

§1 АДМИНИСТРАТИВНОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

DOI: 10.7256/1999-2807.2013.8.9369

И.Л. Трунов

ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являются одними из первоочередных в уголовной политике России. Анализ статистики дорожно-транспортных происшествий показывает в России ежегодное, стабильно одно из самых высоких в мире, количество пострадавших, среди которых особую опасность представляют преступные нарушения Правил дорожного движения, влекущие причинение вреда здоровью и гибель граждан. Ежегодно в России на дорогах гибнет от 30 до 40 тысяч человек, среди которых большое количество детей. За первые шесть месяцев 2013 г. по данным официальной статистики аварийности ГИБДД на дорогах России погибло более 10 тысяч человек. По данным официальной статистики, за 10 лет в результате дорожно-транспортных происшествий на дорогах России погибли около 315 тысяч человек, около двух миллионов получили травмы различной степени тяжести. Реально цифры погибших гораздо выше. В число погибших в результате ДТП попадают только те, кто скончался в течение 30 дней после аварии, если человек умер позднее, он попадает в число раненых в ДТП. К примеру, в США к числу погибших относятся все, кто скончался от полученных при ДТП травм в течение года. Основными причинами аварий остаются нарушения ПДД и неудовлетворительное состояние дорог.

Общее число ДТП в России за шесть месяцев 2013 г. достигло 83,4 тыс. — на 3% меньше, чем годом ранее. Но оснований для радости об общем снижении количества аварий нет. Появилась упрощенная форма оформления ДТП, непопадающая в официальную статистику, ожидание приезда сотрудников ГИБДД длится 7, и 9 часов, и если нет погибших люди разбираются на месте.

Органами предварительного следствия по каждому случаю ДТП со смертельным исходом возбуждают-

ся уголовные дела, как правило, по признакам преступлений, предусмотренных ст. 264, 268 УК РФ.

Заметна тенденция роста аварий с участием спецсубъектов: автотранспорт судей, прокуроров, правоохранительных органов, спецслужб. Некоторые подобные трагические происшествия, получившие широкую огласку, освящаются и комментируются в основном с эмоциональной позиции, что не влияет на качество результатов расследования. Результаты расследования зависят исключительно от продуманного и эффективного законодательства. К сожалению, похвастаться наличием такого в России нельзя. Законодательство процесс сложный, медленно формируется эффективное законодательство, на базе которого возможно снижение преступности на дорогах. Юридический анализ действующих правовых норм и судебной практики, дает серьезные основания позаботиться о внесении поправок и изменений с целью законодательным путем влияния на безопасность дорожно-транспортной ситуации в стране.

По вине пешеходов, пассажиров и других участников движения (не водителей) совершается около одной трети всех дорожно-транспортных происшествий. Однако уголовные дела и случаи признания виновным в преступном нарушении правил безопасности движения пешехода, практически не встречаются в судебной практике. Признание виновным пассажира скорее виртуальная конструкция нерабочей нормы права. Действует презумпция вины водителя источника повышенной опасности. Статья 268 УК РФ.

Нарушения пассажирами, пешеходами или другими участниками движения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, не предусматривают, как отягчающее вину обстоятельство, либо как квалифицирующий признак — совершение преступления в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения, даже если преступные действия таких лиц

повлекли смерть двух или более лиц. Часто безнаказанны пьяные хулиганские выходы пешеходов и пассажиров, повлекшие смерть людей в дорожно-транспортном происшествии, а они не редки.

Для наступления уголовной ответственности в соответствии ст. 268, 264 УК РФ необходимо, чтобы в результате нарушения правил безопасности водителем, пешеходом, пассажиром, или другим участником движения был причинен тяжкий вред здоровью потерпевшего, либо смерть одного или нескольких лиц. Причинение вреда здоровью средней тяжести в уголовных преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта не карается, законодатель отступил от требований концепции уголовной политики о всемерной охране здоровья человека.

Под причинением средней тяжести вреда здоровью, законодательство определяет длительное расстройство здоровья (госпитализацию более 21 дня) или значительную стойкую утрату общей трудоспособности от 10 до 30%. Нарушение водителем правил дорожного движения, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего карается штрафом в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет (ст. 12.24 КоАП РФ). Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего наказывается штрафом в размере 300 руб (ст. 12.30 КоАП РФ). Наказание больше символическое, не влияющее на профилактику правонарушений. Причем административный штраф, если его конечно оплачивают, зачисляется в бюджет государства¹.

Институт возмещения вреда пострадавшему даже в случае гибели человека, никого не наказывает и ни кому не помогает. Более-менее четко оценивается железо, стоимость разбитого автомобиля. Усугубляют проблему вопросы определения размера морального вреда. Денежная оценка страданий — это субъективное усмотрение того или иного судьбы. Критериями оценки являются размытые понятия разумность и справедливость, конкретизировать которые не могут сами судьбы. Как правило, суммы возмещения вреда меньше судебных затрат и издержек. В России необходимо законодательное закрепление методики определения стоимости вреда здоровью и человеческой жизни, для расчетов компенсаций и материальной помощи жертвам правонарушений. В Великобритании

по вопросам компенсации морального вреда создана и функционирует Комиссия, применяющая Тарифную таблицу 1994 г., в которой подробно описаны условия и суммы выплат компенсаций в зависимости от конкретных обстоятельств.

Пробельная безнаказанность и социально необоснованная декриминализация серьезно ущемляет права и интересы потерпевших, снижает эффективность уголовно-правовых средств борьбы с аварийностью. Коррупция, должностные злоупотребления сотрудников правоохранительных органов, связанных с организацией безопасности дорожного движения давно стали общеизвестны. Само законодательство разделяет граждан на бедных и богатых. Дискриминационная предоставляющая состоятельным гражданам возможность уклонения от ответственности за преступление. Как правило, выплата денег потерпевшим или родственникам погибших с железным аргументом «мертвых не вернешь» и мировое соглашение с прекращением уголовного дела.

Юридическое принуждение — угроза и реальность применения санкции является механизмом регулирования поведения человека, принуждения обеспечивают такое поведение личности, которое соответствует официально признанным нормам и системе ценностей с учетом стабильности функционирования общества, как динамично развивающейся системы. Принуждение к соблюдению юридических норм оправданно и справедливо, если законодательство последовательно, четко и выражает идеи защиты прав и свобод человека.

Законность, как политико-правовой порядок демократического государства предполагает такой характер отношений власти с человеком, при котором поведение строится на основе права. Юридическая ответственность за ее неисполнение следует неотвратимо, независимо от материального положения.

Юридическая ответственность является необходимым и самостоятельным элементом механизма правового регулирования. Юридическая ответственность предназначена выполнять следующие функции. Частнопревентивные. Они выражаются в возможности применения к лицу санкций за нарушение конкретной нормы права с обязательным учетом смягчающих и отягчающих вину обстоятельств.

Правовосстановительные. Их действие направлено на восстановление нарушенного права, а также полное удовлетворение законных требований заинтересованных лиц. Наказание в основе своей имеет профилактический смысл.

Представляется необходимой законодательная инициатива запрета освобождения от уголовной от-

¹ См.: Костеников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы науки административного права. — М., 2013.

ветственности, предусмотренная уголовным законодательством при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264, 268 РФ) за примирением сторон при совершении преступления, повлекшего смерть человека. В особенности это актуально при совершении правонарушения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Ежегодно на российских дорогах инспекторами выявляется свыше 1 миллиона пьяных водителей. Это официальная статистика. И она, естественно, не учитывает тех, кому просто повезло не попасться либо за взятку откупится. Садящийся за руль нетрезвый водитель осознает общественно опасный характер совершаемого деяния и предвидит его общественно опасные последствия. Общеизвестно, что опьяневший водитель существенно переоценивает свои физиологические возможности, теряя контроль и чувство меры, алкоголь существенно снижает скорость реакции в экстремальной ситуации, чем представляет повышенную опасность. Уголовный кодекс предусматривает различную квалификацию нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 РФ) трезвым водителем и водителем в состоянии опьянения. То есть если в ДТП погиб один человек и водитель трезв — наказание до пяти лет лишения свободы, если водитель пьян — до семи. В случае гибели двух и более человек трезвый водитель несет наказание до семи лет, пьяный до девяти лет лишения свободы. Неосторожное преступление объявлено тяжким преступлением, что не соответствует категоризации преступлений в зависимости от характера и степени их опасности.

Если пострадавшие еще живы и доставлены в больницу, уголовное дело на момент аварии еще не возбуждено. Водитель может отказаться от медицинского освидетельствования в рамках административных процедур. Отсутствие законодательно закрепленной обязанности прохождения освидетельствования, либо, не закрепленное в рамках уголовного процесса, приравнивание отказа от медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, к факту нахождения в состоянии опьянения, серьезный пробел законодательства, в особенности в случае ДТП с погибшими.

Нередки случаи оставления пьяным водителем места ДТП, с последующей фиктивной явкой протрезвевшего с повинной. Подобное использование пробельности закона с позиции действующего права не только не карается по более тяжкой квалификации ч. 6 ст. 264 УК РФ, но расценивается как смягчающее вину обстоятельство ч. 1 п. и ст. 61 УК РФ. Яркий пример дело Иеромонаха Илии, в миру Семина П.В., ви-

новного в гибели двух человек 15.08.2013 на Кутузовском проспекте Москвы, скрывшегося с места ДТП и явившегося на следующий день с заявлением о явке с повинной. За первые 6 месяцев 2013 г. количество самовольного оставления места аварии возросло на 26,9% и превысило отметку в 4 тыс. случаев. Общее количество ДТП, проходящих по такому сценарию, составило 4,9% от всех зафиксированных ГИБДД аварий за полгода.

Пробельности приводят к нарушению одного из основных конституционных принципов — равенство всех пред законом и судом. Имущественное и должностное положение приводит к различному правоприменению, даже не затрагивая вопросы коррупции, что требует отдельного и длительного анализа. Есть деньги на адвоката, который сразу подскажет, ссылаясь на наше несовершенное законодательство, и ответственность минимальна. Сюда же можно отнести особые условия применения мер обеспечения и привлечения к ответственности лиц выполняющих государственные функции (депутатов, судей, прокуроров и т.п.). Почему пьяный прокурор, сбивший на смерть двух человек должен пользоваться иммунитетом, плюс хорошее знание законов, связи в правоохранительных органах и вероятность наступления ответственности ничтожно мала.

Существенную сложность представляет, как сама нормативная база, так и возможность внесения поправок и изменений в порядок регламентации дорожного движения. В частности один из базовых нормативных актов ограничивающих права и свободы граждан — Правила дорожного движения, подзаконный акт принятый Правительством России. Поправки и изменения в ПДД вносятся исполнительной властью, что не соответствует ряду конституционных принципов, в частности, принципу разделения властей на законодательную, исполнительную и судебную (ст. 10 КС РФ). Права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены только федеральным законом (ст. 55 КС РФ). Основную роль в изменениях ПДД играет ГИБДД МВД РФ, превратившее их (Правила) в противоречивый, сложный юридический документ, предоставляющий большой простор усмотрения должностному лицу, сотруднику того же ГИБДД, что является питательной средой для коррупции. Конституционный принцип разделения властей направлен на то, чтобы избежать злоупотреблений. Законы принимает законодательная власть, исполняет — исполнительная власть.

Кстати первые правила дорожного движения в мире были приняты во Франции 16 августа 1893 г. и максимальное наказание за ДТП в состоянии опьяне-

ния и бегство с места аварии во Франции сегодня 10 лет тюрьмы и штраф до 150 000 евро.

Само же нарушение может быть, как умышленным, так и неосторожным. В связи с этим возникает вопрос о квалификации действий виновного, который допускал безразличие по отношению к последствиям своих противоправных действий, выразившихся в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (сажаясь за руль автомобиля в сильной степени алкогольного опьянения, ему фактически безразличны возможные последствия). Такое психическое отношение с точки зрения волевого момента уже нельзя оценивать по правилам неосторожности. Безразличие — признак косвенного умысла, что подтверждено законодателем в ст. 25 УК РФ. Можно ли говорить в этом случае о неопределенном умысле на причинение вреда здоровью гражданам либо на причинение им смерти? По моему мнению, которое разделяют ученые и практики, в этом случае есть признаки умышленного преступления против личности. При этом, высказывались предложения называть такое преступление транспортным убийством² (в случае причинения смерти). Следовало бы выделить в отдельный состав преступления действия, связанные управлением транспортным средством в состоянии опьянения, повлекшие смерть одного и более лиц, квалифицировав его, как преступление, совершенное умышленно с косвенным умыслом.

За преступления средней тяжести, к которым относится ст. 264, 268 УК РФ, условно-досрочное освобождение от дальнейшего отбывания наказания (ст. 79 УК РФ) применяется после отбытия осужденным одной трети срока наказания. Неумышленное преступление ДТП в пьяном виде при наличии двух и более погибших, где особенно поражает бесконечность и более 5, 10, 50 погибших для закона одинаковые правовые последствия, необходима дифференциация наказания в зависимости от количества погибших.

13.07.2013 на территории Новой Москвы в ДТП погибли 18 человек, 45 пострадавших. Виновному грозит до 7 лет колонии поселения, через 2 года и 3 месяца возможно условно досрочное освобождение (УДО). Даже при совершении преступления, предусмотренного ч. 6 ст. 264 УК РФ, если пьяный водитель убил более двух человек, отбывание лишения свободы назначается в колонии-поселении и только в порядке исключения с учетом обстоятельств совер-

шения преступления и личности виновного, суд может назначить указанным лицам отбывание наказания в исправительных колониях общего режима с указанием серьезных мотивов принятого решения (ч.1 п. а ст. 58 УК РФ). При самом плохом стечении обстоятельств назначения максимального наказания 9 лет лишения свободы, осужденный получает право на УДО через три года.

Яркий пример ДТП на Минской улице в городе Москве. Пьяный водитель Максимов, не справился с управлением своей автомашиной, совершил наезд на остановку, где убил 7 человек, среди которых, пятеро детей. Суд первой инстанции назначил наказание 8,5 лет лишения свободы. Согласно действующему законодательству Максимов может рассчитывать на УДО через два года и восемь с половиной месяцев.

Транспортные преступления, в которых основную роль играет непрофессионализм виновного, которым он грубо пренебрег, и допустил наступление тяжких последствий.

Сегодня дополнительное наказание, лишение права управлять транспортным средством, при любой квалификации — до 3 лет. Что достаточно странно тяжкий вред здоровью или погибло 18 человек — дополнительное наказание одинаково.

Как мне видится, необходима дифференциация дополнительного наказания, а именно кардинальные изменения в применении дополнительного наказания — лишения права управлять транспортным средством, водителей, виновных в преступлении с особо тяжкими последствиями, в плоть до пожизненного.

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, в сегодняшней редакции может быть совершено только по неосторожности. Лицо легкомысленно или небрежно относится к опасным последствиям, при этом сами нарушения ПДД 100% совершаются умышленно. Не соответствует действующему законодательству квалификация совершения ДТП в состоянии опьянения, повлекшая смерть человека, как неумышленное неосторожное преступление. Пьяный, сажаясь за руль источника повышенной опасности, знает, что это опасно и делает это. Умышленным преступлением, совершенным с косвенным умыслом, является деяние когда лицо осознавало общественную опасность своих действий, предвидело возможность наступления общественно опасных последствий, не желало, но сознательно допускало эти последствия либо относилось к ним безразлично ст. 25 УК РФ. По моему мнению, ст. 264 п. 6 УК РФ должна квалифицироваться, как умышленное преступление и тогда транспортное средство, на котором совершено преступление, следует признавать орудием совершения преступления при квалификации деяний

² См.: Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / под ред. Н.Г. Кадникова. — М., 2011.

повлекших смерть человека в состоянии опьянения. В соответствии ст. 81 УПК РФ орудия преступления, принадлежащие обвиняемому, подлежат конфискации. По этому пути пошел белорусский законодатель введя санкцию по конфискации автомашин за вождение в нетрезвом виде в рамках Уголовного кодекса.

Опыт зарубежных стран, где автомобиль вошел в обычную жизнь населения раньше, чем в России, свидетельствует о целесообразности введения уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения и усиление ответственности за транспортные преступления.

Библиографический список:

1. Зворыгина С.А. Уголовно-правовая характеристика специального субъекта транспортного преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Екатеринбург, 2013.
2. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / под ред. Н.Г. Кадникова. — М., 2011.
3. Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы науки административного права. — М., 2011.
4. Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы административного права. — М., 2013.

References (transliteration):

1. Zvorygina S.A. Uголовno-pravovaya harakteristika special'nogo sub'ekta transportnogo prestupleniya: avtoref. dis. kand. yurid. nauk. — Ekaterinburg, 2013.
2. Isaev N.I. Uголовnaya otvetstvennost' za narushenie Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnyh sredstv / pod red. N.G. Kadnikova. — M., 2011.
3. Kostennikov M.V., Kurakin A.V. Aktual'nye problemy nauki administrativnogo prava. — M., 2011.
4. Kostennikov M.V., Kurakin A.V. Aktual'nye problemy administrativnogo prava. — M., 2013.