

СУБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Василенко Константин Сергеевич
магистрант 1 курса
ОМЮз-12311РНДуп
НОЧУ ВО «Московский
финансово-промышленный
университет «Синергия»

Любое преступление имеет определенный набор необходимых элементов, в современном уголовном праве их насчитывается четыре, и четвертым элементом является субъективная сторона, характеризующая теорией как связанная непосредственно с совершением преступления деятельность лица, определяемая его психическим состоянием. Исследователи противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения, в проверенных временем научных трудах отмечают, что субъективная сторона, рассматриваемая в качестве элемента состава преступления, позволяет провести разграничительную черту между поведением преступным и не преступным, а также представляемое преступление от иных составов преступления, которые могут быть похожи между собой, если ставить во главу угла объективные признаки¹.

Представим субъективную сторону в виде некоего пространства, наполненного определенным содержанием, раскрываемого конкретными понятиями, такими как цель, мотив и вина.

Вина как понятие в уголовном кодексе в настоящее время не содержится. Уголовный закон очерчивает круг общественно опасных деяний и, совершая подобное действие, человек имеет к нему свое собственное отношение, определяемое как психологическое, оно и определяется теорией уголовного права в качестве вины, но на квалификацию преступления состояние лица, обвиняемого в нем, влиять не должно².

Необходимо заметить, что без вины нет и состава преступления, она же

¹ Ахмяров Р.Ш. Вопросы преступного нарушения правил дорожного движения // Транспортное право и безопасность. 2018. № 3(27). С. 92-98.

² Уматкулова Р.Р. Автотранспортные преступления в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Colloquium-journal. 2019. № 14-8(38). С. 73-75.

выступает и в качестве обязательного признака любого преступления. В отношении некоторых преступлений, касающихся эксплуатации транспорта и нарушения правил дорожного движения, в уголовном праве существует научная дискуссия относительно вины, содержащейся в указанных противоправных действиях. Некоторые авторы определяют свою позицию как наличие смешанной формы вины при совершении опасного для общества деяния, выражающейся в сочетании умысла и вины в неосторожной форме по отношению к результату. Субъективная сторона может иметь характеристику как в форме умысла, так и неосторожности виновного при нарушении правил дорожного движения и эксплуатирующем транспортное средство, а последствия наступают по неосторожности.

Психическое отношение лица по мнению сторонников смешанной формы, как было выше сказано, может раздваиваться, с одной стороны к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспорта и, с другой стороны, к последствиям, опасным для общества.

Следует так же заметить, что нередко происходит отождествление смешанной и двойной формы вины. Статья 27 УК РФ разграничивает эти понятия и дает определение двойной форме вины, имеющей место только в преступлениях, совершенных умышленно, или в том случае, когда виновный обязан был предвидеть возможность наступления тяжких последствий, но не сделал этого. Приверженцы признания преступлений с наличием двойной формы вины признают взаимосвязь основного последствия и производного.

Человеческое сообщество не зря разработало правила дорожного движения и надлежащей эксплуатации транспорта, соблюдение этих правил несет безопасность обществу, но рассматривая преступления в этой области следует заметить, что законодатель относит их к числу тех, что имеют простой состав с одним лишь последствием, и вина подразумевает неосторожную форму, ведь легко заметить, как тонка грань между соблюдением и нарушением законодательства. Такое положение регламентируется частью первой статьи 264 УК РФ, то есть наступившие

последствия для общества опасны, но причинены без умысла, а по неосторожности³.

В отношении общественно опасных деяний следует отметить, что они могут совершаться умышленно, но сами по себе не создают преступления в оконченном варианте, в этом случае оно будет квалифицировано как административное правонарушение и в силу вступает административное законодательство. В противном случае виновный, используя транспортное средство в качестве орудия преступления, имеет умысел на последствия, опасные для общества, и тогда содеянное им будет квалифицироваться уголовным законодательством по статьям, где основным является преступление против личности, совершенное умышленно.

Неосторожность – понятие очень емкое, оно подходит ко многим жизненным ситуациям, когда наступают неприятные события как для самого виновного, так и для окружающих. В Уголовном законодательстве говорится о двух соответствующих статье 26 УК РФ видах неосторожности: о легкомыслии и небрежности.

Всем известно устойчивое выражение легкомысленный человек, так характеризуют того, кто осознанно представляет результат своего поступка, несущий опасные последствия для общества, но самонадеянно надеется на его предотвращение, хотя достаточные основания для этого отсутствуют. Именно об этом свидетельствует часть вторая статьи 26 УК РФ⁴.

Особенно часто преступное легкомыслие проявляется среди участников дорожного движения, где решения принимаются быстро и должны точно соответствовать правилам дорожного движения. Нарушая указанные правила, эксплуатируя транспортное средство в ненадлежащем состоянии, водитель осознает общественную опасность совершаемого деяния, он предвидит, пусть абстрактно, возможность совершения ДТП с нанесением вреда жизни и здоровью, все его подобные действия говорят о

³ Селюков Д. Судебное разрешение противоречий, связанных с дорожно-транспортным преступлением // Юстиция Беларуси. 2013. № 8(137). С. 68-72.

⁴ Ефимова Е.О. Состояние неосторожной дорожно-транспортной преступности в России // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2012. № 2-1. С. 193-196.

имеющем место интеллектуальном моменте преступного легкомыслия. Здесь наблюдается и другой момент, называемый волевым, содержащий в себе отрицание наступления последствий, опасных в той или иной мере для общества, а также, пусть и самонадеянную, возможность их предотвратить.

Самонадеянность виновного, в свою очередь, объясняется тем, что благодаря неким конкретным обстоятельствам общественно опасные последствия, по его мнению, наступить не должны. Если речь идет о водительских навыках, исправности автомобиля, надежде на быструю реакцию потерпевшего и пр., то ст. 264 УК РФ данную совокупность рассматривает как самонадеянный расчет, являющийся составной частью преступления⁵.

К наиболее ярким примерам нарушений Правил дорожного движения, совершаемых по легкомыслию, и, как правило, ведущим к тяжким последствиям, относятся: скорость, превышающая допустимую, движение при запрещающем сигнале светофора или управляющий транспортным средством находится в состоянии измененного сознания (может иметь место алкогольное или наркотическое опьянение); при этом водитель идет на это осознанно, рассчитывая на свое мастерство вождения или благоразумность и осторожные действия других участников, а также не предвидя неблагоприятного исхода.

Следует провести разграничительную черту между преступлениями, совершенными по легкомыслию, и преступлениями с наличием косвенного умысла, так как на практике в этом вопросе можно столкнуться с определенными трудностями. Косвенный умысел в отличие от легкомысленности характеризуется тем, что в нем отсутствует волевой момент, а именно, виновный, относясь одобрительно, как верно поясняет А.И. Рарог к тому, что могут наступить общественно опасные последствия, такой вариант допускает сознательно.

Легкомысленное поведение несовместимо не только с желанием, но и

⁵ Ванеков И.С. История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // Юридический факт. 2020. № 94. С. 17-20.

сознательным допущением этих последствий, и, наоборот, имея отрицательное отношение к развитию подобных событий, субъект старается их если не предотвратить, то хотя бы не допустить⁶.

По сравнению с легкомыслием гораздо сложнее установить психологическое отношение лица к последствиям, опасным для общества, допущенные как небрежность. Уголовное законодательство, действующее в настоящее время, согласно части 3 статьи 26 УК РФ признает совершенное по небрежности преступление только в том случае, если виновный не предвидел возможного развития событий, грозящих общественно опасными последствиями в результате своего действия или бездействия, хотя, будь он более внимателен и предусмотрителен, последствия эти мог бы и предусмотреть.

В том, что лицо, совершая определенное деяние, не предвидит возможность реализации опасных последствий, и характеризуется интеллектуальным моментом преступной небрежности. Два основных критерия – объективный и субъективный – раскрывают небрежность с качественной стороны. При допуске объективного критерия лицо «должно было предвидеть наступление последствий», при допуске субъективного – лицо их «могло предвидеть».

Правила дорожного движения РФ выступают в качестве основного документа, в котором подробно описываются должные нормы поведения лиц, взявших на себя управление транспортным средством. Всякий, кто является водителем, обязан знать о наличии и содержании утвержденного документа. Как известно, всякое незнание не дает освобождения от ответственности, Правила надо хорошо знать, соблюдать и не нарушать. В качестве вывода следует заметить, что незнание каких-либо законов никогда не дает освобождения от ответственности, и в признании существования факта нарушения имеет юридически ничтожное значение⁷.

⁶ Татарников В.Г. Проблемы уголовно-правовой охраны безопасности на транспорте // Евразийский юридический журнал. 2018. № 8(123). С. 232-235.

⁷ Справочник. Нормативно-правовые документы транспортно-дорожного комплекса Российской Федерации

Что касается субъективного критерия, то он неразрывен с конкретной личностью, в его основе лежит индивидуальная способность лица реально оценивать свои личные качества в предлагаемых обстоятельствах, предвидеть или чувствовать вероятность возникновения последствий, несущих потенциальную опасность для общества.

Рассмотрим надлежащее поведение водителей, согласованных с Правилами дорожного движения в пункте 14.2. Водитель, подъезжая к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость, при необходимости остановиться. Другие транспортные средства, движущиеся в том же направлении по параллельным полосам, имеют ту же обязанность по снижению скорости и остановке, и только, имея уверенность в отсутствии пешеходов на переходе, продолжают движение⁸. Водитель автомобиля может проявить небрежность, если, не притормозив перед переходом, не убедившись в отсутствии помехи движению, он мог не заметить вышедшего из-за большегрузного транспорта, препятствующего обзору, пешехода и сбить его.

Таким образом, волевой момент, проявляющийся в поведение лица с отсутствием направленности на действия, предотвращающие общественно опасные последствия, характеризует именно преступную небрежность. Наличие субъективных и объективных критериев необходимо констатировать для того, чтобы установить преступную небрежность. Если хотя бы один из указанных критериев отсутствует, то вина и уголовная ответственность исключаются. Стоит отметить, что при рассмотрении дела судом не придается значения виду неосторожности, имевшему место в конкретном случае, суду достаточно установить форму вины.

Список литературы

1. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным

/ Е.А. Кравченко, А.Е. Кравченко, В.Н. Ломовских, А.П. Глушенко. – Краснодар : ООО «Издательский Дом-ЮГ», 2009. 565 с.

⁸ Павлик Е.М. Криминологическая характеристика правонарушений, совершаемых при управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 3(79). С. 118-122.

голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный текст Конституции РФ, включающий новые субъекты Российской Федерации - Донецкую Народную Республику, Луганскую Народную Республику, Запорожскую область и Херсонскую область, опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022. Официальный текст Конституции РФ с внесенными поправками от 14.03.2020 опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.

2. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 28.04.2023) // "Собрание законодательства РФ", 17.06.1996, N 25, ст. 2954

3. Ахмяров Р.Ш. Вопросы преступного нарушения правил дорожного движения // Транспортное право и безопасность. 2018. № 3(27). С. 92-98.

4. Ванеков И.С. История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // Юридический факт. 2020. № 94. С. 17-20.

5. Ефимова Е.О. Состояние неосторожной дорожно-транспортной преступности в России // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2012. № 2-1. С. 193-196.

6. Павлик Е.М. Криминологическая характеристика правонарушений, совершаемых при управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 3(79). С. 118-122.

7. Селюков Д. Судебное разрешение противоречий, связанных с дорожно-транспортным преступлением // Юстиция Беларуси. 2013. № 8(137). С. 68-72.

8. Справочник. Нормативно-правовые документы транспортно-дорожного комплекса Российской Федерации / Е.А. Кравченко, А.Е.

Кравченко, В.Н. Ломовских, А.П. Глущенко. – Краснодар : ООО «Издательский Дом-ЮГ"», 2009. 565 с.

9. Татарников В.Г. Проблемы уголовно-правовой охраны безопасности на транспорте // Евразийский юридический журнал. 2018. № 8(123). С. 232-235

10. Уматкулова Р.Р. Автотранспортные преступления в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Colloquium-journal. 2019. № 14-8(38). С. 73-75.