожного движения в довольно категоричной форме установили данную норму. В соответствии с действующим законодательством управлять автотранспортным и городским электрическим транспортом могут только лица, которые достигли возраста 18 лет.

Требования, которые предъявляются к водителям с учетом здоровья и возраста, общеизвестны. Таким образом, несоблюдение их признается нарушением ПДД и при определенных обстоятельствах неизбежно влечет за собой разнообразные виды ответственности, включая и уголовную. В практике судов неоднократно формировались вопросы, которые связаны с установлением состояния здоровья водителя на момент формирования дорожно-транспортного происшествия.

Индивидуализация ответственности означает, что учет состояния здоровья и иных личных качеств лица, которое совершило происшествие с участием транспорта на дороге. Все это прямо вытекает из общих положений и норм уголовного права. Определенные черты личности водителя могут обладать решающим значением не только во время назначения уголовного наказания, но и в случае определения оснований ответственности уголовно-правового характера, то есть при установлении признаков состава преступления.

Управление автомобилями, мотоциклами и иными транспортными средствами механического характера обладает собственной спецификой. Человек, который имеет конкретные дефекты здоровья, не может обеспечить необходимую безопасность во время вождения транспортного средства. Именно на этом и основываются Правила дорожного движения, запрещая водителю «управлять транспортным средством в утомленном либо болезненном состоянии, если все это может поставить под угрозу безопасность дорожного движения».

На эту норму Правил дорожного движения зачастую ссылаются представители, как защиты, так и государственного обвинения при исследовании дел судам об автомобильных и транспортных преступлениях. И это вовсе не случайно.[4] В действительности, наличие у водителя к моменту формирования дорожного происшествия утомленного либо болезненного состояния может значительно повлиять на пределы его ответственности.[8]

Обратимся к материалам судебной практики.

Например, В. органами предварительного следствия предъявлено обвинение по ч. 4 ст. 264 УК РФ. Октябрьский районный суд г. Иркутска в

приговоре переqualificировал действия подсудимого на ч. 3 ст. 264 УК РФ в связи с отказом государственного обвинителя от обвинения в части квалифицирующего признака «нахождение в состоянии алкогольного опьянения», так как подсудимый употребление спиртного отрицал. Данное обстоятельство вменено на основании показаний свидетелей и потерпевшего.

В приговоре в отношении К. Бодайбинский городской суд, исключая данный квалифицирующий признак, указал, что при освидетельствовании К. установлено наличие абсолютного этилового спирта в концентрации 0,13 мг/л и состояние опьянения не установлено, из акта медицинского освидетельствования ЦРБ г. Бодайбо следует, что состояние опьянения установлено на основании наличия абсолютного этилового алкоголя в концентрации 0,12 и 0,11 мг/л. Данная концентрация - менее пороговой (т.е. 0,16 мг/л), что не относится к нарушению Правил дорожного движения Российской Федерации.[12]

В соответствии со ст. 20 Уголовного кодекса РФ к уголовной ответственности подлежит привлечению лицо, которое на момент совершения преступного деяния достигло возраста 16 лет. В ч. 2 данной статьи определены преступления, за которые уголовная ответственность наступает с возраста 14 лет. Статьи 264 УК РФ в данном перечне нет, соответственно, субъект по этому преступлению является общим – вменяемое физическое лицо, которое достигло возраста 16 лет.

Ст. 264 Уголовного кодекса РФ базовым отличительным признаком субъекта этого преступления признает управление перечисленными в статье 264 Уголовного кодекса РФ разновидностями транспортных средств. Лицо должно признаваться управляющим транспортным средством вне зависимости от того, работает ли оно в общественной либо государственной организации либо управляет находящейся в личной собственности автомашиной, в рабочее либо нерабочее время, на основании закона либо самовольно.

Основное внимание законодательство уделяет характеру фактической деятельности лица к моменту совершения им преступления. Лицо должно признаваться управляющим транспортным средством, когда оно самостоятельно ведет автомобиль, либо когда осуществляет управление параллельно с лицом, которого оно обучает вождению автомобиля, либо предоставляет ученику-водителю указания, связанные с управлением транспортным средством, сидя рядом с данным учеником в автомобиле во время его движения.

Также согласно действующему законодательству для проведения квалификации преступления не имеет никакого значения тот факт, было ли у виновного лица право на управление транспортным средством либо он был лишен данного права, или вовсе не имел.[9]

Так, своеобразие рассмотренных преступлений и большие трудности в их расследовании требуют разработки и решения ряда вопросов, связанных с применением криминалистической и иной техники, внедрения новых ее образцов, наиболее полно отвечающих специфики данной категории дел.

Библиографический список

1. Конституция РФ (принята всенародным голосованием 12.12.1993)(с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ, 04.08.2014, N 31, ст. 4398.
2. Уголовный кодекс РФ от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.01.2019) // Российская газета, N 113, 18.06.1996, N 114, 19.06.1996, N 115, 20.06.1996, N 118, 25.06.1996.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 27.12.2018)(с изм. и доп., вступ. в силу с 16.01.2019) // Российская газета, N 256, 31.12.2001
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 04.12.2018) О Правилах дорожного движения (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // Российские вести, N 227, 23.11.1993.
5. Приказ Минздрава России от 18.12.2015 N 933н О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 N 41390) // Российская газета, N 60, 23.03.2016
6. Великая В.О. К вопросу об отграничении нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от иных составов преступлений // Научное сообщество студентов : материалы XII Междунар. студенч. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 1 окт. 2016 г.) / редкол.: О.Н. Широков [и др.] Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. – С. 182
7. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. М.: Юриспруденция, 2015. 192 с.
8. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: Научно-практический комментарий / отв. ред. В.М. Лебедев. М.: Юрайт-М, 2014. – С. 354
9. Спектор Л.А., Уголовное право: особенная часть: учеб. Пособие для вузов / Людмила Александровна Спектор ; Федер. агентство по образованию, Гос. Образов. Учрежд. Высш. Проф. Образования, Южно-Рос. Гос. Ун-т экономики и сервиса. Шахты: ЮРГУЭС, 2015. 134с.
10. Тетеревлева С. Н., Дураев Т. А. Проблемы квалификации правонарушений за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Журнал «Теология. Философия. Право». 2017. С. 261
11. Уголовное право России. Общая част: учебник для академического бакалавриата / О. С. Капинус [и др.] ; под ред. О. С. Капинус. М.: Издательство Юрайт, 2018. 539 с.

- 12.Обобщение судебной практики рассмотрения дел о нарушении правил дорожного движения Иркутским областным судом за 2015 год // Документ официально опубликован не был, официальный сайт Иркутского областного суда- <http://oblsud.irk.sudrf.ru>
- 13.Апелляционное постановление Челябинского областного суда от 24.06.2016 по делу N 10-3336/2015 Приговор: По ч. 4 ст. 264 УК РФ за нарушение ПДД и эксплуатации ТС. Постановление: Приговор изменен, исключено указание на судимость по предыдущему приговору; при описании преступного деяния исключено указание на нарушение п. 1.5 ПДД; отбытый административный арест сроком 10 суток зачтен в срок назначенного наказания по настоящему уголовному делу в виде лишения свободы. // Документ официально опубликован не был, СПС Консультант Плюс