

УДК 343.346

Объективные признаки преступления при нарушении правил дорожного движения, совершенных пешеходами

Петров Сергей Анатольевич

Старший преподаватель,
кафедра криминалистики,
Дальневосточный юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации,
680030, Российская Федерация, Хабаровск, переулок Казарменный, 15;
e-mail: petrovdvuiimd@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются проблемы установления объективных признаков преступления, совершенного пешеходом при нарушении Правил дорожного движения. Нарушение указанных Правил является административным деликтом, а ответственность по ст. 268 УК РФ наступает лишь при взаимодействии пешехода с транспортным средством и наступлением общественно опасных последствий. По мнению автора, для правильной квалификации преступления, совершенного пешеходом, необходимо выяснить, какие правила или правовые запреты, действующие в области безопасности дорожного движения были нарушены, установить конкретные действия (бездействие) виновного лица, которые явились причиной совершения транспортного преступления, а также выяснить наличие причинной связи, между действиями лица, нарушившим правила безопасности движения и наступлением общественно опасных последствий.

Для цитирования в научных исследованиях

Петров С.А. Объективные признаки преступления при нарушении правил дорожного движения, совершенных пешеходами // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 1А. С. 147-154.

Ключевые слова

Пешеход, правила дорожного движения, квалификация преступления, преступление, транспортное средство, нарушение ПДД.

Введение

Обязательным условием безопасного функционирования транспорта является соблюдение действующих правил дорожного движения всеми участниками. Нарушение установленных правил любым участником движения может привести к причинению тяжкого вреда здоровью или гибели людей. Закономерно, что к числу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта законодатель отнес не только противоправные действия лиц, управляющих транспортными средствами, но и нарушение соответствующих правил другими участниками движения, в том числе и пешеходами, которые являются наиболее многочисленной группой.

В сфере нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта с участием пешехода, наибольшее количество правонарушений, наблюдается в части дорожно-транспортных происшествий.

Проблемы установления объективных признаков преступления, совершенного пешеходом при нарушении ПДД

Нарушение пешеходом правил дорожного движения предусмотрено Кодексом об административных правонарушениях и, только в случае, повлекшем общественно опасные последствия, наступает ответственность по ст. 268 УК РФ. Основным критерием общественной опасности действий пешехода являются наступившие последствия данных действий.

Из числа пассажиров и пешеходов, являющихся наряду с водителями транспортных средств участниками дорожного движения, последние наиболее подвержены совершению административных правонарушений. И это естественно, так как в повседневной жизни основная часть граждан передвигается по улицам городов и поселков, пересекая бесконечное множество проезжих частей, по которым движется транспорт. Пешеходы являются самой многочисленной и уязвимой группой участников дорожного движения [Кузьменко, 2009, 5].

Наиболее распространенным нарушением правил дорожного движения среди пешеходов, влекущим тяжкие последствия, является переход проезжей части в неустановленном месте и вне пешеходного перехода. К другим, часто встречающимся нарушениям правил дорожного движения, относятся: переход проезжей части в опасной близости перед движущимся транспортным средством, неподчинение сигналам регулирования дорожного движения, ходьба вдоль края проезжей части при наличии тротуара, неадекватное поведение пешехода при пересечении проезжей части в связи с нетрезвым состоянием.

Вместе с тем необходимо иметь в виду, что сами действия пешехода, нарушившего Правила дорожного движения, еще не могут быть основанием для привлечения его к уголовной ответственности. При наличии вредных последствий необходимо установить причинно-следственную связь между неправомерными действиями пешехода и действиями водителя транспортного средства.

Зачастую пешеходы сами являются потерпевшими при нарушении ими Правил дорожного движения, но к ответственности привлекаются водители транспортных средств, которые в свою очередь, также нарушили Правила дорожного движения или не приняли мер к предотвращению наезда. Само появление пешехода на проезжей части в неполюженном месте еще не является аварийной ситуацией и в большинстве случаев водители транспортных средств могут предотвратить дорожно-транспортное происшествие. Однако если водитель движется с

превышением скорости, отвлекается от дороги, или пешеход появляется на проезжей части внезапно, то создание аварийной ситуации предсказуемо.

Нужно иметь в виду, что неправомерные действия пешехода причиняют вред опосредовано. Сложность установления причинной связи между допущенными пешеходами нарушениями и наступившими тяжкими последствиями заключается в том, что эти последствия причиняет не пешеход-нарушитель, а транспортное средство, на пути которого он оказался. Избегая наезда на пешехода, водитель вынужден резко тормозить, круто поворачивать или совершать иное экстремальное действие по управлению транспортным средством [Жулев, 2001, 146]. Обязательным условием дорожно-транспортного происшествия с участием пешехода является наличие транспортного средства. Что немаловажно, транспортное средство должно быть в движении. Именно посредством создания помех безопасному движению или эксплуатации транспорта причиняется вред безопасности функционирования транспорта при его движении или эксплуатации [Корзун, 2012].

Данное мнение не единично и разделяется многими авторами, утверждающими, что диспозиция ст. 268 УК РФ опосредовано решает вопрос охраны безопасности функционирования транспорта. Сами по себе нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, реально угрожающие опасностью и содержащие в себе возможность гибели людей либо причинения крупного ущерба, уголовно ненаказуемы [Проценко, 2010].

Нарушение правил безопасности движения пешеходом еще не является условием порождения общественно-опасных последствий и соответственно, посягательством на общественные отношения, охраняемые уголовным законом. Эти нарушения по своей сути являются административным деликтом в системе транспортных правонарушений и юридических последствий не несут.

Правонарушение приобретает признаки общественной опасности или становится уголовно-наказуемым деянием в том случае, если в результате неправомерных действий нарушителя-пешехода при непосредственном взаимодействии с транспортным средством был причинен тяжкий вред здоровью или смерть водителю транспортного средства или третьим лицам от транспортного средства. Следовательно, объектом уголовно-правовых отношений, складывающихся при обеспечении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта могут быть только те отношения, которые находятся в сфере регулирования уголовного закона.

В рассматриваемой нами уголовно-правовой норме общим объектом являются общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, за нарушение которых предусмотрена ответственность Кодексом об административных правонарушениях. Однако имеется и непосредственный объект – это здоровье и жизнь человека, при посягательстве на которые правонарушение трансформируется в преступление. Именно по объекту посягательства при нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, правонарушение разделяется на административный деликт и преступление.

Рассматривая объективную сторону преступления, совершенного пешеходом необходимо выделить такой важный элемент, как причинную связь между действиями нарушителя и действиями водителя транспортного средства, которым было причинено общественно-опасное последствие. Как было замечено, причинную связь в транспортных преступлениях следует считать установленной в тех случаях, когда нарушение указанных правил предшествовало наступлению вредного результата и непосредственно повлекло его наступление либо создало реальную возможность его наступления или превратило такую возможность в действительность [Бурлаков, 2009].

Для установления наличия или отсутствия причинной связи в транспортном преступлении некоторые авторы предлагают изолированно устанавливать условие нарушения правил безопасности движения от общественно опасного деяния, которое характеризуется наступившими общественно опасными последствиями. Так, если рассматривать физическую природу нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, то нетрудно заметить, что оно представляет собой лишь создание необходимого условия, но не причины для наступления преступного результата [Проценко, 2010].

Естественно, действия пешехода, нарушившего правила движения, по сути своей, являются противоправными действиями и предшествуют совершению общественно опасного деяния, но еще не влекут наступления общественно опасных последствий.

Причиной к трансформации административного правонарушения в транспортное преступление будет создание пешеходом непосредственных условий для совершения общественно опасного деяния, повлекшее за собой тяжкий вред здоровью человека или смерть одного или более лиц.

И здесь нужно учитывать такие действия пешехода нарушившего правила, которые неизбежно привели к аварийной обстановке, когда транспортное средство становится неуправляемым и в процессе его неконтролируемого движения причиняется вред жизни и здоровью людей.

Отсюда следует, что определяющим условием преступных нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта с наступлением вредных последствий, выступает создание пешеходом аварийной ситуации. Именно создание аварийной ситуации необходимо рассматривать, как первопричину в цепи возникновения такого явления, как транспортное преступление, совершенное в результате неправомерных действий пешехода.

В последовательности развития механизма дорожно-транспортного преступления нарушение пешеходом правил предшествует созданию аварийной обстановки, а наступление вредных последствий является завершающим элементом объективной стороны преступления. Краткое описание возможных вариантов возникновения аварийной обстановки, предшествующих столкновению, опрокидыванию или выпадению пассажиров и грузов, может, как представляется, служить еще одним аргументом, подтверждающим обязательность ее наличия в каждом дорожно-транспортном происшествии. Это позволяет сделать вывод о том, что аварийная обстановка может иметь продолжительность, начиная от мгновений, например, в случае внезапного появления пешехода на пути движения транспорта [Лукиянов, 1979, 65].

Анализируя причины совершения дорожно-транспортных происшествий по вине пешехода, следует заметить, что сами по себе они не возникают случайно, а им предшествует нарушение правил безопасности дорожного движения. Как верно замечено, не случайные обстоятельства порождают наступление вредных последствий, а порождает их именно нарушение установленных правил, переросшее в ситуацию, когда управление транспортным средством происходит в реальной опасности совершения ДТП [Любимов, 2015, 106].

Закономерно, что вероятность совершения дорожно-транспортного происшествия с наступлением вредных последствий возрастает при повторении нарушений правил дорожного движения со стороны пешехода. Лицо, которое систематически игнорирует существующие предписания поведения на проезжей части, становится уязвимо для травмирования его движущимся транспортом, а также многократно создает опасность для водителей механических транспортных средств совершить ДТП. Систематическое нарушение пешеходом правил дорожного движения с большей вероятностью приводит к совершению дорожно-транспортных происшествий. В этом аспекте правосознание пешехода и ответственность к поведению на

дороге является важнейшим социальным требованием. Предотвращение нарушений установленных правил безопасности служит, хотя и опосредованным, но эффективным и надежным инструментом, позволяющим воздействовать на возникновение случайных обстоятельств, а значит, и на возникновение дорожно-транспортных происшествий в целом.

Кроме того, в каждом отдельном случае необходимо учитывать сложившуюся аварийную ситуацию по вине пешехода и наличие возможности у водителя транспортного средства предотвратить аварию с наступлением общественно опасных последствий.

Также, не всякая аварийная обстановка с закономерностью влечет наступление общественно опасных последствий. Если в результате расследования всех обстоятельств случившегося транспортного происшествия будет установлено, что водитель транспортного средства принял все меры во избежание аварии, но в силу сложившихся обстоятельств, предотвратить дорожно-транспортное происшествие не смог, он должен освобождаться от уголовной ответственности, а виновным лицом выступают пассажир или пешеход. К сожалению, на практике, при наступлении общественно опасных последствий, связанных с причинением вреда здоровью или смерти человека, к уголовной ответственности привлекается водитель транспортного средства как источника повышенной опасности.

Вполне логично, что при совершении дорожно-транспортного преступления, в случае, когда в результате совместных неосторожных действий водителя транспортного средства и пешехода причинен вред третьему лицу, то водитель и пешеход должны нести ответственность по ст. 264 и ст. 268 УК РФ соответственно.

Изучение судебной практики констатирует, что нарушители-пешеходы, как правило, находясь в состоянии алкогольного опьянения, своими очевидно неправомерными и явно непредсказуемыми для водителей транспортных средств действиями на дорогах, создают аварийную ситуацию, которая с закономерностью приводит к наступлению тяжких последствий.

По приговору Госненского городского суда Ленинградской области осуждена гражданка Л. за нарушение правил безопасности движения, повлекшее по неосторожности смерть человека. Пешеход Л., находясь в состоянии алкогольного опьянения, вне населенного пункта и вне зоны пешеходного перехода, внезапно стала пересекать бегом проезжую часть, непосредственно вблизи перед движущимся транспортом. Водитель транспортного средства И. с целью предотвращения наезда на пешехода выехал на полосу встречного движения с одновременным применением экстренного торможения и совершил столкновение со следовавшим во встречном направлении автомобилем с полуприцепом. В результате столкновения водителю И. были причинены телесные повреждения, повлекшие за собой его смерть [Приговор суда, 2017, www].

Особое внимание следует обратить на установление пешеходом признаков административного правонарушения (нарушение Правил дорожного движения). Совместное применение Уголовного закона и административного законодательства может установить полное содержание уголовно-правовой нормы, предусматривающей ответственность пешехода за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств. Как заметил Н.В. Осадчий, примечательно, что указанная взаимосвязь положений уголовного и административного законодательства должна найти свое отражение в правоприменительных решениях, в частности в обвинительном приговоре [Осадчий, 2007].

Заключение

Исследуя объективную сторону преступления пешехода, отметим, что ответственность пешехода по ст. 268 УК РФ за совершение транспортного преступления должна наступать при

установлении правоприменителем всех элементов состава преступления: нарушение соответствующих правил безопасности движения, общественно опасного деяния, общественно опасного последствия и выявления причинной связи между ними. Пешеход обязан соблюдать установленные правила безопасности движения на транспорте и нести ответственность за свои общественно опасные действия, повлекшие последствия, предусмотренные уголовно-правовой нормой.

Для правильной квалификации преступления, совершенного пешеходом основополагающее значение имеет определение правил или правовых запретов, действующих в области безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, которые были нарушены, установление конкретных действий (бездействия) виновного лица, которые явились причиной совершения транспортного преступления, а также выяснение наличия причинной связи, между действиями лица, нарушившим правила безопасности движения или эксплуатации транспортных средств и наступлением общественно опасных последствий.

Библиография

1. Бурлаков В.Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение. 2009. № 1. С. 121-129.
2. Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001. 199 с.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. от 07.06.2017) // *Собрание законодательства РФ*. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
4. Корзун А.В. Некоторые аспекты оптимизации признаков объективной стороны составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // *Российский следователь*. 2012. № 3. С. 18-22.
5. Кузьменко Д.О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов: автореферат дис. ...канд. юр. наук. Тамбов: ТГУ им. Г. Р. Державина, 2009. 26 с.
6. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М.: Юрид. лит., 1979. 168 с.
7. Любимов Л.В. Дорожно-транспортное преступление: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциация ответственности участников дорожного движения. Воронеж: ВИ МВД России, 2015. 166 с.
8. Осадчий Н.В. Особенности применения уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // *Российский следователь*. 2007. № 8. С. 8-9.
9. Приговор Тосненского городского суда Ленинградской области от 01.02.2011 г. по уг. делу 1-81/11, по обвинению Лукьяновой. URL: <http://rospravosudie.com>
10. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // *Российский следователь*. 2010. № 14. С. 22-25.
11. Проценко С.В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // *Юридический мир*. 2010. № 7. С. 59-63.
12. Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 06.07.2016)// *Собр. законодательства Рос. Федерации*. 1996. № 25. Ст. 2954.

Objective elements of crime at traffic offense committed by pedestrians

Sergei A. Petrov

Senior Lecturer,
Department of Criminalistics,
Far Eastern Law Institute of the Ministry of Interior of the Russian Federation,
680030, 15 Kazarmenny lane, Khabarovsk, Russian Federation;
e-mail: petrovdvumvd@mail.ru

Sergei A. Petrov

Abstract

The article examines the problems of establishing objective elements of a crime committed by a pedestrian in violation of the traffic rules. The paper considers the influence of guilt on the qualification of crimes. Violation of the traffic rules is an administrative civil injury, and criminal responsibility under Art. 268 of the Criminal Code comes only with the interaction of a pedestrian with a vehicle and the onset of socially dangerous consequences. It must be borne in mind that the very actions of a pedestrian who has violated the traffic rules can not yet be grounds for bringing him to criminal liability. In the presence of harmful consequences, it is necessary to establish a causal relationship between the unlawful actions of a pedestrian and the actions of a vehicle driver. In the author's opinion, in order to properly qualify a crime committed by a pedestrian, it is necessary to find out which rules or legal prohibitions in the field of road safety have been violated, establish the specific actions (inaction) of the guilty person who caused the transport crime, causation, between the actions of a person who violated the rules of traffic safety and the onset of socially dangerous consequences.

For citation

Petrov S.A. (2018) Ob"ektivnye priznaki prestupleniya pri narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya, sovershennykh peshekhodami [Objective elements of crime at traffic offense committed by pedestrians]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 8 (1A), pp. 147-154.

Keywords

Pedestrian, traffic rules, qualification of crime, crime, vehicle, violation of traffic rules.

References

1. Burlakov V.N. (2009) Slozhnye voprosy kvalifikatsii transportnykh prestuplenii [Complex questions in qualification of transport crimes]. *Pravovedenie* [Jurisprudence], 1, pp. 121-129.
2. Kodeks Rossiiskoi Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh ot 30.12.2001 № 195-FZ (v red. ot 07.06.2017 № 118-FZ) [Code of Administrative Offences of the Russian Federation No. 195-FZ of December 30, 2001 (as amended on June 07, 2017)] (2002). *Sobranie zakonodatel'stva RF (St. 1)* [Collection of legislation of the Russian Federation (Art. 1)], 1 (part 1).
3. Korzun A.V. (2012) Nekotorye aspekty optimizatsii priznakov ob"ektivnoi storony sostavov prestuplenii protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta [Some aspects of optimization of constituent elements of the objective side of crimes against traffic safety and transport]. *Rossiiskii sledovatel'* [Russian investigator], 3, pp. 18-22.
4. Kuz'menko D.O. (2009) *Kriminologicheskii analiz dorozhno-transportnykh prestuplenii, svyazannykh s naezdami na peshekhodov. Doct. Diss. Abstract* [The criminological analysis of the road traffic crimes connected with pedestrian collisions. Doct. Diss. Abstract]. Tambov: TSU named after G.R. Derzhavin.
5. Luk'yanov V.V. (1979) *Problemy kvalifikatsii dorozhno-transportnykh prestuplenii* [Problems of qualification of road traffic crimes]. Moscow: Yurid. lit. Publ.
6. Lyubimov L.V. (2015) *Dorozhno-transportnoe prestuplenie: problemy zakonodatel'nogo konstruirovaniya sostavov i differentsiatsiya otvetstvennosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya* [Road traffic violation: problems of legislative structure planning of components of crime and differentiated responsibility of road users]. Voronezh: Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation Publ.
7. Osadchii N.V. (2007) Osobennosti primeneniya ugolovno-pravovoi normy ob otvetstvennosti za narushenie Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv [Peculiarities of the application of the criminal liability for violation of the traffic rules and operation of vehicles]. *Rossiiskii sledovatel'* [Russian investigator], 8, pp. 8-9.
8. *Prigovor Tosnenskogo gorodskogo suda Leningradskoi oblasti ot 01.02.2011 g. po ug. delu 1-81/11, po obvineniyu Luk'yanovoi* [A sentence of Tosnensky city court of the Leningrad Region from 02.01.2011 to the case 1-81/11, on Lukyanova's charge]. Available at: <http://rospravosudie.com> [Accessed 23/12/2017].

9. Protsenko S.V. (2010) Predmet i ob"ekt ugovovno-pravovoi okhrany v sostave transportnogo prestupleniya [Subject and object of criminal legal protection as a part of transport crime]. *Rossiiskii sledovatel'* [Russian investigator], 14, pp. 22-25.
10. Protsenko S.V. (2010) Ustanovlenie prichinnoi svyazi v protsesse kvalifikatsii transportnogo prestupleniya [Establishment of a causal relationship in the process of qualification of transport crime]. *Yuridicheskii mir* [The Legal World], 7, pp. 59-63.
11. Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 13.06.1996 No. 63-FZ (red. ot 06.07.2016): prinyat Gos. Dumoi Feder. Sobr. Ros. Federatsii 24.05.1996: odobr. Sovetom Federatsii Feder. Sobr. Ros. Federatsii 05.06.1996 [Criminal Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 63-FZ of June 13, 1996 (as amended on July 6, 2016)] (1996). *Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii (St. 2954)* [Collected Legislation of the Russian Federation (Art. 2954)], 25.
12. Zhulev V.I. (2001) *Transportnye prestupleniya* [Crimes on public transport]. Moscow: Spark Publ.