

УДК 343.98.068

Моховая Татьяна Александровна

преподаватель кафедры
криминалистики Кубанского
государственного аграрного университета

tatowka88@mail.ru

Tatiana A. Mokhovaya

Kuban Agrarian State University
teacher of criminalistics department

tatowka88@mail.ru

Особенности способа совершения преступлений против безопасности дорожного движения как элемента криминалистической характеристики

**Method crime commission features against traffic safety
as an element of criminalistic characteristic**

***Аннотация.** В данной статье идет речь об одном из наиболее информативных элементов криминалистической характеристики преступлений против безопасности дорожного движения - способе их совершения. Также дана классификация видов преступлений и в зависимости от этого виды предусмотренных наказаний. Криминалистическая характеристика позволяет выдвигать обоснованные версии относительно неустановленных обстоятельств совершенного противоправного действия и включает совокупность данных, позволяющих проследить устойчивые корреляционные связи между её отдельными элементами. В статье также находит свое отражение и характеристика исследуемых нами уголовно-наказуемых противоправных деяний против безопасности дорожного движения.*

***Ключевые слова:** дорожно-транспортные происшествия, криминалистическая характеристика, безопасность дорожного движения.*

***Annotation.** The article is devoted to the most informative element of the criminalistic characteristic of crimes against traffic safety – to the way of their commission. It is given the types of crimes classification and the corresponding ways of punishments. Criminalistic characteristic allows to put forward reasonable versions of circumstances of an illegal event and includes a data set, allowing to track stable correlation relations between its separate elements. It is also said about the reflection of the characteristic of the penal illegal acts investigated by us against traffic safety.*

***Keywords:** car incident, criminalistic characteristic, traffic safety.*

В раскрытии и расследовании любого преступления, в том числе, против безопасности дорожного движения, важную роль играет криминалистическая характеристика преступлений, которая должна включать в себя совокупность

общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, присущих только данной категории деяний.

Криминалистическая характеристика позволяет выдвигать обоснованные версии относительно неустановленных обстоятельств совершенного противоправного события и включает совокупность данных, позволяющих проследить устойчивые корреляционные связи между её отдельными элементами.

Следует отметить, что одним из наиболее информативных элементов криминалистической характеристики преступлений против безопасности дорожного движения можно считать способ их совершения.

Самое удачное определение способа совершения преступления, на наш взгляд, было дано Г.Г. Зуйковым, который под ним понимал «систему взаимосвязанных, детерминированных условиями внешней среды и психофизическими свойствами личности преступника, ситуационно повторяющихся действий по подготовке, совершению и сокрытию преступления, которые осуществляются в определенном порядке и направлены на достижение преступной цели»[1]. Это определение наиболее полно отражает характеристику исследуемых нами уголовно-наказуемых противоправных деяний против безопасности дорожного движения.

Под преступлениями против безопасности дорожного движения нами предлагается понимать предусмотренные законодательством общественно опасные, уголовно-наказуемые умышленные деяния одного или нескольких лиц, направленные против безопасности дорожного движения. В этой связи к ним следует отнести нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК) и нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК).

Первая рассматриваемая группа преступлений относится к совершенным по неосторожности. Вторая группа деяний может быть совершена только с прямым умыслом. Несмотря на то, что вопрос о существовании способа преступления с неосторожной формой вины является дискуссионным, нам представляется, что он присущ и умышленным, и неосторожным преступлениям, поскольку входит в объективную сторону состава преступления. При этом следует согласиться с мнением В.Р. Гайнельзянова, что способ совершения неосторожного преступления обычно характеризует лишь волевое поведение преступника в момент самого события преступления[2].

Анализ изученных уголовных дел показывает, что по способам совершения преступлений против безопасности дорожного движения можно выделить следующие:

1. По вине водителей, управляющих транспортом. Согласно правилам дорожного движения (далее по тексту – ПДД) водитель – это лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо, а также обучающий вождению. В 2014 году по данным ГИБДД МВД России на дорогах России произошло 199 720 ДТП, в которых погибло 26 963 человека. За первое полугодие 2015 года произошло 79 199 происшествий; из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств случилось 68 412 ДТП, в которых погибло 8 208 человек, ранено 89 936.

К данной группе относится совершение преступления:

а) в состоянии опьянения. За 2014 год по вине пьяных водителей погибло 3 420 человек; с января по конец июня 2015 года – погибло 1 157 человек, ранено 7 914[4].

Следует отметить, что управление транспортным средством в состоянии опьянения является одним из грубых нарушений ПДД. Это связано с тем, что «опьяневший субъект значительно переоценивает свои интеллектуальные и физические возможности, теряет чувство меры и осмотрительность, а также способность к прогнозированию негативных последствий своего противоправного поведения». При этом алкоголь значительно снижает возможность творческого подхода к экстремальной ситуации, активизирует у человека привычные, шаблонные методы реагирования. Именно поэтому сочетание этих двух факторов – опьянения и тревожности – максимально способствует повышению аварийности среди такого рода лиц в условиях дорожного движения.

В настоящее время согласно изменениям, внесенным в ст. 19 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», законодатель установил полный запрет на употребление веществ, приводящих в состояние опьянения.

Само понятие опьянения раскрыто в ст. 23 УК РФ, где указано, что состояние опьянения может быть вызвано употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ. При расследовании исследуемых преступлений необходимо отличать обычное опьянение от патологического. При последнем у лица возникает болезненное состояние, обусловленное употреблением даже незначительного количества алкоголя, как правило, на фоне сильного физического или психического утомления. Совершение общественно опасных действий (бездействия) в таком состоянии исключает уголовную ответственность, т.к. этот вид опьянения медицина признает разновидностью временного психического расстройства наравне с белой горячкой, алкогольным галлюцинозом, алкогольным параноидом, наркотической абстиненцией.

Следует также отметить, что с целью ужесточения уголовной ответственности Федеральным законом от 31.12.2014 г. №528-ФЗ была криминализована норма (ст. 264.1 УК), предусматривающая ответственность за нарушение дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч.ч. 2, 4 или 6 ст. consultant-plus://offline/ref=6ED1CAE10440098C913426C95621BECE203CE155477AE941C07E65B014A9C410F5CB16A391B863F6w7cDS264 УК РФ либо ст. consultant-plus://offline/ref=6ED1CAE10440098C913426C95621BECE203CE155477AE941C07E65B014A9C410F5CB16A391B863F6w7cDS264.1 УК РФ);

б) в состоянии сильного утомления. Управление автомобилем в состоянии усталости, без необходимых для отдыха перерывов приводит к снижению внимательности и увеличению времени реакции.

Признавая это состояние существенной проблемой, для безопасности дорожного движения, ст. 8 Конвенции «О дорожном движении» указывает, что физическое и умственное состояние водителя «должно позволять ему управлять транспортным средством», а он сам должен «быть знаком... с такими факторами, которые могут повлиять на его поведение, как усталость, прием лекарственных препаратов...».

Опасность такого состояния подтверждается и проведенными исследованиями, которые показали, что вероятность ДТП возрастает, если время вождения превышает 6 часов. При продолжительности управления до 10 часов риск может возрасти на 10-80%, а при увеличении продолжительности труда свыше 10 часов – на 100-150% по отношению к средним показателям. Максимально опасным является увеличение рабочего времени при управлении автомобилем в ночное время.

По исследуемым нами материалам уголовных дел преступлений, совершенных в состоянии сильного утомления, нами не выявлено.

в) при несоблюдении правил маневрирования (нарушение правил при обгоне, объезде препятствия или неровности на дороге, неожиданном выезде из своего ряда, в том числе? на полосу встречного движения, при необходимости уклониться от столкновения или наезда) (выявлено в 26% преступлений).

Под маневрированием согласно п. 8 ПДД следует понимать требования подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой; перед поворотом направо, налево или разворотом заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении; разворот или движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены; уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;

г) при превышении скорости и нарушении скоростного режима при обгоне (по изученным уголовным делам совершено более 48% преступлений). Разрешенная скорость движения транспортных средств регламентирована ст. 10 ПДД РФ. Следует заметить, что к аварийной ситуации приводит нарушение правил обгона в зоне ограниченной видимости, особенно на подъемах, спусках, в том числе на нерегулируемых перекрестках (примыкание второстепенной дороги (дорог) к главной), когда у водителя, движущегося по второстепенной дороге, при перепаде (уклоне) дороги отсутствует достаточная зона видимости и он не имеет возможности «обозревать» обгоняемый автомобиль.

д) при несоблюдении очередности проезда перекрестков (совершено 6% преступлений).

е) при несоблюдении безопасной дистанции движения (совершено 11% преступлений). Согласно п. 9.10 ПДД безопасной дистанцией движения транспортных средств является такая, которая позволяла бы даже при резкой остановке идущей машины избежать столкновения, а также необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения.

Неписанные правила здесь таковы: если скорость движения транспортных средств, движущихся в попутном направлении, равна 60 км/ч, то безопасный интервал составляет 33 м, то есть не меньше половины значения скорости в км/ч. Однако, при плотном интенсивном движении в смешанном транспортном потоке и неудовлетворительных условиях движения (дождь, снег, гололед) вышеуказанный интервал, на наш взгляд, должен равняться по величине как минимум самой скорости движения: 25 км/ч – 25 м; 60 км/ч – 60 м и т.д. В больших городах водители обычно пренебрегают правилом о соблюдении безопасной дистанции, что приводит к ДТП.

ж) ослепление светом фар (совершено 5% преступлений).

з) неподчинение сигналам светофора, дорожным знакам и указателям (совершено 4% преступлений).

2) по причине неправильных действий пешеходов:

Таковыми действиям могут быть: а) неожиданное появление; б) непредсказуемое поведение; в) выход на проезжую часть в запрещенном месте.

По данным ГИБДД МВД России только за первое полугодие 2015 года с участием пешеходов было совершено 28 404 ДТП. Из них 15 319 было совершено по вине водителей автотранспортных средств, в 11 974 случаях были виноваты сами пешеходы; из-за наезда на пешеходов на пешеходных переходах – 7 888, погибло 473, ранено 7 833. Таким образом, каждый третий пешеход, получивший травмы в ДТП, а также каждый шестой погибший были сбиты в зоне пешеходного перехода. Основными причинами ДТП с участием пешехода по изученным уголовным делам были: неожиданное появление пешехода на дороге (10%); нарушение правил движения по обочине (12%) и выход на проезжую часть в запрещенном месте (78%)[4].

Необходимо отметить, что обычно преступления совершаются не одним из указанных способов, а несколькими.

К рассматриваемому элементу криминалистической характеристики также будет относиться способ сокрытия преступления, а также приемы иного противодействия расследованию. Сокрытие преступником следов содеянного и своей причастности к нему может выполняться на любой стадии совершения преступления. Однако, учитывая специфику рассматриваемого вида преступлений, сокрытие возможно только после совершения преступления, а также в период следствия и рассмотрения уголовного дела в суде.

Способы сокрытия преступления могут быть самыми разными: а) преступник скрывается с места происшествия; б) скрывается с места происшествия и устраняет материальные следы преступления (забирает с места происшествия осколки стекла, поврежденные части транспортного средства, устраняет его повреждения и т.д.); в) оставляет транспортное средство и заявляет о его угоне; г) осуществляет подкуп свидетелей преступления.

В период проведения расследования преступник может выдвигать различные версии, перекладывая вину за случившееся на потерпевшего. Также возможны ситуации, когда по просьбе виновных лиц лжесвидетели, не являвшиеся очевидцами ДТП, дают показания о непричастности виновного к преступлению.

В заключение изложенного мы приходим к выводу о том, что под способом совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения нужно понимать систему действий (бездействий) лица в связи с нарушением им правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью, либо смерть человека, а также меры, направленные на противодействие расследованию. Особенности и характеристики способа совершения преступлений против безопасности дорожного движения как элемента криминалистической характеристики необходимо учитывать при выдвигании версий относительно неустановленных обстоятельств совершенного противоправного события, поиска следов и скрывшегося преступника.

Литература:

1. Зуйков Г.Г. Поиск преступников по признакам способов совершения преступления. М., 1970. С. 86.

2. Гайнельзянова В.Р. Особенности криминалистической характеристики преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Евразийский юридический журнал. 2010. №8(27). С. 37.

3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 30.06.2015) «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. № 227, 23.11.1993.

4. Статистика аварийности за 2014-2015 гг.. Официальный сайт ГИБДД России [Электронный ресурс]. Режим доступа URL: <http://www.gibdd.ru>

5. Назаренко Г.В. Уголовно-релевантные психические состояния лиц, совершивших преступления и общественно опасные деяния: Монография. М., 2001. С. 176.

6. Антонян Ю.М., Еникеев М.И., Эминов В.Е. Психология преступника и расследования преступлений. М., 1996. С. 49.

7. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О безопасности дорожного движения» // Российская газета. № 245, 26.12.1995.

8. Чучаев А.И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации // КОНТРАКТ, ИНФРА-М. 2009 // СПС Консультант Плюс.

9. Сборник законодательства РФ, 05.01.2015, №1 (часть I), ст. 81.

10. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. и доп. от 03.03.1992) // Treaty Series. Volume 1732. New York: United Nations, 1999. P. 396-587.

11. Войтенков Е.А. Режим труда и отдыха водителей автомобилей как фактор безопасности дорожного движения: правовые и практические аспекты применения тахографов // Юридический мир. 2010. № 1. С. 21-23.

12. Завидов Б.Д. Расследование дорожно-транспортных происшествий // СПС Консультант Плюс. 2002.

13. *Официальный сайт ГИБДД России [Электронный ресурс]. Режим доступа URL: <http://www.gibdd.ru>*

Literature:

1. *Zuikov G.G. Search of criminals in signs of ways of commission of a crime. M, 1970. Page 86.*
2. *Gaynelzyanova V. R. Features of the criminalistic characteristic of crimes in the sphere of violation of the rules of traffic and operation of vehicles//the Euroasian legal magazine 8 (27). 2010. Page 37.*
3. *The resolution of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 No. 1090 (an edition of 30.06.2015) "About Traffic regulations" (together with "Basic provisions according to the admission of vehicles to operation and an obligation of officials for traffic safety")//the Russian messages, No. 227, 23.11.1993.*
4. *Accident rate statistics for 2014-2015. Official site of traffic police of Russia [An electronic resource]. Mode of access of URL: <http://www.gibdd.ru>*
5. *Nazarenko G. V. Criminal and relevant mental conditions of the persons who committed crimes and socially dangerous acts: Monograph. M, 2001. Page 176.*
6. *Antonyan Yu.M., Enikeev M. I., Eminov of V. E. Psychology of the criminal and investigation of crimes. M, 1996. Page 49.*
7. *The federal law of 10.12.1995 No. 196-FZ (an edition of 13.07.2015) "About traffic safety"//the Russian newspaper, No. 245, 26.12.1995.*
8. *Chuchayev A.I. The comment to the Criminal code of the Russian Federation//KONTRAKT, INFRA-M. 2009//Union of Right Forces the Consultant Plus.*
9. *Collection of the legislation of the Russian Federation, 05.01.2015, No. 1 (part I), Art. 81.*
10. *The convention on traffic (It is concluded in Vienna 08.11.1968) (with amendment and additional of 03.03.1992) // Treaty Series. Volume 1732. New York: United Nations, 1999. P. 396-587.*
11. *Voytenkov E.A. Work-rest schedule of drivers of cars as factor of traffic safety: legal and practical aspects of use of tachographs // Legal world. 2010. No. 1. P. 21-23.*
12. *Zavidov B.D Investigation of road accidents // Union of Right Forces Consultant Plus. 2002.*
13. *Official site of traffic police of Russia [An electronic resource]. Mode of access of URL: <http://www.gibdd.ru>*