
ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

К ВОПРОСУ О ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ СТ. 264 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Г.А. Агаев, доктор юридических наук, профессор.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

Е.А. Зорина, кандидат юридических наук, доцент;

А.В. Эльмурзаев, кандидат юридических наук.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России

Рассматриваются вопросы дифференциации уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. Обосновывается, что действующая уголовно-правовая норма, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения, имеет ряд недостатков. Вносятся авторские предложения по совершенствованию действующего уголовного законодательства.

Ключевые слова: Уголовный кодекс Российской Федерации, дифференциация уголовной ответственности, неосторожные преступления, нарушение правил дорожного движения, ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации

TO THE QUESTION OF DIFFERENTIATION OF CRIMINAL LIABILITY FOR THE CRIMES PROVIDED BY ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION

G.A. Agaev. Saint-Petersburg university of Internal affairs of Russia.

E.A. Zorina; A.V. Elmurzaev.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia

Questions of differentiation of criminal liability for the crimes provided to article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation are considered in the article. It is proved that the existing criminal precept of law providing criminal liability for traffic offense has a number of shortcomings. Author's suggestions for improvement of the existing criminal legislation are made.

Keywords: Criminal code of the Russian Federation, differentiation of criminal liability, careless crimes, traffic offense, ar. 264 of the Criminal code of the Russian Federation

Положения Конституции Российской Федерации, закрепляющие важность прав личности, объявляющие человека высшей ценностью, выступают гарантом дифференцированного подхода законодателя и правоприменителя к привлечению к уголовной ответственности и назначению наказания с учетом принципа индивидуализации.

Указанное относится и к проблемам дифференциации уголовной ответственности и наказания за неосторожные преступления, борьба с которыми в современных условиях является одним из направлений уголовной политики России.

Так как вопросы дифференциации ответственности за неосторожные преступления в целом, а за автотранспортные в частности, как средство борьбы с ними, до сих пор не решены в полном объеме, и сейчас не теряет своей актуальности утверждение, сделанное ещё в 1980 г. Г.Л. Кригером, о том, что в условиях современного научно-технического и социального развития никак нельзя конструировать составы преступлений, связанных с техникой (а, следовательно, и намечать границы уголовной ответственности), исходя только из представлений о тяжести и вероятности вредных последствий и формы вины. Прогрессивные тенденции требуют максимального учета «личностных» признаков, которые должны играть большую роль в дифференциации ответственности [1].

Данный вывод представляется особенно ценным именно сегодня, когда автотранспортные преступления являются одними из наиболее распространенных в Российской Федерации.

Показательными в этом отношении являются имеющиеся статистические данные. Так по данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России в 2016 г. на территории России общее количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) за отчетный период составило 173 694, погибших – 20 308 человек, а раненных – 221 140 человек.

В 2017 г. в период с января по октябрь наблюдается тенденция снижения показателей количества ДТП и смертности на дорогах, однако ежемесячно растет количество раненых [2].

В целом анализируя показатели последних лет, можно заключить, что наблюдается некая благоприятная тенденция к уменьшению аварийности с 2013 г., а к сокращению количества раненных и пострадавших – с 2014 г.

Вместе с тем по сравнению с другими странами, общее количество смертей в результате ДТП в России по-прежнему остается достаточно высоким [3].

Как отмечают в Госавтоинспекции, в основном нарушителями правил дорожного движения являются сами водители транспортных средств. Ими совершено 86,9 % из общего числа аварий. В целом согласно информации ГИБДД, порядка 75 % всех ДТП вызваны неверными действиями водителей [4]. Кроме того, несмотря на регулярные профилактические мероприятия со стороны законодателя и ужесточение мер по отношению к автомобилистам, самым часто совершаемым нарушением, приводящим к причинению тяжкого вреда здоровью и смертельным исходам, остается вождение в нетрезвом виде. Так по данным статистики 9,7 % ДТП и 23,9 % смертельных исходов в их результате имеют связь собственно с подобного рода правонарушениями.

За последние годы в Российской Федерации численность автопарка продолжает расти [5], и параллельно количество получающих право на управление транспортными средствами лиц каждый год увеличивается и составляет уже около 2 млн человек. При этом специалисты отмечают крайне невысокое качество их подготовки – примерно каждый третий кандидат не в состоянии сдать квалификационные экзамены с первого раза, и как следствие, неопытными водителями (со стажем управления, не превышающим двух лет) ежегодно совершается более 20 тыс. ДТП; их доля в общем количестве ДТП до трех лет составляла почти 40 % ежегодно вплоть до 2011 г. [6]. В 2016 г. с участием водителей со стажем управления до двух лет на дорогах страны произошло 11 960 ДТП (из общего количества 173 694), в которых погибли 1 154 человека и получили ранения 16 953 человека [7].

Интересно отметить, что виновниками большинства ДТП на сегодняшний день в России, все-таки, являются опытные водители со стажем более 15 лет. Такие данные следуют из годового отчета Госавтоинспекции о ситуации с аварийностью в России [8]. Как оказалось, больше всего аварий совершают опытные водители – автомобилисты со стажем более 15 лет (31 % или 3 183 ДТП), а также со стажем от 5 до 10 лет (23 % или 2 304 ДТП).

Отмечается увеличение количества управления транспортными средствами лицами в состоянии опьянения, не имеющими водительских прав или соответствующей категории. На этот процесс кроме традиционных причин и условий оказывают влияние сознательное невыполнение требований правил участниками дорожного движения и личностные факторы.

Противостоять указанным негативным явлениям в значительной мере способно уголовное законодательство. Оно имеет необходимые ресурсы для соблюдения прав и свобод человека и гражданина, защиты жизни, здоровья, собственности от различных преступлений [9], в частности, связанных с нарушением правил дорожного движения.

Надо особо отметить, что и в статье Уголовного Кодекса Российской Федерации (УК РФ) личностные качества виновного в совершении транспортных правонарушений так и не нашли должным образом своего отражения. Современный законодатель в качестве квалифицирующих признаков, дифференцирующих ответственность в ст. 264 УК РФ [10], использует только лишь тяжесть последствий и состояние опьянения. Из приведенного примера видно, что в настоящее время законодатель некоторые личностные качества при конструировании указанной нормы так и не учитывает. По этому поводу интересна точка зрения В.И. Жулева, который уверен в том, что если бы виновные лица не совершили осознанных грубых нарушений правил дорожного движения, в таком случае можно было бы избежать достаточно большого количества, если даже не большинства, дорожно-транспортных преступлений. В данном контексте понятие «невнимательность» представляется неподходящим, не отражающим психологической направленности и асоциального содержания действий правонарушителя, его наглядно выраженного индивидуализма, который выступает основной характеристикой субъективной причины противоправного поведения [11].

Совершенно справедливо утверждает П.С. Дагель, говоря о том, что от степени социально-нравственной деформации личности во многом зависит характер совершаемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и как следствие, наступление в результате данных нарушений вредных последствий [12]. Думаем, что нельзя не согласиться с приведенными позициями В.И. Жулева и П.С. Дагеля. Личностные качества необходимо в обязательном порядке учитывать в приговоре суда при определении индивидуального наказания лицу, виновному в совершении автотранспортных преступлений.

Кроме того, как представляется, законодатель также должен принимать во внимание личностные качества виновного и при конструировании нормы. По этому поводу в науке существует позиция, согласно которой в диспозицию нормы Особенной части УК РФ нельзя напрямую включать степень общественной опасности личности неосторожного преступника, как ее конструктивный признак.

Иначе думает В.И. Жулев, утверждая, что «очевиден различный уровень общественной опасности правонарушений в случае, когда превышение скорости, повлекшее ДТП, было допущено при попытке скрыться от органов полиции, и в случае, например, когда водитель спешил доставить больного в лечебное учреждение» [13]. Следует согласиться с данной позицией. От себя добавим, что во всех описанных ситуациях речь идет именно об умышленном нарушении правил дорожного движения. Вместе с тем учитывая тот факт, что в сущности рассматриваемых нарушений лежат различные по социальной значимости потребности и цели, нельзя считать справедливым привлечение данных водителей к одинаковой ответственности в случае причинения ими равного вреда. Таким образом, можно считать справедливым и обоснованным вывод о том, что признаки состава преступления, позволяющие характеризовать личность виновного с точки зрения ее общественной опасности (помимо его отношения к нарушению Правил), должны быть положены в основу дифференциации ответственности за автотранспортные преступления.

Предусмотренность умысла или неосторожности по отношению к нарушению правил дорожного движения в роли основания дифференциации уголовной ответственности за автотранспортные преступления, как видится, может отчасти разрешить данную

проблему. Кроме этого, следует принимать во внимание возможность учета в этих целях мотива поведения виновного в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лица. Как известно, интересы и потребности любого вменяемого субъекта определяют его поведение. Отметим, что как индивидуальные интересы участников движения, так и общественные интересы и потребности должны удовлетворяться с учетом, прежде всего, безопасности дорожного движения. При этом компромисс выбора мотива поведения: безопасность или скорость достижения цели, должен составлять «фундамент» адекватного дорожного движения. Поведение, в основе которого лежит соблюдение безопасности движения, хоть оно и влечет наступление последствий, предусмотренных в законе, можно отнести к не представляющему высокой степени общественной опасности. Очевидно, и личность виновного в данном случае, характеризуясь указанными мотивами, также не будет представлять большой общественной опасности.

Степень общественной опасности личности водителя должна возрастать, тогда, когда он откровенно пренебрегает требованиями безопасности, что, безусловно, должно отражаться и на его ответственности за конкретное автотранспортное преступление.

Ярким примером такого поведения часто является управление транспортным средством в состоянии опьянения, лихачество, неоправданный риск и удаль на показ, которые непосредственно не являлись необходимостью при использовании транспортного средства по его назначению в конкретной ситуации. Здесь прослеживается сходство подобного рода мотивации водителя с хулиганскими побуждениями в умышленных преступлениях. Как известно, хулиганские побуждения закреплены как квалифицирующие признаки в ряде составов преступлений против личности, таким образом, акцентируя опасность личности преступника. Явное игнорирование требований безопасности при эксплуатации транспортного средства, само по себе являющегося источником повышенной опасности, значительно повышает степень общественной опасности водителя и, однозначно, требует соответствующей реакции со стороны законодателя. Думается, что правомерным ответом законодателя может быть включение в систему квалифицирующих признаков транспортных преступлений такого признака, как совершение преступления из хулиганских побуждений.

Вместе с тем существует и другой аспект проблемы дифференциации уголовной ответственности за автотранспортные преступления, а именно состояние эмоциональной напряженности. Очевидно, что оно, затрудняя адекватное восприятие и оценку водителем непростой ситуации, препятствуя его двигательным реакциям, оказывает непосредственное влияние на совершение неосторожных преступлений, в частности связанных с использованием автотранспорта. Все это имеет значение, когда совершение автотранспортного преступления в некоторой степени определено особенностями ситуации, поведением других лиц, в частности поведением самого потерпевшего, скрытыми повреждениями транспортных средств и т.п., то есть в тех случаях, когда нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, условно говоря, «спровоцировано». Представляется, что в данном случае состояние эмоциональной напряженности, как реакцию на противоправное поведение нарушителя правил дорожного движения, по степени влияния на сознание и волю виновного лица, имеет смысл отождествить и приравнивать к состоянию аффекта, с той лишь разницей, что в отличие от, например аффективного убийства лица, самого вызвавшего такое состояние виновного, состояние эмоциональной напряженности в условиях провоцирующей ситуации приводит именно к ошибочному поведению водителя. Кроме того, целью рассматриваемого поведения выступает предотвращение вредных последствий, а не стремление наказать обидчика.

Все вышеназванные нюансы указывают на разную степень общественной опасности лиц, действующих в условиях провоцирующей ситуации и совершивших преступление в состоянии аффекта. Однако нельзя не принимать во внимание общепризнанное влияние состояния аффекта на дифференциацию уголовной ответственности, в том числе и при совершении автотранспортных преступлений в условиях провоцирующих ситуаций.

Автотранспортное преступление, совершенное в условиях провоцирующей ситуации, как и личность виновного в нем лица, по степени общественной опасности значительно ниже, чем подобные нарушения по неосторожности, без влияния ситуативного фактора. К данному умозаключению можно прийти по той простой причине, что вынужденный характер поведения водителя, действующего в условиях провоцирующей ситуации, имеет своим мотивом стремление предотвратить наступление негативных последствий нарушения правил безопасности, допущенных другим участником движения. Подобное поведение необходимо признать социально полезным, и, как следствие, к лицам, совершившим преступления в таких условиях целесообразно применять поощрительные уголовно-правовые нормы.

Как известно, современное уголовное законодательство Российской Федерации и теория уголовного права содержат значительное количество норм и положений, касающихся условий смягчения либо освобождения от ответственности лиц, совершивших преступление. В то же самое время, акцентирует на себя внимание тот факт, что поощрительные нормы разрабатываются и используются в отношении преступлений, совершаемых умышленно. Представляется вполне логичным и оправданным, использование подобных норм и применительно к преступлениям, совершаемым по неосторожности. Подобным законодательным подходом можно как уменьшить издержки на расследование преступлений и исполнение наказания, так и сохранить человека для общества.

Литература

1. Совершенствование мер борьбы с преступностью в условиях научно-технической революции / отв. ред. В.Н. Кудрявцев. М., 1980. С. 117.
2. Госавтоинспекция Рос. Федерации. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.10.2017).
3. Статистика ДТП в России и мире. URL: <http://tass.ru/info/3233185> (дата обращения: 17.10.2017).
4. Программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций: метод. пособие по проведению ежегод. занятий с водителями автотранспорт. ср-в. URL: <http://gostrf.com/normadata/1/4293849/4293849282.htm> (дата обращения: 27.09.2017).
5. Никитина А.А. ОСАГО, актуальные проблемы и пути их решения // Молодой ученый. 2016. № 22. С. 182–184.
6. Рыжкина Е.С., Пирожков Р.В. Анализ причин дорожно-транспортных происшествий с участием молодых водителей // Инженерный вестник Дона. 2012.
7. Рос. газ. 2017. 30 июня. URL: <https://rg.ru/2017/06/30/statistika-voditeli.html> (дата обращения: 17.10.2017).
8. Из-за кого происходят аварии ... URL: <https://www.drive2.ru/b/1683751/> (дата обращения: 17.10.2017).
9. Агаев Г.А., Немченко С.Б., Зорина Е.А. Уголовно-правовая политика России в сфере противодействия преступлениям, посягающим на пожарную безопасность, подследственным ГПН ФПС МЧС России // Проблемы управления рисками в техносфере. 2014. № 1 (29). С. 150–157.
10. Уголовный кодекс Рос. Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25. Ст. 2 954.
11. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1997. С. 118.
12. Дагель П.С. Пути совершенствования уголовно-правовых мер борьбы с преступной неосторожностью // Проблемы правового регулирования вопросов борьбы с преступностью. 1977. С. 30.
13. Жулев В.И. Транспортные преступления: комментарий законодательства. М.: Антея: Профобразование, 2000. С. 98.