

А. И. САХАРЧУК

СУБЪЕКТ ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Институт государства и права НАН Беларуси, Минск

Проблематика, связанная с субъектом нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в доктрине уголовного права исследовалась в основном в рамках юридического анализа этого состава преступления [1–7]. Те или иные аспекты обозначенного вопроса также затрагивались в отдельных публикациях [8–10]. Вместе с тем некоторые проблемы до настоящего времени носят дискуссионный характер. В судебной практике порой допускаются ошибки из-за неверного толкования данного элемента состава преступления. Эти моменты вызывают необходимость рассмотреть отмеченный вопрос с учетом действующего законодательства Беларуси и современной правоприменительной ситуации.

В уголовном праве субъектом преступления признается физическое лицо, в момент совершения общественно опасного деяния находящееся в состоянии вменяемости и достигшее установленного законом возраста. Согласно закрепленному в ст. 5 УК территориальному принципу действия уголовного закона, лицо, совершившее преступление на территории Республики Беларусь, подлежит ответственности по УК, поэтому к ответственности по ст. 317 УК могут быть привлечены как граждане Беларуси, так и лица без гражданства и иностранные граждане, не обладающие дипломатическим иммунитетом.

Вменяемость – признак субъекта любого преступления, что обусловлено способностью каждого человека с нормальной психикой сознавать значение своих действий (бездействия) и руководить ими. Болезненное состояние психики лица при наличии определенных критериев исключает состав преступления в его деянии: не подлежит уголовной ответственности лицо, которое во время совершения общественно опасного деяния находилось в состоянии невменяемости (ч. 1 ст. 28 УК).

По мнению некоторых ученых, правовая оценка деяния, предусмотренного ст. 317 УК, совершенного водителем ввиду болезненного психического состояния, может зависеть от осведомленности лица о наличии у него психической болезни, препятствующей управлению транспортным средством. Описываются ситуации, в которых лица с целью получения права управления транспортными средствами скрывают имеющиеся у них психические заболевания, но после получения такого права в период обострения болезни при управлении транспортным средством совершают дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) [2, с. 104–105; 4, с. 51–52; 11, с. 6–7; 12, с. 30]. На этих примерах обосновывается тезис о том, что если лицу достоверно известно о наличии у него заболевания, которое в момент обострения не позволит выполнять функции водителя, нельзя говорить о совершении общественно опасного деяния в состоянии невменяемости. Основные аргументы в пользу такой позиции состоят в следующем. В описанных ситуациях нарушение имеет место уже тогда, когда лицо начинает управлять транспортным средством вопреки имеющимся у него противопоказаниям к этой деятельности. Виновный может и должен предвидеть, что болезнь может проявиться в момент управления транспортным средством и это создаст реальную возможность наступления опасных последствий в результате ДТП.

Вышеназванный подход вызывает возражение. В данном случае вина водителя в содеянном рассматривается не на момент совершения им общественно опасного деяния, а на момент получения права управления транспортными средствами. Отсутствует субъективная связь между поведением водителя и объективной стороной состава преступления. Обязательным признаком объективной стороны любого состава преступления является общественно опасное деяние, в уголовно-правовом смысле представляющее собой осознанное волевое поведение человека. Однако поведение водителя в момент совершения ДТП в рассматриваемой ситуации не отвечает этим требованиям, поэтому он не подлежит уголовной ответственности. Равным образом должен решаться вопрос, когда нарушение правил, повлекшее опасный результат, было вызвано внезапно возникшим болезненным состоянием водителя, не связанным с психикой (инфаркт и т. д.). Таким образом, по нашему мнению, важно различать патологии, проявляющиеся внезапно (эпилептический припадок, инфаркт), и патологии, которые проявляются всегда (например, дальтонизм).

Наступление опасных последствий вследствие сознательного управления лицом транспортным средством в состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения, должно оцениваться иначе: «Водителю запрещается управлять транспортным средством в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения, под воздействием лекарственных средств, снижающих внимание и быстроту реакции» (п.п. 10.2 п. 10 Правил дорожного движения [13]). Если состо-

ние вод  
ным ср  
ст. 317 УОтв  
ступлен  
до 16 ле  
дения, у  
ния, прВ н  
лицо мс  
силь егс  
тически  
допуска  
нами»,  
лица, не  
ли пред  
свидете  
[8, с. 7  
ность п  
лица, д  
професБез  
жение  
ническ  
право  
возраст  
портнь  
к угол  
оставл  
охран  
ние со:  
это пр  
го дви  
смагриРа  
соверп  
чай со  
Едва л  
или эк  
ток, бе  
содеявНа  
дает д  
ракте  
шинст  
трансп  
мого гД.  
трансп  
[7, с. 1  
действи  
напра  
ветсти  
во су  
На ос  
ление  
дорож

ние водителя контролировалось его сознанием, а водитель, несмотря на недомогание, управлял транспортным средством, в результате чего наступили определенные в законе последствия, он должен отвечать по ст. 317 УК.

Ответственность по ст. 317 УК могут нести вменяемые лица, достигшие ко времени совершения преступления 16-летнего возраста (ст. 27 УК). Нарушение соответствующих правил лицом в возрасте от 14 до 16 лет, соединенное с причинением по неосторожности менее тяжкого или тяжкого телесного повреждения, уголовно не наказуемо, но в случае причинения смерти содеянное содержит признаки преступления, предусмотренного ст. 144 УК.

В науке уголовного права высказывались мысли о необходимости пересмотра возраста, с которого лицо может нести уголовную ответственность за данное преступление. В частности, предлагалось повысить его до 18 лет. Так, М. С. Гринберг, указывая на то, что «определенные преступления могут быть практически совершены лишь лицами, достигшими совершеннолетия», «несовершеннолетних не разрешено допускать к управлению автотранспортом, тракторами, комбайнами и другими самоходными машинами», заключал, что «положение, при котором нормы одной отрасли права устанавливают неспособность лица, не достигшего определенного возраста, заниматься некоторой деятельностью, а нормы другой отрасли предусматривают его ответственность за ошибки, допущенные при отпращивании данной деятельности, свидетельствует о внутренней несогласованности права и потому не может быть признано нормальным» [8, с. 70–71]. Аналогичные аргументы приводил И. И. Карпец [14, с. 177–179]. «Уголовную ответственность при совершении неосторожных преступлений, связанных с использованием техники, могут нести лица, достигшие 18 лет, лишь в случаях, когда с этого возраста разрешается выполнять соответствующие профессиональные обязанности», — обосновывал подобное предложение А. Г. Корчагин [9, с. 58–62].

Безусловно, транспортными средствами управляют, как правило, совершеннолетние лица, т. е. достижение 18-летнего возраста является условием для предоставления права управления большинством механических транспортных средств. Отметим, что в ряде случаев этот возраст может быть выше (например, право управления автобусами имеют лица, достигшие 21 года) или ниже (лица, достигшие 16-летнего возраста, имеют право управления мотоциклами и иными приравненными к ним механическими транспортными средствами с рабочим объемом двигателя до 500 см<sup>3</sup>). Но повышение возраста привлечение к уголовной ответственности за совершение анализируемого преступления с 16 до 18 лет означало бы оставление безопасности движения или эксплуатации автодорожного транспорта без уголовно-правовой охраны от посягательств со стороны несовершеннолетних лиц, достигших 16 лет. Очевидно, что последние сознают, что управлять механическими транспортными средствами могут только лица, имеющие на это право. Сознают они и угрозу, которую может таить в себе неправомерное вторжение в сферу дорожного движения в качестве водителей транспортных средств. С учетом сказанного представляется, что рассматриваемое предложение не может быть воспринято законодателем.

Равно не заслуживает поддержки точка зрения о снижении возраста уголовной ответственности за совершение исследуемого преступления до 14 лет, обосновываемая тем, что «в практике встречаются случаи совершения автоаварий со смертельным исходом лицом, не достигшим 16-летнего возраста» [1, с. 12]. Едва ли необходимо ставить в упрек 14-летнему подростку посягательство на безопасность движения или эксплуатации автодорожного транспорта, применяя санкции ст. 317 УК. В то же время этот подросток, безусловно, сознает общественную опасность причинения смерти и должен нести ответственность за содеянное по ст. 144 УК.

Наряду с названными общими признаками субъекта преступления, предусмотренного ст. 317 УК, обладает дополнительным признаком, характеризующим его как специальный. Этим признаком является характер деятельности лица при совершении преступления — управление транспортным средством. В большинстве научных работ указано лишь то, что субъектом данного преступления является лицо, управляющее транспортным средством. Однако некоторые авторы справедливо подчеркивают, что субъект анализируемого преступления — специальный [3, с. 53; 5, с. 45; 6, с. 135–136; 12, с. 29; 15, с. 432; 16, с. 818].

Д. В. Смирнов полагает, что субъект данного преступления общий, поскольку «признак управления транспортным средством является свойством общественно опасного деяния, а не субъекта преступления» [7, с. 19]. «Признаки специального субъекта должны характеризовать само лицо, но не совершаемые им действия», — пишет ученый. «Понятие управления применительно к рассматриваемой норме обозначает направление хода или движения чего-либо, то есть данный признак означает фактическое действие и соответственно по своим свойствам является объективным признаком. Если этот признак понимать как свойство субъекта преступления, то характер его признаков становится неясным и расплывчатым» [7, с. 15–16]. На основе этих рассуждений предлагается по-новому изложить диспозицию ч. 1 ст. 264 УК России: «Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности...» [7, с. 9].

На наш взгляд, Д. В. Смирнов прав, признавая управление транспортным средством как одно из характеристик общественно опасного деяния. Вместе с тем нельзя отрицать, что данный признак характеризует субъекта преступления, определяя характер его деятельности. Что касается построения диспозиции по типу «управление транспортным средством с нарушением правил» вместо традиционной конструкции «нарушение правил лицом, управляющим транспортным средством», то это никак не улучшит уголовный закон, а лишь изменит устоявшийся за десятилетия способ описания преступного деяния и субъекта преступления.

При правовой оценке содеянного требуется в каждом случае устанавливать характер деятельности водителя. В законодательстве управлением транспортным средством признается воздействие на органы управления транспортного средства, приведшее к изменению его положения относительно первоначального (п.п. 2.74 п. 2 Правил дорожного движения). В этом смысле не является управлением выполнение на транспортном средстве нетранспортных работ (ремонтных, строительных, сельскохозяйственных и др., не связанных с дорожным движением). Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, не управляющим транспортным средством, находится за рамками данного состава преступления.

Верховный Суд Республики Беларусь по делу П. отметил, что ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств несет лицо, непосредственно управляющее транспортным средством, — находящееся за рулем транспортного средства при совершении ДТП.

*Работавший водителем П. оставил закрепленную за ним грузовую машину с ключом зажигания и открытой дверью без присмотра, что позволило в отсутствие П. использовать ее несовершеннолетней Г. и в результате такого использования несовершеннолетнему К. была причинена смерть. Районным судом П. был осужден по ч. 2 ст. 206 УК 1960 г. Судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда Республики Беларусь приговор изменен, действия П. переквалифицированы на ст. 206 УК 1960 г. В определении судебной коллегии указано, что П. в момент ДТП за рулем автомашины не находился, поэтому он не является субъектом преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 206 УК 1960 г. [17, с. 290–291].*

На такой же подход ориентируется судебная практика России. Так, Президиумом Пермского областного суда по делу Белоусова, осужденного по ч. 2 ст. 264 УК России, указано, что ответственности по ст. 264 УК России подлежит только лицо, управляющее автомобилем.

*Белоусов и Ашрафьянов в качестве пассажиров ехали в автомобиле ГАЗ-53, управляемом водителем Блохиным. В поселке Блохин задним ходом подъехал к дверям кафе и вместе с Ашрафьяновым вышел из кабины для разгрузки товара, а Белоусов остался в кабине автомобиля. Было холодно, и Белоусов, находясь рядом с местом водителя, по просьбе Блохина повернул ключ зажигания с целью прогреть машину, не проверив, находится ли рычаг переключения скоростей в нейтральном положении или стоит ли автомобиль на ручном тормозе. При повороте ключа зажигания машина резко дернулась и поехала наперегонки, прижав задней частью к стене Блохина и Ашрафьянова. За руль Белоусов не садился, никакого маневра или управления автомобилем не осуществлял. Из совокупности собранных по делу доказательств Президиум Пермского областного суда пришел к выводу, что Белоусов автомобилем не управлял. Действия Белоусова были переквалифицированы с ч. 2 ст. 264 УК России на ч. 1 ст. 109 УК, предусматривающую ответственность за причинение смерти по неосторожности [18, с. 610].*

Виновный может управлять собственным транспортным средством или принадлежащим другому лицу, пользоваться транспортным средством правомерно или неправомерно. Управление транспортным средством имеет место и при отсутствии у лица соответствующего права. Преступление может быть совершено лицом при выполнении своих служебных обязанностей либо вне рабочего времени.

Не считается водителем лицо, обучаемое управлению механическим транспортным средством (сдающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством); в таких случаях водителем признается лицо, обучающее управлению механическим транспортным средством (принимающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством) и при этом находящееся в нем (п.п. 2.8 п. 2 Правил дорожного движения). По этому за допущенные во время обучения вождению транспортного средства нарушения правил отвечает инструктор, а не обучаемый. Но если обучаемый сознательно пренебрег указаниями инструктора по соблюдению тех или иных правил, к ответственности должен привлекаться обучаемый. Если преступный результат наступил вследствие сознательного нарушения правил одновременно и обучаемым, и обучающим, ответственность по ст. 317 УК наступает для обоих. Аналогично следует оценивать содеянное при сдаче практического экзамена на право управления механическим транспортным средством.

Инструкцией о порядке допуска к работе водителя автомобильного транспортного средства [20] и другими актами законодательства предусмотрено обязательное прохождение отдельными категориями водител

<sup>1</sup> Не согласуется с действующим законодательством мнение о том, что инструктор несет ответственность за данное преступление и тогда, когда он временно отсутствует в салоне транспортного средства, которым с его согласия управляет ученик по его указанию [5, с. 47; 19, с. 24].

телей  
дует  
ным  
несет  
чать  
прик  
П  
ненн  
во вр  
резул  
явлен  
С  
ку, ог  
ходим

1.  
наук:  
2.  
Юрид  
3.  
прави  
гос. ун  
4.  
няев. -  
5.  
и эксп  
6.  
И. М.  
7.  
жения  
права:  
8.  
берг //  
9.  
ления,  
сб. нау  
10  
коннос  
11  
ловск:  
12  
З. Г. К  
13  
правов  
14  
1976. -  
15  
кашов,  
16  
М.: Во  
17.  
новлен  
надзор  
18.  
19.  
К. И. Л  
20  
порта  
сурс] /

телей стажировки под руководством водителей-наставников. При разграничении их ответственности следует учитывать, что водитель-стажер имеет профессиональные знания и навыки управления транспортным средством, а стажировка направлена на их совершенствование. Поэтому за нарушение правил стажер несет ответственность самостоятельно. Как обоснованно отмечается в литературе, «наставник может отвечать лишь при нарушении стажером правил движения, для усвоения и соблюдения которых он к нему прикреплен» [10, с. 63].

Подводя итоги, можно констатировать следующее. Правовая оценка ДТП, произошедшего ввиду болезненного состояния водителя, зависит от осведомленности последнего о проявлении у него недомогания во время управления транспортным средством. Водитель несет ответственность за наступивший опасный результат лишь в случае, если управление транспортным средством осуществлялось им несмотря на проявление недомогания.

Субъект преступления, предусмотренного ст. 317 УК, должен признаваться специальным по признаку, определяемому характером деятельности виновного. Для привлечения лица к ответственности необходимо установить, что нарушение им правил произошло при управлении транспортным средством.

### Литература

1. Бабилашвили Д. Г. Ответственность за автотранспортные преступления: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.08 / Д. Г. Бабилашвили, Ин-т экономики и права АН Грузии ССР. – Тбилиси, 1975. – 32 с.
2. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность / Б. А. Куринов. – М.: Юрид. лит., 1976. – 208 с.
3. 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 Якутск. гос. ун-та, 1990. – 68 с.
4. Коняев В. П. Состояние опьянения – транспортные преступления – уголовная ответственность / В. П. Коняев. – Т.: Узбекистан, 1992. – 120 с.
5. 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. – 70 с.
6. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / И. М. Тяжкова. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002. – 275 с.
7. Смирнов Д. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.08 / Д. В. Смирнов; Ин-т междунар. права и экономики. – М., 2004. – 27 с.
8. Гринберг М. С. Психофизиологические возможности человека и уголовная ответственность / М. С. Гринберг // Сов. государство и право. – 1974. – № 12. – С. 70–75.
9. Корчагин А. Г. Особенности уголовной ответственности несовершеннолетних за неосторожные преступления, связанные с использованием техники / А. Г. Корчагин // Актуальные вопросы борьбы с преступностью: сб. науч. тр. / Томск. ун-т, под ред. В. Д. Филимонова и М. К. Свиридова. – Томск, 1984. – С. 58–62.
10. Андреев В. Разграничение ответственности водителей-наставников и стажеров / В. Андреев // Соц. законность. – 1978. – № 7. – С. 62–63.
11. Онучин А. П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий / А. П. Онучин. – Свердловск: Свердл. юрид. ин-т, 1986. – 92 с.
12. Касынок В. И. Вопросы квалификации транспортных преступлений: учеб. пособие / В. И. Касынок, З. Г. Корчева. – К.: УМК ВО при Минвузе УССР, 1988. – 72 с.
13. Правила дорожного движения: утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2005. № 189. 1/6961.
14. Карпец И. И. Современные проблемы уголовного права и криминологии / И. И. Карпец. – М.: Юрид. лит., 1976. – 224 с.
15. Лукашов А. И. Уголовный кодекс Республики Беларусь: сравнительный анализ и комментарий / А. И. Лукашов, Э. А. Саркисова. – Минск: Тесей, 2000. – 672 с.
16. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / В. К. Дуюнов [и др.]; под ред. Л. Л. Кругликова. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – 1104 с.
17. Судебная практика по уголовным делам: вопросы уголов. и уголов.-процессуал. права: сб. действующих постановлений Пленума Верхов. Суда Респ. Беларусь, обзоров судеб. практики, постановлений и определений кассацион. и надзор. судеб. инстанций за 1999–2004 гг. / сост. Н. А. Бабий; отв. ред. В. О. Сукало. – Минск: ГИУСТ БГУ, 2005. – 736 с.
18. Судебная практика по уголовным делам / сост. Г. А. Есаков. – М.: Проспект, 2005. – 768 с.
19. Болдырев Е. В. Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях / Е. В. Болдырев, К. И. Лысков, О. А. Соя-Серко. – М.: Юрид. лит., 1975. – 96 с.
20. Инструкция о порядке допуска к работе водителя автомобильного транспортного средства: утв. М-вом транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь 2.12.02 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». Минск, 2007.