

Никулин В.В.

Nikulin V.V.

**ХАРАКТЕРИСТИКА ВИНЫ  
ПРИ НАРУШЕНИИ  
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
(ВОПРОСЫ ТЕОРИИ  
И КВАЛИФИКАЦИИ ДЕЯНИЯ)**

**DESCRIPTION OF GUILT  
IN VIOLATION OF  
TRAFFIC RULES  
AND MAINTENANCE OF  
VEHICLES  
(THE QUESTIONS OF THEORY  
AND QUALIFYING ACTS)**

---

---

**Аннотация:**

*В статье проводится анализ характеристики вины при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.*

**Ключевые слова:**

*Правила дорожного движения, эксплуатация транспортных средств, преступление.*

---

---

---

---

**The summary:**

*The article analyzes the characteristics of fault in case of violation of traffic rules and maintenance of vehicles.*

**Keywords:**

*Traffic rules, maintenance of vehicles, crime.*

---

---

В российской науке уголовного права преобладающей точкой зрения по поводу субъективной стороны преступления является положение о том, что под таковой следует понимать «внутреннюю психологическую характеристику преступного поведения, заключающуюся в психическом отношении преступника к совершаемому преступлению в целом и его отдельным юридически значимым элементам объективного характера». Специфическая особенность субъективной стороны преступления состоит в том, что она не только предшествует исполнению преступления, формируясь в виде мотива, цели, плана преступного поведения, но и сопровождает его от начала до конца преступных действий, представляя собой своеобразный самоконтроль за совершаемыми действиями. И действительно, в содержание вины входит психический процесс, который, протекая в сознании преступника, имеет место при совершении всякого преступления.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), как известно, предполагает неосторожную вину. Как вид преступного поведения это деяние характеризуется определенным комплексом психических процессов, его опосредующих. Эти процессы отличаются целостностью, охватывающей всю преступную деятельность, протекающими в конкретной форме. Субъективный аспект нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является внутренним психическим отношением, что и предполагает в качестве начального пункта анализа психики психических процессов. С точки зрения права, анализ психического процесса предполагает рассмотрение познавательного, волевого и эмоционального аспектов.

В этом смысле нужно заметить, что по поводу законодательной формулировки о неосторожной форме вины (ч. 2 ст. 24 УК РФ) как до ее изменения Федеральным законом от 25 июня 1998 г. (когда речь шла о преступлениях, совершенных «только» по неосторожности), так и после изменения в уголовно-правовой литературе велась и ведется полемика, из которой видно, что версия законодателя далека от совершенства. Мы не намерены вступать в эту дискуссию, поскольку подробное рассмотрение соответствующих вопросов выходит за рамки нашего исследования. Однако ряд моментов применительно к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств требует уточнения.

Данное преступление признается совершенным по легкомыслию, если лицо предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение этих последствий (ч. 2 ст. 26 УК РФ). Как видно, при определении легкомыслия законодатель не касается психического отношения лица к совершаемому общественно опасному действию или бездействию, а ограничивается характеристикой отношения только к последствиям.

Это дало основание для формирования точки зрения, согласно которой при этом виде неосторожности у субъекта отсутствует осознание общественной опасности совершаемого деяния, что признаком легкомыслия является лишь обязанность и возможность такого осознания. По мнению другой группы ученых, лишь исходя из отрицательной социальной оценки возможных последствий, правонарушитель, действующий по легкомыслию, стремится к предотвращению этих последствий, и, следовательно, осознание потенциальной общественной опасности

совершаемого деяния входит в содержание самонадеянности как разновидности вины. То обстоятельство, что при определении легкомыслия законодатель не касается психического отношения виновного к самому деянию, можно объяснить, очевидно, тем, что в соответствии с законом ответственность за неосторожность обычно наступает при наличии общественно опасных последствий.

Поэтому отношение к действию или бездействию не имеет здесь принципиального значения, как при умысле, когда ответственность может наступить только за действия без наступления общественно опасных последствий, указанных в статьях особенной части (за преступления с формальным составом). Кроме того, последствия - это именно тот объективный признак, который придает неосторожному преступлению качество общественной опасности. Поэтому отношение к последствию это по сути и есть отношение к общественной опасности деяния. Соответственно, при совершении преступления по легкомыслию субъект всегда сознает отрицательное значение возможных последствий, а значит, по общему правилу он осознает общественную опасность совершаемого действия или бездействия, которое, поскольку оно чревато социально вредными последствиями, содержит потенциальную угрозу общественной опасности.

Стало быть, одним из важных интеллектуальных элементов неосторожной формы вины при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является осознание виновным общественной опасности своих действий. И хотя этот признак прямо не вытекает из буквы уголовного закона, тем не менее, на наш взгляд, он характерен для состава преступления в виде нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Теперь о втором интеллектуальном признаке легкомысленного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – предвидении деятелем возможности наступления общественно опасных последствий своего деяния. Он имеет сходство с интеллектуальным признаком косвенного умысла, однако при неосторожности речь идет о предвидении не реальной возможности применительно к конкретному случаю, как при умысле, а о предвидении общей возможности или вероятности наступления общественно опасных последствий. В этой связи нельзя не согласиться с В.Г. Макашвили о том, что лицо «осознает лишь абстрактную опасность такого рода деятельности, он представляет, что вообще подобные действия могут вызвать общественно опасное последствие, но исключает реализацию опасности в данном конкретном случае». Далее, при легкомысленном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств предвидение характеризуется тем, что лицо не осознает действительного развития причинной связи, хотя при надлежащем напряжении интеллектуальных способностей может осознать это, то есть виновный несерьезно подходит к оценке тех обстоятельств, которые, по его мнению, должны предотвратить наступление преступного результата, но на самом деле этого не происходит. Именно с наличием этого признака связана специфика волевого элемента легкомыслия, который характеризуется самонадеянным расчетом на предотвращение общественно опасных последствий.

Однако основное отличие легкомыслия при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от косвенного умысла данного деяния заключается в содержании волевого элемента - если при косвенном умысле виновный сознательно допускает наступление общественно опасных последствий, то есть относится к ним одобрительно, то при легкомыслии в сознании виновного отсутствует наступление этих последствий, более того, деятель стремится не допустить их наступления, относится к ним отрицательно, хотя, как мы отмечали, при определенном напряжении интеллектуального потенциала он мог бы понять реальность общественно опасных последствий, но не счел нужным в должной мере напрячь свой интеллект. Таким образом, при легкомыслии расчет на предотвращение общественно опасных последствий оказывается самонадеянным из-за несерьезного подхода к оценке этих обстоятельств.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может быть совершено также по преступной небрежности, когда лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия (ч. 3 ст. 26 УК РФ). При этой форме неосторожности лицо, имея реальную (именно реальную – это принципиальный момент) возможность предвидеть наступление общественно опасных последствий своего деяния, не проявляет концентрации своего интеллектуально-волевого потенциала для того, чтобы совершить необходимые действия для предотвращения преступных последствий, то есть не трансформирует возможность в действительность.

Здесь имеет место своеобразная форма психического отношения виновного к общественно опасным последствиям своего деяния, при которой волевой элемент характеризуется волевым характером совершаемого действия и отсутствием волевых актов, направленных на предотвращение общественно опасных последствий. Такое состояние отражает отсутствие осознания общественной опасности совершаемого действия или бездействия, а также отсутствие предвидения преступных последствий. Соответственно, небрежность представляет собой единственную разновидность вины, при которой виновный не предвидит последствий ни в форме неизбежности (прямой умысел), ни в форме реальной возможности (косвенный умысел) или абстрактной возможности (неосторожность в виде легкомыслия) их наступления, то есть здесь вообще отсутствует позитивная психологическая связь между субъектом преступления и причиненными им преступными последствиями, что, однако, не освобождает от уголовной ответственности, поскольку деятель, как отмечалось, в силу ситуации и своего положения должен был такую связь генерировать. Содержание объективного критерия небрежности (должен проявить необходимую внимательность и осматрительность и предвидеть наступление общественно опасных последствий) раскрывается в юридической литературе неоднозначно. Так, в одном из учебников указывается, что, пользуясь объективным критерием, суд исходит из требований предусмотрительности, которые должны соблюдать лица той профессии, специальности или деятельности, к которой принадлежит или которой занимается виновный, чтобы предотвратить наступление преступного результата, либо из той меры должной предусмотрительности, которая предъявляется к любому члену общества на основании действующих в этом обществе социальных норм.

На наш взгляд, предоставление суду права выбора в применении либо одного либо другого масштаба оценки должной меры мало согласуется с принципом равенства граждан перед законом и не может в полной мере обеспечить единообразия судебной практики по делам о преступлениях, совершенных по небрежности. Кроме того, обращение к мере предусмотрительности, предъявляемой вообще к любому члену общества в известной степени противоречит принципу персональной виновной ответственности и может приводить к недопустимой презумпции, связанной с тем, что любой член общества обязан предвидеть фактически причиненные вредные последствия своих действий. Не меняет ситуации и положение, когда у конкретного лица наличие возможности предвидения наступления вредных последствий своего деяния, согласно еще одной точке зрения, должно соизмеряться с возможностями «среднего благоразумного человека», поскольку здесь объективный критерий раскрывается через субъективный критерий возможности «среднего благоразумного человека», и такой подход достаточно убедительно опровергался еще советским ученым Т.Л. Сергеевой. В этой связи мы полагаем, что предусмотрительность должна прежде всего, исходить из нормативных предписаний, регулирующих отношения, при реализации которых происходит нарушение правил дорожного движения; и лишь при отсутствии таковых, очевидно, исходит из общепринятых правил поведения, и лишь это, последнее, в определенной степени может быть увязано с средне-человеческими возможностями предвидения. Соответственно, при наличии нормативных предписаний об отсутствии обязанности виновного предвидеть наступление общественно опасных последствий исключается вина данного лица за их фактическое причинение.

Важное значение при рассмотрении субъективной стороны автотранспортных преступлений имеет вопрос, относительно каких обстоятельств совершенного деяния необходимо выяснять психическое отношение виновного.

Выяснение психического отношения виновного к действию (бездействию) и к наступившим вредным последствиям имеет важное правовое значение. Это, во-первых, означает установление признаков, относящихся к составу автотранспортного преступления, что необходимо для правильной квалификации преступления; во-вторых, способствует отграничению одних преступлений от других смежных преступлений; в-третьих, помогает выяснению степени общественной опасности виновного и совершенного им преступления и тем самым способствует назначению справедливой меры уголовного наказания. Установление характера психического отношения лица к обстоятельствам, входящим в объективную сторону преступления, - а такими обстоятельствами являются не только вредные последствия, но и само общественно опасное действие (бездействие) - всегда имеет важное значение для правильной квалификации преступления.

Так, С., управляя автомашиной «Запорожец», ехал с женой и двумя детьми по дороге со скоростью 70 км/ч. Проезжая по дороге, С. увидел впереди себя на большом расстоянии Р., 83 лет, который стоял на правой обочине. Р., пропустив грузовую автомашину, начал переходить дорогу. В данной обстановке С. обязан был выбрать такую скорость движения и с таким расчетом, чтобы мог своевременно замедлить движение или остановиться. Он обязан был обратить

внимание и на то, что Р. переходил дорогу, согнувшись вперед и смотря вниз. С. должен был при неосмотрительных действиях со стороны Р. принять необходимые меры для предотвращения опасных последствий. Однако С. указанные меры безопасности не предпринял. Вся его предосторожность заключалась в том, что он подал сигнал и несколько снизил скорость (до 60 - 65 км/час), а среагировал на опасную обстановку путем торможения лишь в тот момент, когда Р. уже подходил к пути следования автомашины. Вследствие того, что С. заблаговременно не принял необходимых мер безопасности, а затормозил автомашину с явным опозданием и в непосредственной близости от Р., он передней частью автомашины сбил Р., который от полученных повреждений вскоре скончался. Здесь по отношению к вредным последствиям у виновного имело место преступное легкомыслие.

Однако преступное легкомыслие по отношению к вредным последствиям не может иметь места в случае, если по отношению к факту совершенного нарушения у виновного имелась преступная небрежность, так как здесь он не предвидит самого факта нарушения, а следовательно, не осознает и возможности наступления вредных последствий. Так, если водитель по рассеянности просмотрел дорожный знак, на котором были указаны особенности дороги (извилистая, кривая, закрытый поворот, железнодорожный переезд и т. д.), и поэтому не принял необходимых мер предосторожности, в результате чего наступили тяжкие последствия, то в данном случае и по отношению к факту нарушения правил движения, и по отношению к наступившим вредным последствиям имеет место преступная небрежность: виновный не предвидел факта нарушения, не предвидел возникновения вредных последствий, но должен был и мог предвидеть как самый факт нарушения, так и наступление вредных последствий.

В другом примере был осужден Н., который, управляя грузовой автомашиной, ехал по улице в сторону моста со скоростью 50 км/час. Подъезжая к железнодорожному переезду, Н. в 150 м впереди себя увидел на переезде К., подметавшую в это время железнодорожное полотно и находившуюся на проезжей части дороги. Увидев на дороге опасность для движения, Н., не снижая скорости, не тормозя, продолжал движение, надеясь объехать К. справа. Когда К. в непосредственной близости от машины выпрямилась, Н., резко затормозил машину, но машина продвинулась "юзом" и сбита передней частью К., которая от полученных повреждений скончалась. Н. сознательно нарушил правила безопасности движения, но по отношению к наступившим вредным последствиям у него имелось преступное легкомыслие, так как он, хотя и предвидел возможность наступления вредных последствий, надеялся их предотвратить. Н. Рассчитывал на свое умение, ловкость и т.д. Надежда его была неосновательной, легкомысленной. Именно это и явилось субъективным основанием для привлечения Н. к уголовной ответственности.

Преступная небрежность в отношении вредных последствий может сочетаться и с преступно-небрежным нарушением правил движения и эксплуатации транспорта, установленных на механическом транспорте. Данная ситуация усматривается в тех случаях, когда виновный не сознавал, но должен был и мог сознавать, что он нарушает какие-либо конкретные правила движения или эксплуатации транспорта. При этом следует подчеркнуть: небрежность предполагает, что субъект мог и должен был предвидеть в общих чертах все возможные вредные последствия своего нарушения, несмотря на то, что в конкретной ситуации они могли развиваться несколько необычно.

В автотранспортных преступлениях нередко, кроме вины водителя, имеет место и вина потерпевшего (переход улицы в неполюженном месте, неожиданное появление перед транспортным средством и т.п.). Необходимо учитывать, что такое поведение потерпевшего не исключает ответственности водителя, если в действиях или бездействии последнего есть все признаки состава преступления, а именно: были нарушены правила дорожного движения, имелась причинная связь между нарушением и наступившими последствиями; он нарушил правила умышленно или по неосторожности, мог и должен был предвидеть наступление указанных последствий и их предотвратить. Что касается потерпевшего, то не исключено его привлечение к ответственности по ст.264 УК.

Здесь важно также, чтобы в каждом конкретном случае устанавливалась не только обязанность, но и реальную возможность лица предвидеть наступившие вредные последствия. Такая возможность, как известно, может быть ограничена и объективными условиями, и субъективными особенностями человека. Иногда суды не учитывают указанные обстоятельства и вменяют в вину лицу такие вредные последствия, которые субъект не только не предвидел, но и не мог предвидеть. Чаще всего это происходит в тех случаях, когда виновный не сознавал сам факт нарушения им правил движения и эксплуатации. Характерно в данном отношении дело Б., который работал шофером грузовой автомашины. Приехав в город, Б. остановил автомашину у тротуара, с тем, чтобы высадить из нее людей. Пассажир Р. вышел из кабины машины и, за-

хлопнув дверцу кабины, сказал шоферу: “Езжай”. Б., проехав метров десять, услышал крик: “Стой!”. Оказалось, что Р. был задавлен правым задним колесом машины. В ходе расследования: было установлено, что, когда Р. вышел из машины и захлопнул дверцу кабины, у него из сумки рассыпалась картошка. Р. полез под машину, чтобы собрать ее. В этот момент машина тронулась, и он попал под колесо. Коллегия признала, что из материалов дела усматривается, что Б. не нарушил правил движения; он не предвидел и не мог предвидеть, что Р. полезет под машину и попадет под колесо. В приведенном примере действия потерпевшего были столь неожиданными, что Б., действительно, не предвидел и не мог предвидеть указанного развития событий. Коллегия вполне обоснованно пришла к выводу о том, что со стороны Б. не было вины, налицо несчастный случай. Как видно, установление точного характера субъективной стороны имеет важнейшее значение для квалификации деяний, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.