

ЮРИДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СТАТЕЙ УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РК ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЛИЦАМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ (СТ. 345 УК РК)

Бакишев К.А., Сыздыкова С.А.
гор. Караганда, РК

Аннотация: в статье авторы обращаются к одной из актуальных проблем современного общества – противодействию дорожно-транспортным происшествиям, влекущим причинение вреда здоровью или смерть потерпевшим, уничтожение или повреждение имущества. В работе указывается, что важная часть профилактики ДТП принадлежит праву, в этой связи авторы дают юридический анализ правонарушения, предусмотренного ст. 345 УК, раскрывают объективные и субъективные признаки этого деяния, его квалифицирующие признаки, проводят отграничение от сходных составов правонарушений. В статье приводятся примеры из судебной практики и нормативное постановление Верховного суда РК «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 г.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, нарушение правил дорожного движения, автотранспорт.

Анализ состояния, динамики и структуры транспортных правонарушений свидетельствует о том, что их количество продолжает неуклонно возрастать. Так, по данным Всемирной организации здравоохранения, в мире ежегодно регистрируется около 60 млн. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибает более 1,25 млн. человек, 20-50 млн. получают тяжелые увечья. В настоящее время автокатастрофа является одной из ведущих причин смерти в глобальных масштабах и прочно занимает первое место в числе десяти основных причин смерти людей в возрасте 15-29 лет. Число погибших равнозначно уничтожению всех жителей среднего города, а число лиц, получивших серьезные ранения, могло составить население крупного города. На уход за пострадавшими расходуется в среднем 425 миллиардов евро в год.

В Казахстане, несмотря на предпринимаемые государством превентивные усилия, заметных и стабильных результатов в деле снижения смертности на дорогах пока добиться не удалось. В дорожно-транспортных происшествиях ежегодно гибнет более 2 тыс. человек и свыше 17 тыс. получает ранения. На 100 пострадавших в среднем приходится 10 погибших. По уровню аварийности автотранспорта и тяжести последствий наша страна в 5-8 раз превышает такие развитые в экономическом отношении государства, как Великобритания, Германия, Италия, Франция, США, Япония, хотя по уровню автомобилизации (количеству автотранспортных средств на 1000 жителей) значительно отстает от них. Более того, травматизм пешеходов в Казахстане остается одним из самых высоких среди стран Содружества Независимых Государств. Без преувеличения можно сказать, что транспортные правонарушения относятся к числу наиболее распространенных и обладающих высокой степенью общественной опасности деяний, потому обеспечение безопасности в сфере функционирования транспорта на современном этапе развития общества относится к числу актуальных проблем.

В деле противодействия автотранспортным правонарушениям важная роль отводится и праву, в этой связи теоретический и практический интерес представляет юридический анализ нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства (ст. 245 УК РК). Рассматриваемая уголовно-правовая норма в силу типичности и широкой распространенности деяния применяется в судебной практике значительно чаще, чем остальные нормы о транспортных правонарушениях в главе Особенной части УК, вместе взятые.

Непосредственный объект правонарушения - общественные отношения (интересы) в сфере обеспечения безопасности движения или эксплуатации механических автотранспортных средств. Согласно ст. 1 Закона РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г., *безопасность дорожного движения – это состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также от негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения.* Таким образом, понятие «безопасность движения» включает в себя широкий круг общественных отношений, возникающих по поводу осуществления нормальной безаварийной работы автотранспорта, безопасности жизни и здоровья людей, сохранности имущества, окружающей природной среды. **Дополнительным объектом** правонарушения являются жизнь и здоровье граждан либо сохранность имущества.

Для правильной квалификации важно определить **предмет** правонарушения. Согласно ч. 1 ст. 345 УК – это автомобиль, троллейбус, трамвай либо *другие механические транспортные средства.* Под другими механическими транспортными средствами понимаются тракторы, мотоциклы и самоходные машины (экскаваторы, автокраны, грейдеры, катки) (п. 8 ст. 3 УК). Таким образом, предметом автотранспортного правонарушения являются механические транспортные средства, приводимые в движение двигателем: автомобили (автобусы, легковые и грузовые автомашины), мототранспорт (мотоциклы, мотороллеры), электротранспорт (трамваи, троллейбусы), трактора и иные самоходные машины (скреперы, грейдеры, асфальтоукладчики, дорожные катки, экскаваторы, самодвижущиеся краны и т. д.). Не являются предметом правонарушения мопеды, оборудованные двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см. и имеющие максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час, велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками, а также гужевого транспорт.

Объективная сторона правонарушения характеризуется тремя обязательными признаками: а) нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; б) наличием вредных последствий, указанных в законе; в) причинной связью между нарушением указанных правил и наступившими вредными последствиями.

Диспозиция ст. 345 УК имеет бланкетный характер и для правильной квалификации правонарушения следует обратиться к Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. и Правилам дорожного движения – основным нормативным актам, регламентирующим правовые основы и общие условия функционирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в Республике Казахстан, права и обязанности всех участников дорожного движения. Для привлечения к уголовной ответственности лица, управлявшего транспортным средством, следует установить сам факт нарушения правил, допущенных водителем, и конкретные пункты нарушенных правил. В противном случае возможны ошибки в квалификации деяния.

Так, К. был осужден судом к четырем годам лишения свободы за то, что, управляя автомашиной ВАЗ, превысил скорость движения и, не справившись с управлением, сбил пешехода, который от полученных травм скончался на месте происшествия. Судебная коллегия по уголовным делам Карагандинской области, изучив дело, вернула его на дополнительное расследование, указав, что суд первой инстанции в приговоре только описал обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и не указал, какие пункты Правил дорожного движения нарушены виновным и в чем это нарушение выразилось. [1]

Верховный суд РК в нормативном постановлении от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» прямо указал нижестоящим судам, что «в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого, в обвинительном заключении (протоколе обвинения, протоколе упрощенного досудебного производства), приговоре (постановлении) суда должно содержаться указание о том, какие конкретно пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены виновным, а также должно быть раскрыто содержание этих нарушений». [2]

Правонарушение может быть совершено путем действия или бездействия. Анализ практики показывает, что *нарушение правил дорожного движения* чаще всего выражается в превышении скорости, несоблюдении очередности проезда перекрестков, неподчинении сигналам светофоров, выезде на встречную полосу движения, неправильном обгоне, и т. п.

Нарушением правил эксплуатации признается управление технически неисправным транспортом, перевозка людей или грузов в необорудованной автомашине, перевозка негабаритных грузов, запрещенных горючих или взрывоопасных предметов (веществ), стоянка транспорта в ненадлежащем месте, управлении автомашиной в болезненном или утомленном состоянии, в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения и др. Так, в январе 2018 г. в Актюбинской области сгорел автобус с трудовыми мигрантами, который направлялся из Узбекистана в Россию. Было установлено, что во время движения автобуса пассажиры обогревались паяльной лампой. Внезапно в салоне вспыхнул пожар, в котором погибли 52 человека.

Судебной практике известны случаи нарушения при производстве ремонтных, погрузочно-разгрузочных, уборочных и тому подобных работ во время движения автомашины. При этом нарушаются другие объекты уголовно-правовой охраны – жизнь, здоровье человека, безопасные условия труда, потому виновный должен отвечать не по ст. 345 УК, а за нарушение правил, правил охраны труда, производства определенных работ, или за правонарушения против жизни и здоровья граждан. В этом отношении характерен следующий пример.

Так, Г. на автомашине ЗИЛ подъехал к рабочим, производящим ремонт дороги, чтобы выгрузить щебень. При движении задним ходом он не убедился в безопасности маневра и смертельно травмировал рабочего. Органы следствия квалифицировали деяние как неосторожное причинение смерти. Суд, тщательно изучив обстоятельства дела, указал, что Г. в момент наезда на потерпевшего непосредственно к разгрузке щебня еще не приступал, поэтому его действия следует рассматривать как нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств. [3]

Вывод суда о виновности лица может быть сделан только на основе тщательного исследования места и времени дорожно-транспортного происшествия, погодных

условий, видимости, состояния дорожного покрытия, технического состояния транспортного средства, роли каждого участника дорожного происшествия и других немаловажных обстоятельств.

Состав правонарушения материальный и ответственность водителя возможна только в случае наступления вредных последствий, указанных в ст. 345 УК - причинение средней тяжести вреда здоровью человека (ч.1); причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 2); смерть человека (ч. 3); смерть двух или более лиц (ч. 4). При этом вред может быть причинен только третьим лицам, включая членов семьи и родственников виновного. Если же пострадал сам виновник аварии, то уголовная ответственность по рассматриваемой уголовно-правовой норме исключается.

Степень тяжести причиненного вреда здоровью потерпевшего определяется путем проведения судебно-медицинской экспертизы в соответствии с Инструкцией по организации и производству судебно-медицинской экспертизы, утвержденной приказом Министра здравоохранения РК от 20 мая 2010 г.

На практике возможна ситуация, когда рассматриваемым правонарушением вред различной степени тяжести одновременно причиняется нескольким потерпевшим. Согласно разъяснению нормативного постановления Верховного суда РК от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», такое деяние надлежит квалификации по той части ст. 345 УК, предусматривающей ответственность за наиболее тяжкое последствие. Деяния с различными вредными последствиями, совершенные одним лицом в разное время и не связаны между собой, должны квалифицироваться по совокупности правонарушений. Понятие смерти потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии должно трактоваться точно так же, как оно понимается применительно к составам правонарушений против жизни человека.

Причинная связь между действием водителя и наступившими вредными последствиями обладает сложным, специфическим характером. Ее специфика заключается в том, что вредные последствия нередко являются результатом взаимодействия целого ряда причин и условий (большой частью объективно неблагоприятных), от субъекта не зависящих и ему не подвластных, но среди которых обязательно присутствует фактор в виде нарушения специальных правил. Ими могут быть не только противоправные действия водителей, но и неправильное поведение других участников дорожного движения, неисправность транспортного средства, сложные погодные условия и т. д. Поэтому на практике установление причинной связи по делам данной категории представляет определенную трудность.

Так, Ю. был осужден судом по ч. 2 ст. 296 УК к пяти годам лишения свободы за совершение правонарушения при следующих обстоятельствах: управляя автомашиной, он увидел женщину, стоящей на середине проезжей части. Полагая, что она его пропускает, Ю. продолжил движение. Когда расстояние сократилось до десяти метров, она неожиданно побежала. Во избежание наезда водитель резко затормозил, но наезда на пешехода избежать не удалось. От полученных травм женщина скончалась на месте происшествия. Суд в приговоре указал, что Ю. нарушил п. 11.1. Правил дорожного движения. На приговор суда поступил протест заместителя председателя Верховного суда РК, в котором предлагалось его отменить за отсутствием в действиях Ю. состава преступления. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного суда РК согласилась с протестом и отметила в определении, что водитель следовал с допустимой скоростью,

соответствовавшей с интенсивностью движения, дорожным и метеорологическим условиям, а при возникновении опасности принял все зависящие от него меры для предотвращения наезда на пешехода. Причиной происшествия стали неправильные действия самой потерпевшей, переходившей дорогу в неполюженном месте. [4]

Как видно приведенного примера, причинная связь исключается, если нарушение правил не было допущено, а водитель не имел технической возможности избежать наезда, или установлено, что аварийная ситуация возникла по вине других водителей или потерпевших. Если Ю. сбил бы женщину в результате превышения скорости, проезда на запрещающий сигнал светофора и т. д., то отсутствие технической возможности предотвратить вредные последствия не имело бы юридического значения.

На развитие причинной связи нередко влияет состояние здоровья потерпевшего. Так, У., управляя автомашиной «Москвич», превысил скорость и допустил столкновение со встречным автомобилем. В результате пассажир К. от полученной травмы скончался в больнице. По заключению судебно-медицинской экспертизы смерть наступила от острой кровопотери на фоне тяжелого хронического заболевания – лейкоза с нарушением свертываемости крови и анемии. Легкий вред здоровья, причиненный К., сам по себе не мог повлечь наступления его смерти. Неверно оценив заключение экспертизы, органы следствия квалифицировали действия У. по ч. 2 ст. 345 УК. Суд напротив, тщательно исследовав обстоятельства дорожно-транспортного происшествия и заключение судмедэксперта, не выявил причинной связи между действиями У. и смертью потерпевшего, и потому оправдал водителя.[5]

Таким образом, факт нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наличие вреда еще не указывает на существование между ними причинной связи. Действия водителя могут рассматриваться в качестве непосредственной причины последствий, когда имеются необходимые связи, т. е. когда вредный результат явился закономерным следствием неправомерного поведения лица, при отсутствии которого он вообще не мог бы наступить. Если водитель своими неправомерными действиями создавал помехи движению, в результате чего другие участники движения вынужденно причинили вред третьим лицам (например, выехали на тротуар и сбили пешехода), действия второго водителя в этом случае расцениваются по правилам крайней необходимости (ст. 34 УК), либо невиновного причинения вреда (ст. 19 УК). Причинная связь также налицо, когда водитель, будучи ослепленным встречным транспортом, не остановил свою автомашину и совершил наезд на пешехода.

На практике все чаще встречаются случаи, когда вред потерпевшему причиняется совместными (но не согласованными) действиями различных участников движения. Причинная связь в таких деяниях носит опосредованный характер, вследствие чего ей не всегда дается правильная юридическая оценка. Например, водитель Ш. в состоянии алкогольного опьянения на автомашине ВАЗ с пассажирами и со скоростью 80 км/час двигался по шоссе. Приближаясь к перекрестку, он увидел автомашину, выезжавшую на главную дорогу, но продолжил движение, полагая, что водитель этой автомашины С. уступит ему дорогу, как имеющему право преимущественного проезда. Но этого не произошло и в результате произошло столкновение автомашин, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью пассажирки С., а самому Ш. – причинение средней тяжести вреда здоровью. Автотехническая экспертиза заключила, что водители машин располагали технической возможностью предотвратить столкновение. Оба водителя были преданы суду. С. был осужден, а Ш. – оправдан. В приговоре суда было указано, что превышение скорости движения последним не находилось в причинной связи с

наступившими последствиями. [6]

Такое решение суда ошибочно, т. к. нарушение правил дорожного движения не освобождало Ш. от обязанностей принять все возможные меры по предотвращению аварии и, согласно заключению эксперта, такой возможностью он располагал. В создавшейся дорожной обстановке состояние алкогольного опьянения, несомненно, помешало ему избежать столкновения.

Верховный суд РК в нормативном постановлении от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» указал, что при расследовании подобных случаев нижестоящим судам «следует выяснять, действия кого из них создали другим водителям препятствия или опасность для движения, имели ли последние техническую возможность и предприняли ли все меры к тому, чтобы избежать наезда или столкновения с другим транспортным средством или иным препятствием, оказавшимся на его пути, а также обращать внимание на то, был ли соблюден водителем пункт 10.1 Правил дорожного движения, согласно которому он должен выбирать скорость движения, обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства». Если наступившие вредные последствия явились результатом совместных действий нескольких лиц, то к лицам, управлявшим транспортным средством, применяется ст. 345 УК. К другим участникам дорожного движения (пешеходам, велосипедистам и др.) в этих случаях применяется ст. 351 УК (Нарушение действующих на транспорте правил).

Таким образом, причинную связь в правонарушении, предусмотренном ст. 345 УК, следует считать установленной, когда нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств предшествовало наступлению вредных последствий; оно было необходимым условием наступления вреда либо превратило возможность наступления в действительность.

Правила дорожного движения действуют на всей территории Республики Казахстан и водители обязаны соблюдать их повсеместно, потому ответственность по ст. 345 УК наступает независимо от места, где было совершено преступление: на шоссе, проселочной дороге, во дворе, на территории предприятия, железнодорожном переезде.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется неосторожной формой вины в виде самонадеянности или небрежности. Такой вывод непосредственно вытекает из диспозиции ст. 345 УК. Установление вида неосторожности имеет значение для правильной квалификации содеянного, определения степени вины и, наконец, индивидуализации наказания, выбора профилактических мер воздействия на осужденного.

Субъект самонадеянности предвидит возможность наступления общественно опасных последствий нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. Этот расчет опирается, например, на большой водительский стаж, техническое состояние автомашины, знание участка дороги и уровня интенсивности движения по ней и т. п. Субъект небрежности вообще не предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен и мог предвидеть эти последствия.

При самонадеянности следует выяснить, какие именно обстоятельства укрепляли уверенность лица в том, что вредные последствия не наступят. При небрежности – в силу чего субъект был обязан предвидеть общественно опасные последствия, какие у

него имелись основания их предвидеть.

В процессе квалификации анализируемого деяния определенную сложность представляет разграничение самонадеянности и косвенного умысла. В таких случаях следует обратиться к анализу объективной стороны конкретного правонарушения. Только характер действия (бездействия) может объективно свидетельствовать о помыслах виновного, его отношении к деянию и вредным последствиям. Например, Ф. в состоянии опьянения двигался на тракторе по улице. Поравнявшись с двумя пешеходами, он из хулиганских побуждений резко развернул трактор и прижал их к забору. В результате один из пешеходов погиб, виновный был осужден за умышленное убийство. [7] В данном случае Ф. сознавал общественную опасность своего действия, предвидел возможность смертельного исхода в отношении потерпевшего и сознательно допускал это. Следовательно, это деяние совершено с косвенным умыслом.

Верховный суд РК в п. 10 нормативного постановления от 29 июня 2011 г. «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» разъяснил нижестоящим судам, что «если лицо умышленно использовало транспортное средство с целью убийства, причинения вреда здоровью либо уничтожения или повреждения чужого имущества, содеянное следует квалифицировать по статьям о преступлениях против личности либо против собственности».

Субъектом анализируемого правонарушения может быть любое физическое вменяемое лицо, достигшее 16 лет, управляющее механическим автомобильным или городским рельсовым транспортным средством. При этом не имеет значения, управлял ли он собственным транспортным средством или принадлежащим государственной, общественной или иной организации, наличие или отсутствие права управления автомашиной.

Не могут быть субъектами деяния военнослужащие или военнообязанные во время прохождения учебных сборов. Такие лица отвечают по ст. 463 УК (нарушение правил вождения машин), т. к. посягают на установленный порядок несения воинской службы. В то же время случаи нарушения военнослужащими или военнообязанными правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие вредные последствия при движении на боевой машине по населенному пункту, надлежит квалифицировать по ст. 345 УК.

Уголовное правонарушение, предусмотренное ст. 345 УК, следует отличать от смежных транспортных правонарушений – нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта (ст. 344 УК), управления транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения, а равно передача управления транспортным средством такому лицу или допуск к управлению транспортным средством такого лица (ст. 346 УК), нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 351 УК).

Отличия заключаются в предмете и субъекте уголовных правонарушений. Если предметом деяния, указанного в ст. 344 УК, является железнодорожный, воздушный, морской или речной транспорт, а его субъектом лицо, которое в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязано соблюдать правила безопасности или эксплуатации указанных видов транспорта, то предметом деяния, указанного в ст. 345 УК, является автомобильный и городской рельсовый транспорт, а его субъектом лица,

управляющие этим видом транспорта.

Водитель, ранее лишенный права управления транспортными средствами, за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, допущенное им в состоянии опьянения, в случае наступления вредных последствий в виде тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, смерти человека или смерти двух или более лиц, отвечает по ст. 346 УК. Если нарушение правил дорожного движения, повлекшее указанные последствия, допущено лицом в состоянии опьянения, не лишенным ранее права управления транспортными средствами, ответственность наступает по соответствующей части ст. 345 УК.

Субъектом уголовного правонарушения, указанного в ст. 351 УК, могут быть только пассажиры, пешеходы и др.

Анализируемое уголовное правонарушение может быть сопряжено с неправомерным завладением автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угоном) (ст. 200 УК). В этом случае действия лица, совершившего угон и затем нарушившего правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие вредные последствия, квалифицируются по совокупности ст. ст. 200 и 345 УК.

Список литературы:

1. Архив суда Советского района г. Караганды. Дело № 1-250.
2. О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Нормативное постановление Верховного суда РК от 29 июня 2011. // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P110000003S>.
3. Архив суда Целиноградского района Акмолинской области. Дело № 1-160.
4. Архив суда Алатауского района г. Алматы. Дело № 1315.
5. Архив суда Алатауского района г. Алматы. Дело № 1-584.
6. Архив суда Советского района г. Алматы. Дело № 1-377.
7. Сб. постановлений Президиума и определений Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда РСФСР. 1964-1972. – М.: Юрид. лит., 1974. – С.224.