

# УГОЛОВНОЕ ПРАВО

## И ВНОВЬ К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ ТРАНСПОРТНОГО УБИЙСТВА

Кадников Н. Г.

***Аннотация.** В статье рассматриваются понятия «транспортные преступления»; «транспортное убийство». Отмечается рост количества преступлений, связанных с совершением дорожно-транспортных происшествий. Анализируются конкретные примеры судебной практики по данной категории дел, связанные с трудностями при квалификации преступлений, где используются транспортные средства. Рассматривается опыт зарубежных стран (Франции, Швейцарии) по уголовно-правовой регламентации подобных деяний. Предлагаются меры по совершенствованию уголовного законодательства в сфере безопасности дорожного движения. Обосновывается необходимость установления уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения для лица, подвергавшегося ранее административной ответственности за аналогичное деяние. Статистические методы анализа дорожно-транспортных происшествий, состояния преступности по рассматриваемой категории дел. Используется сравнительно-правовой метод анализа уголовного-правового законодательства. В настоящее время есть все основания для установления уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения для лица, подвергавшегося ранее административной ответственности за аналогичное деяние (административная преюдиция). Включение в УК РФ понятия «транспортное убийство» пока не в полной мере социально обусловлено, но в ст. 264 УК следует поменять акценты с нарушения правил дорожного движения на ответственность за причинения вреда здоровью человека либо причинение смерти лицом, управляющим транспортным средством и заведомо нарушившим правила дорожного движения (что подразумевает и совершение деяния с косвенным умыслом).*

***Ключевые слова:** транспорт, транспортное средство, дорожно-транспортные преступления, обеспечение безопасности движения, безопасность дорожного движения, статистика аварийности, уголовная ответственность, нарушение правил, дорожное движение, транспортное убийство.*

Несмотря на то, что для обеспечения безопасности дорожного движения государство приняло ряд мер управленческого и правового характера, ситуация с аварийностью на дорогах продолжает ухудшаться. Практически каждый год в результате дорожно-транспортных происшествий<sup>1</sup> гибнет около 30 000 человек. Около 8–10% всех погибших являются жертвами водителей, которые управляли транспортным средством в состоянии опьянения. Статистика ГИБДД России показывает, что возрастает как число ДТП с участием пьяных водителей, так и число погибших людей. Так, в 2010 году подобных ДТП зарегистрировано 11800. В результате этих нарушений погибли 1854 человека и 17200 получили ранения различной тяжести. В 2011 году продолжился рост подобных

нарушений: ДТП с участием водителей в состоянии опьянения совершено 12500, в них погибли 2103 человека и 17900 получили телесные повреждения. 2012 г. в целом также сохранил негативную тенденцию: по вине нетрезвых водителей произошло 12843 ДТП, погибло 2103 человека, получили ранения 18679 человек. За 2013 г. вновь намечился рост, как количества ДТП, так и числа жертв: зарегистрировано по вине водителей, управлявших транспортным средством, 13 581 ДТП (на 5,7% больше, чем в 2012 г.), погибло 2314 человек (на 10% больше, чем в 2012 году), ранено 19385 человек<sup>2</sup>.

Нельзя сказать, что государство не принимает мер к снижению количества ДТП, предупреждению аварий со смертельным исходом.

<sup>1</sup> Далее везде ДТП.

<sup>2</sup> Сайт ГИБДД РФ/gibdd.ru

В числе этих мер и усиление уголовно-правового регулирования в данной сфере (введен квалифицирующий признак в ст. 264 УК РФ, касающийся состояния опьянения субъекта, управляющего транспортным средством, ужесточены санкции в виде лишения свободы). В Государственной Думе Федерального Собрания РФ находится проект закона об установлении уголовной ответственности к лицам, дважды задержанным в течение года за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Однако нарушения продолжают и порой с ужасными последствиями. 22 сентября 2012 г. Максимов на своей иномарке на огромной скорости выскочил на остановку, где стояла группа людей, и сбил насмерть семь человек, в том числе пятеро детей. По данным полиции, Максимов находился за рулем в состоянии сильного алкогольного опьянения. При этом, по признанию самого мужчины, прежде чем сесть за руль, он «пил два дня». Согласно предварительным данным медиков, в крови водителя в момент ДТП было 1,55 промилле алкоголя (что соответствует бутылке водки). Он в таком состоянии на «Тойоте» 93-го года выпуска «гнал» со скоростью до 200 километров в час на Минской улице, где разрешенная скорость — 60 километров в час. По данным следствия, Максимов и ранее неоднократно нарушал правила дорожного движения, а в 2010 году его уже лишали прав за вождение автомобиля в нетрезвом состоянии. Как показала экспертиза, в этот день на Минской улице было свободно, на асфальте нет следов торможения, т.е. в состоянии сильного опьянения Максимов даже не пытался тормозить. По данному факту возбуждено уголовное дело по ч.6 ст. 264 УК РФ (Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и находившимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц). Максимальное наказание, предусмотренное этой статьей, — до 9 лет заключения с лишением права управлять транспортным средством на срок до 3 лет. Таким образом, причинение смерти семи лицам, пять из которых дети, фактически отнесено к преступлению, совершенному по неосторожности. Звучит, конечно, кощунственно, но таково решение законодателя. Даже если ты умышленно сел за руль источника повышенной опасности в состоянии опьянения, осознанно мчался с превышением разрешенной скорости более

чем в три раза, не контролировал движения, не пытался предотвратить эту трагедию, ты виновен лишь в неосторожном преступлении.

Эта трагедия еще раз дала толчок дискуссии о так называемом транспортном убийстве. В теории уголовного права высказывались различные позиции по такому предполагаемому составу преступления<sup>1</sup>.

Одни предложения касались более дифференцированной ответственности за транспортные преступления в зависимости от умышленного (осознанного) или неосторожного отношения лица к нарушению специальных правил либо в зависимости от мотивации («лихачество», хулиганские и иные низменные побуждения)<sup>2</sup>. По мнению авторов этих предложений, целесообразно установить повышенную ответственность за намеренное, грубое, злостное нарушение специальных правил. Другие специалисты предлагали включить в примечание к ст. 264 УК понятия грубого нарушения правил (управление транспортным средством в состоянии опьянения, нарушение проезда железнодорожных путей, выезд на встречное движение и т.п.)<sup>3</sup>. Некоторые ученые и практики пытаются обосновать позицию совершения транспортных преступлений с двойной формой вины. Речь, по их мнению, идет о том, что действия совершаются умышленно (нарушение правил), а последствия наступают по неосторожности<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> См.: Исаев Н. Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Научно-практическое пособие. Под ред. проф. Н. Г. Кадникова. М.: «Юриспруденция». 2010. Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М.: 2003; Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. 406с.

<sup>2</sup> Бондарчик О. Н. Преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: Криминологический и уголовно-правовой аспекты. Автореферат дисс. ... канд. ... юрид. наук. СПб.: 2005. С. 14.

<sup>3</sup> См.: Рублев А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автореферат дисс. ... канд. ... юрид. наук. Тюмень: 2006. С. 7.

<sup>4</sup> См.: Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: Юрид. лит. 1979. С.7; Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л.: 1957. С. 84; Домахин С. А. Ответственность за преступления на автотранспорте. М.: 1956. С. 37. Якушин В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти:

Судебная практика также сталкивается с трудностями при квалификации преступлений, где используются транспортные средства.

Например, по одному из уголовных дел было установлено, что П., подозревал свою жену в измене. Двигаясь на автомашине, увидел ее в ночное время идущей по обочине дороги с К.. После этого, П., желая убить жену и ее любовника, увеличил скорость и совершил наезд на указанных лиц. Однако жена П. была лишь тяжело ранена и опознала своего мужа как человека, совершившего наезд. В приговоре было отмечено, что действия П. были направлены на убийство двух лиц с прямым умыслом и совокупности преступлений с нарушением правил дорожного движения содеянное не образует<sup>1</sup>. Подчеркнем специфику умысла, он является прямым, определенным, не вызывающим споров и дискуссий. Но другой пример позволяет усомниться в правильности судебного решения по транспортным преступлениям. Так, Б., находясь в состоянии опьянения, из хулиганских побуждений инсценировал драку с В. и другими гражданами. После этого пытался скрыться на управляемом им автомобиле. В., управляя автомобилем, стал преследовать Б. Через некоторое время Б. развернулся на дороге и направил свой автомобиль на В. с целью напугать последнего и прекратить преследование с его стороны. Однако он не справился с управлением и допустил столкновение со смертельным исходом. Приговором Челябинского областного суда Б. осужден за убийство при отягчающих обстоятельствах, совершенное с косвенным умыслом. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР, исходя из положений, что все сомнения должны толковаться в пользу подсудимого, квалифицировала данное деяние как транспортное преступление, совершенное по легкомыслию<sup>2</sup>. По нашему мнению, в действиях виновного признаки преступления, посягающего на личность. Разве он не осознавал, что направляя автомобиль на другое механическое транспортное средство, возможно причинение вреда здоровью или смерти человеку. Все его поведение и использование источника

1998. С. 149–154.

<sup>1</sup> Климкин В. В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и их квалификация. Диссертация канд. ... юрид. наук. М., 2004. С. 86.

<sup>2</sup> Сборник судебно-следственной практики по уголовным делам об автотранспортных преступлениях. Горький: 1986. С. 101–102.

повышенной опасности свидетельствовали о том, что он его использует в целях причинения вреда лицам, пытающимся его правомерно задержать. По другому делу В. был осужден по п. «а» ч. 2 ст. 105 УК. Подсудимый признан виновным в убийстве трех человек. В., управляя трактором ДТ-75, из хулиганских побуждений стал направлять движение данного транспортного средства на своих знакомых, с которыми до этого распивал спиртные напитки. В результате произошел наезд, повлекший смерть трех потерпевших. Президиум Верховного Суда РФ отменил приговор и квалифицировал данное деяние как нарушение правил дорожного движения по ч. 3 ст. 264 УК. Как указал Верховный Суд, В. до совершения данного дорожно-транспортного происшествия никаких угроз или намерений совершить убийство не высказывал. Наличие конфликтных ситуаций между виновным и потерпевшими не установлено. Подсудимый к наступившим общественно опасным последствиям в момент совершения преступления относился отрицательно, что свидетельствует о неосторожной форме вины в виде легкомыслия<sup>3</sup>. В этом случае трудно согласиться с окончательной квалификацией. По нашему мнению, действия виновного следует признать убийством с косвенным умыслом. Состояние опьянения и грубейшее нарушение правил налицо, что осознавалось виновным, угроза источником повышенной опасности и полнейшее безразличие к возможным тяжким последствиям.

В связи с этим возникает вопрос о квалификации действий виновного, который в состоянии опьянения использует источник повышенной опасности и наплеватьски, с полнейшим безразличием относится к наступлению опасных последствий. Такое психическое отношение с точки зрения волевого момента уже нельзя оценивать по правилам неосторожности. Здесь уместно замечание И. М. Тяжковой: «Субъект совершает свои действия свободно, произвольно, без принуждения и поэтому он ответственен за них. Волевое поведение лица создает основание для ответственности»<sup>4</sup>. Безразличие — есть признак косвенного умысла, что подтверждено законодателем в ст. 25 УК. Все умышленные преступления против личности с использованием

<sup>3</sup> См.: Бюллетень Верховного Суда РФ. № 11. 1995. С. 23–24.

<sup>4</sup> Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. проф. В. С. Комиссарова. — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002. С. 32.

транспортных средств как орудий совершения преступления совершаются с прямым умыслом, нет ни одного примера таких преступлений, совершенных с косвенным умыслом. Таким образом, мы действительно стоим на пороге понимания более дифференцированного подхода к оценке транспортных преступлений. Если это заведомо умышленное поведение (управление транспортным средством в состоянии сильного опьянения), полнейшее безразличие к наступившим тягчайшим последствиям, то это фактически умышленное причинение человеку смерти (либо гибель многих лиц). Полагаем, что для такой оценки существуют предпосылки, но необходимы дополнительные социологические исследования. Хотя такие примеры, как гибель семи человек от действий пьяного водителя Максимова подтверждают вывод о необходимости оценки подобных действий как преступлений против личности или против общественной безопасности. Мог бы взять на себя подобное толкование Пленум Верховного Суда РФ, учитывая такие резонансные дела по транспортным преступлениям.

Если человек бросает гранату в толпу на улице ради забавы — это, тем не менее, признается убийством из хулиганских побуждений, хотя с его слов он не желал никого не убивать, но конечно допускал или, как пьяные обычно отвечают: «Мне было все равно, т. е. безразлично, наплевать, я для себя искал выхода энергии». Это убийство с косвенным умыслом. Пьяный водитель, в сильной степени опьянения, управляет источником повышенной опасности, по сути дела, это та же граната, но еще и на колесах. Ответы таких водителей на допросе после происшествия — «не помню», «смерти никому не желал», «сознавал опасность своего поведения, но хотел проехать с ветерком, торопился», т. е. было на все плевать — это опять безразличие, как проявление косвенного умысла. Виновный всеми своими действиями фактически не исключал и таких последствий, как причинения смерти, хотя и не конкретно Иванову или др., но причинение смерти человеку.

Акцент в ст. 264 УК сделан на нарушение правил, но, по нашему мнению, следует так изменить норму, чтобы приоритет жизни и здоровья человека был не только фактическим, но и юридически закрепленным. Ответственность необходимо установить за причинение тяжкого вреда здоровью либо гибель людей лицом, управляющим транспортным средством и заведомо

нарушившим правила дорожного движения. Это лишь предложение, но возможно следует предупредить причинение вреда в данной сфере по примеру законодательства зарубежных стран. Например, согласно § 315с УК ФРГ («Нарушение правил безопасности дорожного движения»)<sup>1</sup>, если водитель находится в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием другого одурманивающего средства, то он подвергается уголовному наказанию не только за создание угрозы жизни или здоровью другого человека или чужой вещи, имеющей значительную стоимость, но и за сам факт управления транспортным средством в таком состоянии. И наказание достаточно жесткое — оно связано с реальным лишением свободы. Не требуется наступление особых последствий, преступлением является сам факт нарушения указанных правил. В случае наступления последствий, указанных в ст. 264 УК РФ (причинение по неосторожности смерти или тяжкого вреда здоровью человека), германский суд квалифицирует их по совокупности преступлений (нарушение правил безопасности дорожного движения и соответствующее преступление против личности). В соответствии со ст. 237 УК Швейцарии: «кто умышленно препятствует работе общественного транспорта, а именно уличного, воздушного или водного, нарушают его деятельность или угрожают ей и тем самым сознательно подвергают опасности жизнь и здоровье людей, наказываются тюремным заключением»<sup>2</sup>. Если лицо сознательно подвергает опасности жизнь и здоровье многих людей, то может быть назначено наказание в виде каторжной тюрьмы на срок до десяти лет. Причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку при совершении таких действий рассматриваются как преступления против личности.

Полагаем, что в настоящее время есть все основания для установления уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения для лица, подвергавшегося ранее административной ответственности за аналогичное деяние (административная преюдиция). Включение в УК РФ понятия «транспортное убийство» пока не в полной мере социально обусловлено, но в ст. 264 УК следует поменять акценты с нарушения правил дорожного дви-

<sup>1</sup> См.: Уголовный кодекс ФРГ / Пер. с нем. — М.: Издательство «Зерцало», М., 2001.

<sup>2</sup> См.: Уголовный кодекс Швейцарии / Пер. с нем. — М.: Издательство «Зерцало», М., 2000. С. 80–81.



жения на ответственность за причинения вреда здоровью человека либо причинение смерти лицом, управляющим транспортным средством и заведомо нарушившим правила дорожного движения (что подразумевает и совершение деяния с косвенным умыслом).

Наряду с этим, виновных лиц, совершивших в состоянии опьянения транспортное преступление со смертельным исходом либо задержанных дважды в течение года за управление в таком состоянии (при условии введения уголовной от-

ветственности за такое деяние), следует лишать пожизненно права на управление транспортным средством, а не на срок до 3-х лет, как указано в ст. 264 УК РФ. Заслуживает поддержки предложение о введении конфискации транспортных средств водителей-собственников, совершивших подобные преступления. Введение новых креативных решений, позволит, на наш взгляд, переломить ситуацию с нарушениями в данной сфере и, особенно, с управлением транспортным средством в состоянии опьянения.

### **Библиография**

1. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. — Л., 1957.
2. Бондарчик О. Н. Преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: Криминологический и уголовно-правовой аспекты. Автореферат дисс. ... канд... юрид... наук. СПб.: 2005.
3. Домахин С. А. Ответственность за преступления на автотранспорте. — М., 1956.
4. Исаев Н. Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Научно-практическое пособие. Под ред. проф. Н. Г. Кадникова. — М., 2010.
5. Климкин В. В. Уголовно-правовая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и их квалификация. Диссертация канд... юрид... наук. М., 2004.
6. Коробеев А. И. Транспортные преступления. — СПб., 2003.
7. Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. — М., 1979.
8. Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. — М., 2003.
9. Рублев А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автореферат дисс. ... канд... юрид... наук. Тюмень: 2006.
10. Сборник судебно-следственной практики по уголовным делам об автотранспортных преступлениях. Горький, 1986.
11. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности /Под ред. проф. В. С. Комиссарова. — СПб., 2002.
12. Якушин В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти, 1998.

### **References (transliterated)**

1. Alekseev N. S. Transportnye prestupleniya. — L., 1957.
2. Bondarchik O. N. Prestupnoe narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv i ikh preduprezhdenie: Kriminologicheskii i ugovovno-pravovoi aspekty. Avtoreferat diss. ... kand... yurid... nauk. SPb.: 2005.
3. Domakhin C. A. Otvetstvennost» za prestupleniya na avtotransporte. — M., 1956.
4. Isaev N. Yu. Ugolovnaya otvetstvennost» za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv. Nauchno-prakticheskoe posobie. Pod red. prof. N. G. Kadnikova. — M., 2010.
5. Klimkin V. V. Ugolovno-pravovaya kharakteristika prestuplenii, svyazannykh s narusheniem pravil dorozhnogo dvizheniya i ikh kvalifikatsiya. Dissertatsiya kand... yurid... nauk. M., 2004.
6. Korobeev A. I. Transportnye prestupleniya. — SPb., 2003.
7. Luk'yanov V. V. Problemy kvalifikatsii dorozhno-transportnykh prestuplenii. — M., 1979.
8. Luk'yanov V. V. Sostav i kvalifikatsiya dorozhno-transportnykh prestuplenii i administrativnykh pravonarushenii. Spetsial'nye voprosy ugovovno i administrativnogo prava. — M., 2003.
9. Rublev A. G. Ugolovnaya otvetstvennost» za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv. Avtoreferat diss. ... kand... yurid... nauk. Tyumen': 2006.
10. Sbornik sudebno-sledstvennoi praktiki po ugovovnym delam ob avtotransportnykh prestupleniyakh. Gor'kii, 1986.



11. Tyazhkova I. M. Neostorozhnye prestupleniya s ispol'zovaniem istochnikov povyshennoi opasnosti /Pod red. prof. V. S. Komissarova. — SPb., 2002.
12. Yakushin B. A. Sub'ektivnoe vmenenie i ego znachenie v ugolovnom prave. Tol'yatti, 1998.