

14. Чичерин Ю. С. Некоторые направления реформирования документооборота в деятельности подразделений уголовного розыска МВД России / Ю. С. Чичерин, Л. Ю. Коваленко // Вестник ВА МВД России. – 2016. – Выпуск 4 (39) – С. 112.

15. Луговик В. Ф. Оперативно-розыскной кодекс Российской Федерации: авторский проект / В. Ф. Луговик. – Омск: Омская юридическая академия, 2014. – 104 с.

16. Выступление Президента на расширенном заседании коллегии МВД 2017 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента Российской Федерации. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54014> (дата обращения: 28.03.2017).

© Чичерин Ю. С., 2017

* * *

С. Н. Шатилов

Начальник кафедры правовой подготовки сотрудников органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России,
кандидат юридических наук, доцент

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ С ОБОЮДНОЙ ФОРМОЙ ВИНЫ

Проблема обеспечения безопасности на транспорте в России на протяжении нескольких последних лет является предметом пристального государственного и общественного внимания. Согласно официальным статистическим данным МВД России, на территории нашей страны только в 2016 г. совершено 173 649 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погибли 20 308 человек, и получили ранения различной степени тяжести 221 140 человек [1].

Концепция общественной безопасности в Российской Федерации, утв. Президентом Российской Федерации 20 ноября 2013 г.,

раскрывая основные пути развития деятельности по обеспечению общественной безопасности, определяет, что в области противодействия преступным и иным противоправным посягательствам одним из направлений выступает профилактика ДТП, преступлений и иных правонарушений, совершаемых по неосторожности в быту, на транспорте, при использовании техники в сферах промышленности, строительства, сельского хозяйства. В свою очередь многие ДТП являются результатом и последствием совершения преступлений, предусмотренных ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (далее – УК РФ). За последние годы отмечается относительная стабильность количества регистрируемых нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД) и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ): 2011 г. – 27 302; 2012 г. – 29 370; 2013 г. – 28 249; 2014 г. – 28 437; 2015 г. – 26 662; 2016 г. – 22 013 [2; 3, с. 8].

В настоящее время органами предварительного следствия МВД России расследуется значительное количество уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Вместе с тем, анализ практика показывает, что следователи не всегда правильно могут оценить фактические обстоятельства совершенных преступлений и правильно квалифицировать действия виновных лиц, что, как правило, влечет за собой принятие неверных процессуальных решений. Особую сложность вызывают ситуации, когда участниками преступлений о ДТП являются сразу несколько водителей, нарушивших ПДД или эксплуатации транспортных средств. Среди активно обсуждаемых проблем квалификации и расследования таких преступлений существует одна из наиболее значимых для правоприменительной практики – обоюдная форма вины, о чем свидетельствуют анализ принимаемых следственными и судебными органами решений, а также вопросы, поступающие от следователей ОВД на занятиях по повышению их квалификации в ФГКУ ДПО «Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России» (далее – ТИПК МВД России).

До сих пор в теории и на практике остаются нерешенными вопросы в данной сфере: 1) трудности в установлении объективных и субъективных признаков преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины; 2) сложности в выявлении причинно-следственной связи между деянием и последствием в данных

преступлениях, то есть когда оба водителя нарушают ПДД и в результате наступают указанные в уголовном законе последствия (установление первопричины либо дополнительной причины того или иного последствия); 3) отсутствие алгоритма действий следователя на первоначальном и последующем этапах расследования данных преступлений, в том числе по производству осмотра места происшествия и назначения автотехнической экспертизы; и др.

Подтверждением актуальности темы научной статьи и ее практического характера служит и то, что в течение 2017 г. авторским коллективом ТИПК МВД России (головной исполнитель), Волгоградской академии МВД России (соисполнитель) и Следственного департамента МВД России (соисполнитель) проводится научно-исследовательская работа по теме «Особенности квалификации и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины» (методические рекомендации) по заявке Следственного департамента МВД России, а также данная тема включена в План научного обеспечения деятельности органов внутренних дел и внутренних войск МВД России на 2017 г. (п. 3.1.16). Своевременность подготовки методических рекомендаций связана с проводимой в настоящее время активной работой по совершенствованию противодействия преступлениям о дорожно-транспортных происшествиях и необходимостью реализации таких элементов в образовательных программах дополнительного профессионального образования для сотрудников органов предварительного следствия системы МВД России.

Ситуация, когда в совместных действиях (бездействии) двух или более лиц, вызвавших по неосторожности наступление единых общественно опасных последствий либо создавших реальную угрозу их наступления виновными в неосторожном преступлении признаются сразу несколько лиц, в науке уголовного права определяется как взаимная вина [4, с. 21, 22] либо неосторожное сопричинение [5, с. 41; 6, с. 363, 364; 7, с. 31–38], либо обоюдная форма вины [8, с. 27–32; 9, с. 46–55; 10, с. 111–113], и т. п.

УК РФ и законодательство в сфере безопасности дорожного движения не содержит понятие обоюдной вины, в то время как административно-юрисдикционная и гражданско-процессуальная практика активно использует данную категорию. О наличии «обоюдной вины»

прямо говорится и в п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»: при наличии вины обоих владельцев размер возмещения определяется соразмерно степени вины каждого, а если определить степень вины не представляется возможным, доли признаются равными [11]. Понятие обоюдной вины также используют сотрудники ГИБДД в текстах процессуальных документов, возлагая ответственность за ДТП на обоих водителей и привлекая их к административной ответственности.

В случае возбуждения уголовного дела о преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, понятие обоюдной вины используется следователями ОВД недостаточно часто. Однако в случае вынесения обвинительного приговора по данным уголовным делам суды достаточно часто используют понятие обоюдной вины [12] либо понятие «обоюдная форма вины» [13].

Верховным Судом РФ и учеными-юристами приложено немало усилий, направленных на успешное решение следственными и судебными органами вопросов, возникающих при квалификации преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины. Некоторые из них разрешены в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [14], что в целом должно было обеспечить единство следственно-судебной практики.

Однако ожидаемого единства практики квалификации преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины, так и не наступило. Об этом свидетельствует как проведенный нами анализ судебно-следственной практики (изучено 105 материалов уголовных дел о преступлениях данной категории), так и опрос сотрудников органов предварительного следствия системы МВД России (опрошено 90 сотрудников).

Причиной тому является применение следственными и судебными органами двух взаимоисключающих подходов к квалификации анализируемых преступлений. В соответствии с одним из них

в любом преступлении о ДТП, в котором нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, уголовная ответственность всегда должна наступать по ст. 264 УК РФ в отношении только одного из них, если его действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ. Следовательно, в совершении данного преступления всегда виноват только один участник дорожного движения (первопричина ДТП). Этот подход сформулирован как на уровне территориальных органов следствия, так и судов первой инстанции, что прослеживается по большинству уголовных дел данной категории [15; 16].

В соответствии со вторым походом в случае нарушения ПДД допущенного с обоюдной формой вины двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ. Следовательно, в совершении данного преступления виноваты оба участника дорожного движения. Данный подход прослеживается в решениях судов апелляционной, кассационной и надзорной инстанций различных уровней, в том числе Верховного Суда РФ [17; 18]. Так, в пункте 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 разъясняется, что в тех случаях, когда нарушения ПДД были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в данной статье УК РФ [13, с. 3].

Следует согласиться с последней оценкой правоприменителей. В свою очередь анализ следственно-судебной практики и работ ученых-юристов позволяет сделать следующие основные выводы:

1. Сущность института обоюдной формы вины состоит в совместных действиях (бездействии) двух или более лиц, вызвавших по неосторожности наступление единых общественно опасных последствий либо создавших реальную угрозу их наступления.

2. В результате совершения неосторожного деяния несколькими лицами с обоюдной формой вины, в зависимости от вклада каждого субъекта в единый преступный результат, субъект несет ответст-

венность только за свои неосторожные действия независимо от другого, в соответствии со степенью и характером участия.

3. Нарушение ПДД одним из водителей не освобождает других водителей от обязанности принять зависящие от них меры для предотвращения аварии. Однако водитель не может нести ответственность за ДТП, вызванное неправильными действиями другого водителя или аварийным состоянием дороги при отсутствии нарушения им ПДД, так как в этих случаях отсутствует один из обязательных признаков объективной стороны преступления – общественно опасное деяние.

4. Сотрудникам органов предварительного следствия системы МВД России необходимо объективно проверять степень виновности каждого участника ДТП, не нацеливаясь изначально на привлечение к ответственности лишь одного из них в целях упрощения процесса расследования уголовного дела. Если есть основания и убежденность в виновности нескольких лиц, нужно решать вопрос о привлечении всех виновных, опираясь на официальную позицию Пленума Верховного Суда РФ и руководствуясь выработанным практикой механизмом установления причинной связи.

Список библиографических ссылок

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. – Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Режим доступа: <http://www.stat.gibdd.ru> (дата обращения: 04.04.2017).

2. Состояние преступности в России [Электронный ресурс]. – Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. Режим доступа: http://www.mvd.ru/userfiles/sb_1211.pdf (дата обращения: 14.03.2017).

3. Состояние преступности в России за 2016 год. – М.: ФКУ «ГИАЦ МВД России», 2017. – 84 с.

4. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. – М.: ДГСК МВД России, 2014. – 176 с.

5. Галиакбаров Р. Р. Борьба с групповыми преступлениями. Вопросы квалификации / Р. Р. Галиакбаров. – Краснодар: Кубанский гос. аграрный ун-т, 2000. – 200 с.

6. Сабитов Р. А. Теория и практика уголовно-правовой квалификации преступлений / Р. А. Сабитов. – М.: Юрлитинформ, 2013. – 592 с.

7. Шарапов Р. Д. Совместная преступная деятельность без признаков соучастия: посредственное исполнение, неосторожное сопричинение / Р. Д. Шарапов // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2015. – № 2 (32). – С. 31–38.

8. Борисова С. В. Значение «обоюдной» вины для уголовно-правовой квалификации деяний, связанных с нарушениями правил дорожного движения / С. В. Борисова, М. В. Голубев // Вестник Московского гос. лингвистического ун-та. – 2011. – Вып. 15 (621). – С. 27–32.

9. Мелихов С. Ю. Кого судить за ДТП с обоюдной виной / С. Ю. Мелихов // Уголовный процесс. – 2017. – № 2. – С. 46–55.

10. Намнясев В. В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения / В. В. Намнясев // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 20. – С. 111–113.

11. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // «Российская газета» – 5 февраля 2010 г. – №. 35.

12. Приговор Донецкого городского суда Ростовской области от 19 февраля 2015 г. по делу № 1-3/2015 в отношении Каленкина, обвиняемого по ч. 4 ст. 264 УК РФ, и Ерошенко, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс] // Интернет–портал ГАС «Правосудие». – Режим доступа: <https://sudrf.ru/> (дата обращения: 05.03.2017).

13. Приговор Советского районного суда г. Краснодара по делу № 1-38/2013 (1-762/2012) в отношении Хибиртова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Хуаз, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс] // Интернет–портал ГАС «Правосудие». – Режим доступа: <https://sudrf.ru/> (дата обращения: 25.03.2017).

14. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. – 2009. – № 2. – С. 2–7.

15. Архив Тульского областного суда за 2012 год. Кассационное определение от 27 июня 2012 г. на приговор Щекинского районного суда Тульской области № 22-1054 от 26 апреля 2012 г. в отношении Тарана, обвиняемого по ч. 1 ст. 264 УК РФ (осужден), и Комиссарова, обвиняемого по ч. 1 ст. 264 УК РФ (оправдан) [Электронный ресурс] // Тульский областной суд. – Режим доступа: http://oblsud.tula.sudrf.ru/modules.php?id=1315&name=docum_sud (дата обращения: 26.03.2017).

16. Архив Ленинского районного суда г. Кирова за 2013 год. Приговор от 5 сентября 2013 г. в отношении Игнатяна, обвиняемого по ч. 6 ст. 264 УК РФ. [Электронный ресурс] // Ленинский районный суд г. Кирова. – Режим доступа: http://leninsky.kir.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=413 (дата обращения: 26.03.2017).

17. Определение Верховного Суда РФ от 17 февраля 2015 г. № 50-УД14-9 по приговору Октябрьского районного суда г. Омска от 1 октября 2013 г. в отношении Позднякова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Михайлова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс]. – Официальный сайт Верховного Суда РФ. Режим доступа: <http://www.vsrfr.ru><http://zakoniros.ru/?p=13774> (дата обращения: 05.03.2017).

18. Приговор Карабудахкентского районного суда Республики Дагестан от 23 мая 2012 года по делу в отношении ФИО1, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и ФИО3, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс] // Интернет–портал ГАС «Правосудие». – Режим доступа: <https://sudrf.ru/> (дата обращения: 05.03.2017).

© Шатилович С. Н., 2017

* * *