

*А.И. Сахарчук, аспирант Института государства и права НАН Беларуси*

## **НЕКОТОРЫЕ ДИСКУССИОННЫЕ ВОПРОСЫ СУБЪЕКТИВНОЙ СТОРОНЫ ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

*Рассматриваются вопросы субъективной стороны преступления, предусмотренного ст. 317 УК Республики Беларусь. Анализируется содержание вины водителя, нарушение правил которым повлекло наступление общественно опасных последствий. Обосновывается несостоятельность выделения различных форм вины в отношении деяния и последствий. Затронута проблема разграничения умысла и неосторожности к последствиям нарушения правил. Обращается внимание на такую разновидность неосторожности, как преступное невежество. Рассматриваются спорные вопросы, касающиеся*

*интеллектуального момента легкомыслия и небрежности. Оценивается предложение о дифференциации ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в зависимости от вида неосторожности. Заключение представлено в виде обобщающих выводов, направленных на совершенствование практики применения уголовного закона.*

Проблематике субъективной стороны нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств посвящено немало научных работ. Она изучалась не только в рамках юридического анализа состава преступления [7; 8; 9; 10; 17; 20; 21], но и при исследовании отдельных аспектов данного элемента состава преступления [1; 4; 11; 18]. Однако по ряду принципиальных вопросов в доктрине уголовного права до настоящего времени нет единства взглядов и это предопределяет необходимость их теоретического осмысления.

Несомненным достоинством действующего УК является прямое указание в самом уголовном законе на отношение неосторожной формы вины к опасному результату нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В диспозиции ст. 206 УК БССР 1960 г. признаки, характеризующие субъективную сторону преступления, не раскрывались, что не способствовало единообразному пониманию содержания вины водителя и порождало определенные трудности в применении нормы на практике. Так, в публикациях 60–70-х гг. минувшего века некоторые авторы причисляли даже косвенный умысел к последствиям при совершении транспортных преступлений.

В постановлении пленума Верховного суда СССР от 9 апреля 1965 г. № 2 разъяснялось, что в автотранспортных преступлениях отношение виновного к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств может выражаться как в форме умысла, так и в форме неосторожности, а к наступившим последствиям только в форме неосторожности (п. 2) [14, с. 11]. Такое толкование способствовало широкому распространению мнения о том, что анализируемому преступлению свойственна смешанная (двойная, сложная) форма вины, в основе которого лежит выделение различных форм вины в отношении деяния и последствий. Отметим, что данной концепции придерживаются и некоторые современные ученые [3, с. 24; 7, с. 39; 8, с. 135].

Конструктивная критика концепции «смешанной» формы вины содержится в работах Г.З. Анашкина [1, с. 37–38], Н.В. Лясс [11, с. 109], В.К. Глистина [10, с. 86–87], В.И. Ткаченко [20, с. 15–16], И.М. Тяжковой [21, с. 132–133] и других ученых [15, с. 10; 24, с. 19].

Так, Г.З. Анашкин, указывая, что согласно общетеоретической конструкции вины «...умысел и неосторожность определяются в совокупности как социально-психологическое отношение лица к совершаемым им действиям и к их вредным общественно опасным последствиям», делал вывод о недопустимости дробления «...субъективной стороны состава одного и того же преступления на вину в отношении к действиям и вину в отношении к последствиям» [1, с. 38]. «Вина как определенное психическое отношение лица к преступлению охватывает собою все компоненты преступления, – писал В.К. Глистин, – и потому нет и не может быть умысла или неосторожности к отдельным составным частям объективной стороны» [10, с. 87]. И.М. Тяжкова отмечает, что «...закон не требует установления формы вины в отношении деяния в материальных составах неосторожных преступлений. В нем говорится об осознанности опасности своего поведения лишь при совершении умышленных преступлений. В неосторожных же преступлениях согласно закону учитывается лишь возможность осознания наступления общественно опасных последствий» [21, с. 133].

Наряду с иными проблемами концепция смешанной формы вины не позволяла однозначно определить, умышленными или неосторожными являются автотранспортные преступления, поэтому в постановлении пленума Верховного суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11 было дано иное разъяснение: «...преступления, предусмотренные ст.ст. 211, 211<sup>2</sup>, 213, 252 УК РСФСР и соответствующими статьями УК других союзных республик, должны рассматриваться как совершенные по неосторожности, поскольку субъективную сторону этих деяний определяет неосторожное отношение лица к возможности наступления общественно опасных последствий при нарушении им правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств» (п. 5) [13, с. 696]. Такое же разъяснение содержал п. 13 постановления пленума Верховного суда Республики Беларусь от 17 декабря 1998 г. № 8 [12, с. 14].

Не свойственна исследуемому преступлению и сложная вина, под которой в ст. 25 УК понимается сочетание умысла и неосторожности при совершении преступления. Сложная вина имеет место при умышленном совершении преступления и неосторожности, приведшим к наступившим в результате этого преступления последствиям, с которыми закон связывает повышенную ответственность. Применительно к ст. 317 УК само по себе нарушение правил, даже сознательное, является административным правонарушением, а преступным оно становится, когда влечет наступление указанных в

УК последствий. Из этого следует, что необходимого для сложной вины сочетания форм вины в данном случае быть не может. Таким образом, преступление, предусмотренное ст. 317 УК, является неосторожным.

Если причинение потерпевшему смерти или телесных повреждений охватывалось умыслом виновного, то основным непосредственным объектом преступления выступает уже не безопасность движения или эксплуатации транспортного средства, а жизнь или здоровье человека. Нарушение правил в данном случае является способом причинения смерти либо телесных повреждений, а само транспортное средство используется как орудие преступления, поэтому содеянное образует умышленное преступление против жизни и здоровья. Нельзя согласиться с суждением Н.И. Загородникова о квалификации такого рода деяний по совокупности преступлений: «...по соответствующей статье, предусматривающей нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, и по статье, предусматривающей преступления против здоровья» [5, с. 162–163]. Реальная совокупность преступлений имеет место в случаях, когда виновным последовательно совершены два самостоятельных преступления, одно из которых является транспортным, а другое – против жизни и здоровья.

Особую сложность для квалификации представляют ситуации, когда при нарушении соответствующих правил водитель действует с косвенным умыслом, так как по содержанию последний имеет существенное сходство с легкомыслием. О косвенном умысле может говорить сознательное грубейшее нарушение водителем правил (например, управление транспортным средством в состоянии сильного алкогольного опьянения), совершаемое в обстановке, создающей реальную опасность для жизни и здоровья людей, что и осознает виновный. Важно учитывать, что лицо сознательно допускает наступление общественно опасных последствий не только тогда, когда оно вовсе не рассчитывает на их предотвращение, но и когда его расчет основан лишь на везении, случайных обстоятельствах, благодаря которым предвиденное им последствие может не наступить. При легкомыслии лицо активно не желает наступления вредных последствий, однако расчет на их предотвращение, хотя и построен на конкретных и объективных обстоятельствах, носит легкомысленный характер, является недостаточно обоснованным, поверхностным.

Игнорирование возможного наличия в содеянном косвенного умысла и ориентация на квалификацию абсолютного большинства нарушений правил дорожного движения, повлекших опасный результат, по ст. 317 УК не способствует достижению превентивных целей уголовной ответственности. У граждан создается представление о бессилии уголовного закона, основанное на том, что он якобы слишком снисходителен к водителям, по умыслу которых произошло дорожно-транспортное происшествие. Однако в действительности никакого изъятия в УК нет, а проблема обусловливается неверной правовой оценкой: вместо ст. 139, 147, 149 применяется ст. 317 УК. В связи с этим обратим внимание, что неосторожность по отношению к наступившим последствиям не должна восприниматься как сама собой разумеющаяся. «Тонкую грань между косвенным умыслом и легкомыслием водителя может определить практик только на основании всесторонней оценки всех обстоятельств дела и, прежде всего, степени, характера и объема допущенных водителем нарушений» [19, с. 69].

С другой стороны, следует учитывать, что ни грубое осознанное нарушение водителем соответствующих правил, ни тяжесть наступивших последствий, взятые как таковые, еще не свидетельствуют об умысле виновного на лишение жизни или причинение телесных повреждений. Недопустима квалификация содеянного по нормам об ответственности за умышленные преступления против жизни и здоровья под впечатлением тяжелых последствий дорожно-транспортного происшествия только на основании того, что водитель сознательно нарушил те или иные правила, без учета всех иных обстоятельств дела.

Обосновывая наличие у водителя косвенного умысла, некоторые авторы ссылаются на то, что лицо управляло транспортным средством в отсутствие соответствующего права и необходимого водительского опыта [2, с. 78; 18, с. 45–46]. По нашему мнению, само по себе данное обстоятельство свидетельствует об особой разновидности неосторожности, выделяемой в уголовно-правовой литературе как «преступное невежество» [4, с. 20; 15, с. 11; 22, с. 151–152], содержащее признаки как легкомыслия, так и небрежности. Легкомыслие проявляется в том, что лицо заведомо вторгается в деятельность, требующую специальной подготовки и навыков. «Отсутствие возможности предвидеть конкретные нарушения Правил и конкретные последствия этих нарушений, – писал П.С. Дагель, – в подобных ситуациях компенсируется сознанием или возможностью сознания общей опасности совершаемых действий» [4, с. 20].

Заметим, что типичной является ситуация, в которой водитель сознательно не допускает и не относится безразлично к участию в тяжелом дорожно-транспортном происшествии транспортного средства под его управлением, поскольку это сопряжено с риском для него самого. В специальной литературе отмечается, что «умышленное нарушение правил движения (выезд на красный сигнал светофора, сознательное превышение скорости на опасном участке дороги и т. п.) очень часто сопряжено с возможностью причинения телесных повреждений самому водителю, и это обстоятельство убедительно свидетельствует о том, что водитель отнюдь не безразлично относился к возможности наступления тяжких последствий, а рассчитывал их определенным образом предотвратить» [16, с. 16]. «Излишне доказывать, – отмечал Б.А. Куринов, – что крайне редки случаи, когда шофер желает или сознательно допускает свою собственную гибель» [9, с. 94].

Неоднозначно решается в науке уголовного права вопрос об интеллектуальном моменте видов неосторожной формы вины применительно к рассматриваемому преступлению. Некоторые ученые полагают, что при легкомыслии виновный всегда сознает общественную опасность своего поведения. «Предвидение возможности наступления вредных последствий возможно лишь при сознании нарушения правил» [20, с. 14]. Но другие ученые придерживаются взгляда, согласно которому то или иное нарушение при легкомыслии может совершаться как осознанно, так и неосознанно [21, с. 132; 22, с. 148]. Последняя точка зрения объясняется следующим. Ситуация, когда лицо понимает, что его деяние нарушает определенные правила и является общественно опасным, наиболее типична. Однако возможны случаи, когда лицо убеждено в том, что деяние не повлечет никаких опасных последствий, и поэтому не осознает общественной опасности совершаемого деяния. С учетом этого сознание виновным общественной опасности деяния не отнесено законодателем к обязательным признакам интеллектуального момента легкомыслия. Таким образом, отсутствие в уголовном законе указания на осознание виновным, действующим легкомысленно, общественно опасного характера совершаемого им деяния не является пробелом закона, как об этом пишет А.Г. Рублев [17, с. 6, 12], предлагающий дополнить ст. 26 УК России уточнением, что при легкомыслии лицо осознает общественную опасность своего деяния.

Представляется ошибочным мнение о том, что при небрежности правила нарушаются только неосознанно [23, с. 580]. Интеллектуальный момент небрежности характеризуется отсутствием у виновного как конкретного, так и абстрактного предвидения возможности наступления общественно опасных последствий своего деяния. Соответствующие правила могут нарушаться виновным осознанно либо неосознанно, но главное, что при этом лицо не предвидит наступление преступного результата совершаемого деяния.

Э.А. Саркисова предлагает дифференцировать ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств «...в зависимости от вида неосторожности (легкомыслия или небрежности), предусмотрев более строгие санкции за умышленное грубое нарушение указанных правил» [19, с. 70]. В теории уголовного права подобные предложения высказывались и ранее [6, с. 41].

Однако правила могут нарушаться виновным сознательно и при легкомыслии, и при небрежности. Думается, что различие указанных видов неосторожной формы вины, состоящее в том, что при легкомыслии у виновного имеется абстрактное представление о возможности наступления опасных последствий, а при небрежности такое предвидение отсутствует, не может служить основанием для законодательной дифференциации ответственности виновных в зависимости от того, по легкомыслию или по небрежности наступили названные в ст. 317 УК Республики Беларусь последствия.

Общественная опасность содеянного резко повышается в том случае, когда виновный, нарушая правила, умышленно причиняет потерпевшему телесные повреждения или смерть, поэтому в уголовном законе ответственность водителей должна быть дифференцирована в зависимости от формы вины по отношению к последствиям нарушения правил, а факт сознательного нарушения водителем правил, повлекшего совершение преступления по неосторожности, должен учитываться при индивидуализации ответственности. Именно такой подход реализован в действующем УК. При умысле (прямом или косвенном) виновного на причинение смерти или телесных повреждений путем нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств содеянное квалифицируется по статьям гл. 19 УК. Если нарушение тех или иных правил повлекло названные последствия по неосторожности, деяние образует состав преступления, предусмотренного ст. 317 УК, а сознательное нарушение правил является обстоятельством, отягчающим ответственность (п. 16 ч. 1 ст. 64 УК).

Подводя итог, подчеркнем, что субъективная сторона рассматриваемого преступления характеризуется неосторожной формой вины, которая может выражаться в виде легкомыслия или небрежности. Соответствующие правила могут нарушаться водителем осознанно либо неосознанно. В каждой конкретной ситуации необходимо скрупулезно анализировать все обстоятельства дела для установления психического отношения лица к нарушению им правил и последствиям этого нарушения, имея в виду, что в случае, когда водитель не желал, но сознательно допускал наступление опасных последствий либо относился к ним безразлично, содеянное подлежит квалификации по статьям гл. 19 УК.

Полагаем, что реализованный в действующем УК подход оптимально позволяет учитывать содержание вины водителей, нарушение правил со стороны которых повлекло наступление указанных в ст. 317 УК последствий.

#### Библиографические ссылки

1. Анашкин, Г. Форма вины в автотранспортных преступлениях / Г. Анашкин // Социалист. законность. 1971. № 12.
2. Боровиков, В.Б. Некоторые вопросы уголовно-правовой борьбы с автотранспортными преступлениями / В.Б. Боровиков // Уголовно-правовые средства борьбы с преступностью : межвуз. сб. науч. тр. / Омск. высш. шк. милиции МВД СССР ; редкол. : М.П. Клейменов [и др.]. Омск, 1983.
3. Бохан, А.П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / А.П. Бохан ; Рост. юрид. ин-т МВД России. Ростов н/Д, 2002.
4. Дагель, П. Субъективная сторона автотранспортных преступлений / П. Дагель // Совет. юстиция. 1968. № 19.
5. Загородников, Н.И. Преступления против здоровья / Н.И. Загородников. М. : Юрид. лит., 1969.
6. Иванова, В.В. Уголовная ответственность лиц, управляющих транспортными средствами, за нарушения правил эксплуатации и безопасности дорожного движения : учеб. пособие / В.В. Иванова. Якутск : Изд-во Якут. гос. ун-та, 1990.
7. Калмыков, В.Т. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : учеб. пособие / В.Т. Калмыков, М.М. Бобровник. Гродно : ГрГУ, 1997.
8. Коробеев, А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2003.
9. Куринов, Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность / Б.А. Куринов. М. : Юрид. лит., 1976.
10. Курс советского уголовного права : в 5 т. / Ленингр. гос. ун-т. Л. : Изд-во ЛГУ, 1981. Т. 5 / В.К. Глистин [и др.] ; отв. ред. Н.А. Беляев.
11. Лясс, Н.В. Субъективная сторона преступлений на автотранспорте / Н.В. Лясс // Правоведение. 1972. № 3.
12. О судебной практике по делам о транспортных преступлениях ( ст. 206, 206<sup>2</sup>, 206<sup>3</sup>, 207<sup>2</sup>, 208 УК ) : постановление пленума Верхов. суда Респ. Беларусь, 17 дек. 1998 г., № 8 // Суд. весн. 1999. № 1.
13. О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях : постановление пленума Верхов. суда СССР, 6 окт. 1970 г., № 11 // Сборник постановлений пленума Верховного суда СССР, 1924–1986 / под общ. ред. В.И. Теребилова. М., 1987.
14. О судебной практике по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта : постановление пленума Верхов. суда СССР, 9 апр. 1965 г., № 2 // Бюл. Верхов. Суда СССР. 1965. № 3.
15. Онучин, А.П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий / А.П. Онучин. Свердловск : Свердл. юрид. ин-т, 1986.
16. Рабинович, П. Задачи защиты по делам об автотранспортных преступлениях / П. Рабинович // Совет. юстиция. 1969. № 10.
17. Рублев, А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / А.Г. Рублев ; Урал. юрид. ин-т МВД России. Тюмень, 2006.
18. Саркисова, Э.А. Причинение смерти и вреда здоровью человека: грань между умыслом и неосторожностью / Э.А. Саркисова // Юстиция Беларуси. 2002. № 5.
19. Она же. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств / Э.А. Саркисова // Право Беларуси. 2004. № 35.
20. Ткаченко, В.И. Преступления против общественной безопасности : учеб. пособие / В.И. Ткаченко. М. : ВЮЗИ, 1984.
21. Тяжкова, И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / И.М. Тяжкова. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2002.
22. Уголовное право. Общая часть : учебник / Н.А. Бабий [и др.] ; под ред. В.М. Хомича. Минск : Тесей, 2002.
23. Уголовное право Республики Беларусь. Особенная часть : учеб. пособие / Н.Ф. Ахраменка [и др.] ; под ред. Н.А. Бабия и И.О. Грунтова. Минск : Новое знание, 2002.
24. Федорченко, М.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / М.В. Федорченко ; Нижегород. гос. ун-т. Н. Новгород, 2004.