

О причинной связи в преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ

Аннотация. Вопросы специфики причинной связи между дорожно-транспортными происшествиями и наступившими негативными последствиями (тяжкий вред здоровью, смерть человека) на протяжении длительного времени остаются дискуссионными. Доктринальные подходы к раскрытию причинности в транспортных преступлениях представляются в некоторых случаях излишне теоретизированными либо являются фрагментарными частными случаями, не входящими в определенную систему. Подобная ситуация обусловлена объективными причинами, разнообразием видов происшествий на транспорте, связанных с нарушением правил дорожного движения. Повышенный интерес представляют нарушения требований безопасности несколькими лицами. Правоприменитель нуждается в понятных и применимых правилах оценки причинности ДТП. Анализ правоприменительной практики позволил дать оценку поведению участников дорожного движения с момента возникновения опасности до наступления аварийной обстановки, определить объективные и субъективные параметры движения, находящиеся в причинной связи с наступившими последствиями, влекущими наступление ответственности в рамках ст. 264 УК РФ. При квалификации деяния по данной норме анализу подлежат действия не только субъектов, создавших опасность для движения, но и лиц, проигнорировавших юридическую обязанность предотвратить наступление негативных последствий.

Ключевые слова: причинная связь; дорожно-транспортное происшествие; ДТП; водитель; пассажир; транспортное средство; скорость; траектория движения; преимущество (приоритет) в движении; правила безопасности; опасность для движения; аварийная ситуация; причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего; преступление.

Для цитирования: Хромов Е. В., Зябликов А. Ю. О причинной связи в преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — Т. 16. — № 4. — С. 120–132. — DOI: 10.17803/1994-1471.2021.125.4.120-132.

© Хромов Е. В., Зябликов А. Ю., 2021

* Хромов Евгений Владиленич, старший помощник прокурора Ленинского района г. Иваново, доцент кафедры ЭПИ ФГБОУ ВО «РЭУ имени Г. В. Плеханова»
пр. Ленина, д. 43, г. Иваново, Ивановская область, Россия, 153002
hromov_evgeniy@mail.ru

** Зябликов Андрей Юрьевич, председатель Ивановского районного суда
ул. Постышева, д. 52, г. Иваново, Ивановская область, Россия, 153008
a89603222211@mail.ru

On Causal Relationship in Crimes under Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation

Evgeniy V. Khromov, Chief Assistant Prosecutor, Leninskiy District, Ivanovo; Associate Professor, Department of Economics and Applied Informatics, Plekhanov Russian University of Economics pr. Lenina, d. 43, Ivanovo, Ivanovo Region, Russia, 153002
hromov_evgeniy@mail.ru

Andrey Yu. Zyablikov, Chairman of the Ivanovo District Court
ul. Postysheva, d. 52, Ivanovo, Ivanovo region, Russia, 153008
a8960322211@mail.ru

Abstract. The specifics of the causal relationship between road accidents and the resulting negative consequences (serious harm to health, death of a person) have long remained debatable. Doctrinal approaches to the disclosure of causality in transport crimes seem in some cases too theorized or appear to be fragmentary special cases that are not part of a certain system. This situation is due to objective reasons, a variety of types of transport accidents associated with violation of traffic rules. Violations of security requirements by several persons are of increased interest. The law enforcement officer needs clear and applicable rules for assessing the causality of an accident. The analysis of law enforcement practice made it possible to assess the behavior of road users from the moment the danger occurred until the onset of an emergency, to determine the objective and subjective parameters of traffic that are causally related to the consequences that entail the onset of liability under Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. When classifying the act in accordance with this regulatory provision, the analysis shall include not only the actions of the subjects who created a danger to traffic, but also those who have ignored the legal obligation to prevent the occurrence of negative consequences.

Keywords: causal relationship; road traffic accident; road accident; driver; passenger; vehicle; speed; trajectory of movement; advantage (priority) in movement; safety regulations; danger to traffic; emergency situation; the infliction of grievous bodily harm or death of the victim by negligence; crime.

Cite as: Khromov EV, Zyablikov AYu. O prichinnoy svyazi v prestupleniyakh, predusmotrennykh st. 264 UK RF [On Causal Relationship in Crimes under Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation]. *Aktualnye problemy rossiyskogo prava*. 2021;16(4):120-132. DOI: 10.17803/1994-1471.2021.125.4.120-132. (In Russ., abstract in Eng.).

Вопросы специфики причинной связи между дорожно-транспортными происшествиями (ДТП) и наступившими негативными последствиями (тяжкий вред здоровью, смерть человека) на протяжении длительного времени продолжают оставаться дискуссионными¹. Доктринальные подходы к раскрытию причинности в транспортных преступлениях представляются в некоторых случаях излишне теоретизированными либо являются фрагментарными частными случаями, не входящими в определенную систему. Подобная ситуация обусловлена объективными причинами, разнообразием

видов происшествий на транспорте, связанных с нарушением правил дорожного движения. Повышенный интерес представляют нарушения требований безопасности несколькими лицами. Правоприменитель нуждается в понятных и применимых правилах оценки причинности ДТП.

Анализ правоприменительной практики позволил дать оценку поведению участников дорожного движения с момента возникновения опасности до наступления аварийной обстановки, определить объективные и субъективные параметры движения, находящиеся в причинной связи с наступившими последствиями, вле-

¹ Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. М. : Проспект, 2018. 256 с. ; Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб. : Юридический центр-Пресс, 2003 ; Жулев В. И. Транспортные преступления. М. : Спарк, 2001 ; Куринов Б. А. Автотранспортные преступления: квалификация и ответственность. М. : Юрид. лит., 1976.

кущие наступление ответственности в рамках ст. 264 УК РФ. При квалификации деяния по данной норме анализу подлежат действия не только субъектов, создавших опасность для движения, но и лиц, проигнорировавших юридическую обязанность предотвратить наступление негативных последствий.

Согласно общему подходу к пониманию причинности, наступление общественно опасного последствия (следствие) является закономерным результатом свершившегося общественно опасного деяния (причина):

- 1) нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств предшествует наступлению общественно опасных последствий;
- 2) указанные нарушения выступали необходимым условием наступления вредных последствий (принцип *condition sine qua non*) и в момент их совершения объективно создавали реальную возможность наступления вредных последствий;
- 3) возможность наступления общественно опасных последствий трансформировалась в причинение вреда жизни и здоровью человека².

Однако теория необходимой причинности не позволяет выделить существенные особенности причинной связи между деянием и последствием в рамках ст. 264 УК РФ, т.к. совершение деяния в данном случае непосредственно не направлено на причинение вреда. Кроме того, рассматриваемое преступление совершается в рамках динамического взаимодействия источников повышенной опасности между собой или иными участниками дорожного движения, объектами дорожной инфраструктуры.

Применение теории опосредованной причинности также не дает практическим работникам ответ на вопрос, какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, а какие нет³. Проблема заключается в том, что на причинную связь в данном случае оказывает влияние множество предшествующих и сопутствующих юридически значимых факторов динамического и статического характера: действия непосредственных участников ДТП, иных участников дорожного движения; технические характеристики транспортных средств; состояние дорожного покрытия; погодные условия; наличие естественных преград, ограничивающих видимость: уклоны, повороты, недостаточная освещенность и т.п. Конкретные звенья, образующие в своей совокупности причинную связь, порой носят случайный и ситуационный характер и не всегда адекватны степени грубости нарушения соответствующих правил⁴.

Согласно п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 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»⁵, внимание судов обращено на необходимость при исследовании причин создавшейся **аварийной обстановки** установить, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.

Следовательно, причиной наступления общественно опасных последствий следует призна-

² Федорченко М. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологические аспекты : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Н. Новгород, 2004. С. 19.

³ Чебуренко А. А., Коровин Д. Г. Особенности установления причинной связи по делам о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Пробелы в российском законодательстве. 2017. С. 228–231.

⁴ Краев Д. Ю. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : лекции для ФПППК. СПб. : Санкт-Петербургский институт (филиал) Университета прокуратуры РФ, 2019. С. 24 ; Соктоев З. Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex russica. 2013. № 7. С. 706–717.

⁵ Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 4. С. 5–9.

вать лишь такие нарушения правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, которые непосредственно связаны с возникновением аварийной обстановки. Не каждое нарушение указанных специальных правил является причиной возникновения аварийной обстановки как условие наступления общественно опасных последствий.

Еще одним важным этапом ДТП, наряду с аварийной обстановкой, является опасность для движения — ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия (абз. 28 п. 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090⁶ (далее — ПДД РФ)).

Любое ДТП следует рассматривать как упорядоченную цепь событий, складывающуюся из следующих этапов:

- 1) опасность для движения;
- 2) аварийная обстановка (контакт неизбежен);
- 3) удар (столкновение и последующее перемещение объектов).

С момента возникновения аварийной обстановки цепь событий уже не зависит от воли участников дорожного движения. Как справедливо отмечает В. В. Лукьянов, гибель или причинение тяжкого вреда здоровью людей — это результат неконтролируемого движения машин вследствие развития аварийной обстановки⁷.

В этой связи при установлении причинной связи в рамках ст. 264 УК РФ между деянием и наступившим последствием ретроспективному анализу и оценке подлежит период с момента возникновения опасности для движения до момента наступления аварийной обстановки, в рамках которого и следует сопоставить положение участников на первоначальном этапе, траекторию движения,

скорость, выполнение должных и возможных мер по предотвращению ДТП в рамках юридических обязанностей, предусмотренных ПДД РФ.

Выполнение должных и возможных мер по предотвращению ДТП, по мнению Н. С. Романова, входит в сущность принципа подстраховки, включающего в себя особое построение системы правил дорожного движения: когда один из участников движения нарушает нормы безопасности, то на другом лежит обязанность действовать таким образом, чтобы не создать аварийную обстановку⁸.

В указанную систему, по нашему мнению, входят следующие требования общего характера, которые возлагают юридические обязанности на всех участников дорожного движения, связанные с запретом создания опасности для движения, а также по предотвращению ДТП:

- п. 1.3 ПДД РФ — участники дорожного движения обязаны соблюдать относящиеся к ним требования Правил;
- п. 1.5 ПДД РФ — участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда;
- п. 10.1 ПДД РФ — водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

⁶ Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.

⁷ Лукьянов В. В. Форма вины в дорожно-транспортных происшествиях // Российская юстиция. 2002. № 12. С. 59–61.

⁸ Романов Н. С. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях // Социалистическая законность. 1981. № 8. С. 54.

Редко встретишь уголовное дело по обвинению лица (лиц) в совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, где бы не вменялась указанная триада норм (п. 1.3, 1.5, 10.1 ПДД РФ), а в случае маневрирования еще и п. 8.1 ПДД РФ (при выполнении маневра не должны создаваться опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения).

Вместе с тем ряд запретов и предписаний, закрепленных в ПДД РФ, не может рассматриваться в преломлении причинности наступивших последствий в результате ДТП, поскольку непосредственно не связаны с возникновением опасности для движения (аварийной обстановки)⁹.

Применение выдвинутых суждений позволяет дать оценку правильности квалификации деяний по ст. 264 УК РФ вне зависимости от вида дорожно-транспортных происшествий¹⁰:

- 1) столкновение транспортных средств;
- 2) опрокидывание транспортного средства;
- 3) наезд на стоящее транспортное средство, а также препятствие;
- 4) наезд на пешехода, велосипедиста, гужевого транспорт;
- 5) падение пассажира;
- 6) иные (съезд с дороги, падение груза, отбрасывание предмета, наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее несение службы, производство работ, другую деятельность).

Если ДТП характеризуется наличием нескольких фаз (например, наезд и последующее опрокидывание), вид происшествия будет определен по начальной стадии развития аварийной ситуации.

Наибольшие затруднения у правоприменителя вызывает установление причинной связи в происшествиях, связанных с обоюдным нарушением правил дорожного движения, а также «бесконтактные» ДТП.

1. Выполнение маневра левого поворота без предоставления преимущества в дви-

жении встречному транспортному средству, двигающемуся с превышением скорости ; выезд со второстепенной дороги без предоставления преимущества в движении транспортному средству, двигающемуся по главной дороге с превышением допустимой скорости

В действиях лица, совершившего небезопасный маневр левого поворота (выехавшего со второстепенной дороги), усматриваются нарушения п. 1.3, 1.5, 8.1, 8.2, 8.8, 10.1, 13.9, 13.12 ПДД РФ, у лица, двигающегося по главной дороге, — п. 1.3, 1.5, 10.1 (10.2, 10.3) ПДД РФ.

Проведенное анкетирование сотрудников ГИБДД, а также следователей специализированных следственных отделов по расследованию уголовных дел, связанных с дорожно-транспортными преступлениями, показало, что, исходя из их представлений о причинности, ответственность должен понести водитель, совершивший маневр левого поворота (выехавший со второстепенной дороги). Обосновывая свое мнение, практические работники исходят из того, что превышение скорости не находится в причинной связи с возникновением аварийной обстановки и само по себе не порождает опасность для движения в понимании, изложенном в абз. 28 п. 1.2 ПДД РФ.

Подобные решения встречаются и в практике судов.

Грузовик под управлением Т. пытался пересечь перпендикулярно перекресток со второстепенной дороги вне населенного пункта. В этот момент К., двигаясь по главной дороге с превышением допустимой скорости (92 км/ч), применил экстренное торможение, но ДТП и причинения тяжкого вреда здоровью пассажира избежать не удалось. Суд признал в действиях Т. нарушение п. 1.3, 8.1, 10.1, 13.9 ПДД РФ, в действиях К. — нарушение п. 1.3, 10.1, 10.2 ПДД РФ. Виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, признан Т., в то же время К. оправдан по данному составу

⁹ Медведева С. Н., Нухина О. Д. Особенности установления причинно-следственной связи при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2008. № 4 (42). С. 75–78.

¹⁰ Классификация приведена в соответствии с распоряжением Росавтодора от 12.05.2015 № 853-р.

преступления. Как указал суд, движение К. по главной дороге даже с превышением допустимой скорости само по себе не влекло дорожно-транспортного происшествия¹¹.

С таким подходом трудно согласиться. С технической точки зрения конечную стадию ДТП можно представить как пересечение в один момент времени траекторий движения двух объектов в одной точке. Координаты двух объектов в момент столкновения совпадают. Уравнение координаты при неравномерном (равноускоренном) движении $X = X(t)$ может быть описано как:

$$X = X_0 + V_0t + \frac{at^2}{2},$$

где:

X_0 — координата положения участника движения в момент возникновения опасной ситуации;

V_0 — скорость участника движения в момент возникновения опасной ситуации;

t — значение времени с момента возникновения опасной ситуации до аварийной обстановки;

a — ускорение.

Ускорение — это производная скорости:

$$\vec{a} = \frac{d\vec{v}}{dt}.$$

Следовательно, исходя из тождественности координат при столкновении, при определении наличия причинной связи подлежат безусловной оценке скорость движения участников происшествия, первоначальное положение в момент возникновения опасности, траектория движения, техническое состояние транспортных средства и промежутки времени от возникновения опасной ситуации до аварийной обстановки.

Изменение параметров скорости водителя, двигавшегося по главной дороге, в приведенном примере, возможно, позволило бы избежать ДТП.

Вместе с тем скорость движения водителя как факт, имеющий юридическое значение при определении причинной связи, имеет особенность, связанную с наличием технической возможности предотвратить ДТП¹². Указанная особенность вовсе не означает, что отсутствие технической возможности предотвратить ДТП исключает возможность привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ. При расследовании уголовных дел техническую возможность предотвратить ДТП (остановиться) при превышении допустимой скорости следует оценивать при реальных (фактических) обстоятельствах происшествия, а также в случае движения с разрешенной скоростью. В тех случаях, когда техническая возможность предотвратить ДТП, в том числе путем экстренного торможения, имела место только при соблюдении скоростного режима, а водитель ее утратил путем игнорирования установленных ограничений, ответственность по ст. 264 УК РФ не исключается.

Важной оговоркой относительно наличия (отсутствия) технической возможности является тот факт, что ее оценку следует давать лишь в отношении лиц, не предотвративших ДТП, в силу юридической обязанности при наличии реальной возможности.

Выдвинутые суждения имеют практическое применение во вступивших в законную силу судебных решениях.

Р., управляя автомашиной, совершил небезопасный маневр поворота налево, не предоставив преимущество для движения встречному транспортному средству под управлением А. (нарушение п. 1.3., 1.5, 8.1, 8.2, 8.8 ПДД РФ). В свою очередь, А., управляя транспортным средством, двигался со скоростью 89 км/ч в зоне действия знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч» (нарушение п. 1.3, 1.5, 10.1 ПДД РФ). В результате ДТП тяжкий вред здоровью причинен пассажирам обоих транспортных средств, а действия Р. и А. квалифици-

¹¹ Приговор Щекинского районного суда Тульской области от 26.04.2012 № 1-58/2012 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

¹² Уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия (см.: абз. 2 п. 6 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25).

рованы судом по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Согласно выводам автотехнической экспертизы в случае движения с допустимой скоростью у К. имелась техническая возможность избежать ДТП путем применения экстренного торможения с момента выезда А. на полосу его движения¹³. Подобные решения в правоприменительной практике не являются единичными¹⁴.

Если скорость движения транспортного средства, имеющего преимущество в движении, оценивается в преломлении реальной возможности предотвращения ДТП, игнорирование указанной юридической обязанности водителем, безусловно, может являться основанием наступления уголовной ответственности даже при формальном соблюдении скоростного режима.

К., в нарушение п. 1.3, 1.5, 8.1, 13.12 ПДД РФ, вне населенного пункта управляя автопоездом, совершил поворот налево, не уступив дорогу встречному легковому автомобилю под управлением Б. Столкновение произошло на полосе движения Б. в тот момент, когда кабина тягача находилась уже на второстепенной дороге, а удар автомашины под управлением Б. пришелся в переднюю ось прицепа. Согласно выводам автотехнической экспертизы, Б. двигался с разрешенной скоростью около 90 км/ч, в момент возникновения опасности (выезд автопоезда на его полосу движения) он находился на расстоянии 118–125 м. Величина остановочного пути автомашины Б. при скорости 90 км/ч по результатам экспертизы — 79 м в случае экстренного торможения. На основе приведенных данных экспертами констатировано, что Б. имел техническую возможность избежать столкновения даже без применения экстренного торможения. Суд признал, что Б. в момент возникнове-

ния опасности находился на таком удалении от места ДТП с автопоездом, а также располагал таким количеством времени, которые позволяли ему выполнить требования п. 1.3, 1.5, 10.1 ПДД РФ и избежать столкновения. В результате суд квалифицировал действия Б. и К. по ч. 3 ст. 264 УК РФ¹⁵.

П., управляя автомобилем, двигался с допустимой скоростью по главной дороге, в этот момент со второстепенной дороги на полосу его движения стало выезжать транспортное средство под управлением К., совершая маневр левого поворота. П., имея техническую возможность избежать ДТП, применив экстренное торможение, не стал прибегать к торможению, а вместо этого, выехав на сторону встречного движения, пытался объехать автомашину К. В результате ДТП водитель автомашины К. скончался. Суд признал факт обоюдного нарушения правил дорожного движения у П. (п. 1.3, 1.4, 1.5, 9.1, 10.1 ПДД РФ) и у К. (п. 1.3, 1.5, 13.9 ПДД РФ). П. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ¹⁶.

В приведенных примерах действия водителей, совершавших небезопасные маневры левого поворота или выезда со второстепенной дороги, стали причиной возникновения опасности для движения (абз. 28 п. 1.2 ПДД РФ), которая переросла в аварийную обстановку, а затем и в столкновение. Игнорирование юридической обязанности и технической возможности по предотвращению ДТП также находится в причинной связи с негативными последствиями, а следовательно, указанные лица подлежат ответственности в рамках ст. 264 УК РФ наравне с лицами, непосредственно создавшими опасность для движения.

¹³ Постановление Сосновоборского районного суда Пензенской области от 14.11.2017 № 1-24/2017 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

¹⁴ Приговоры Читинского районного суда Забайкальского края от 18.10.2013 № 203/2013 по ч. 1 ст. 264 УК РФ ; постановление Орджоникидзевского районного суда г. Магнитогорск Челябинской области от 11.04.2017 № 1-229/2017 по ч. 1 ст. 264 УК РФ ; кассационное определение Пензенского областного суда от 16.11.2011 № 22-1489/2011 по ч. 3 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

¹⁵ Приговор Ивановского районного суда Ивановской области от 27.07.2018 № 1-36/2018 по ч. 3 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

¹⁶ Приговор Волжского городского суда Волгоградской области от 18.04.2019 № 1-367/2019 по ч. 3 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

Еще одной важной оговоркой в приведенных суждениях является тезис о различии объективно возникшей и субъективно осознаваемой опасности для движения (абз. 28 п. 1.2 ПДД РФ). Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить. Следовательно, возможны ситуации, когда опасность для движения объективно существует, но участники дорожного движения еще не знают о ней в силу различных факторов (рельеф дороги, погодные условия и т.п.).

Водитель ориентирован на правомерные, т.е. не противоречащие ПДД РФ, действия других участников дорожного движения, что является основополагающим принципом организации дорожного движения. Следовательно, предвидеть можно только законопослушное поведение. Юридическая обязанность воздержаться от совершения действий, создающих опасность для транспортных средств, имеющих преимущества в движении, неразрывно связана с наличием реальной возможности своевременно обнаружить потребность в совершении подобных действий.

З., управляя грузовиком, включив указатель, приступил к маневру левого поворота, убедившись, как ему казалось, в отсутствии встречного транспорта. Однако при выполнении маневра произошло столкновение с мотоциклом под управлением К., двигавшимся во встречном направлении. В результате ДТП водитель мотоцикла К. скончался на месте. Органы предварительного расследования, усмотрев в действиях З. нарушения п. 1.3, 1.5, 8.1, 8.8 ПДД РФ, квалифицировали его действия по ч. 3 ст. 264 УК РФ. Суд вынес оправдательный приговор, указав, что у З. отсутствовала реальная возможность заблаговременно обнаружить опасность для движения и предотвратить столкновение с мотоциклом потерпевшего, поскольку передвижение потерпевшим в темное время суток на мотоцикле с существенным превышением скорости без света фар и при отсутствии искус-

ственного освещения вдоль дороги очевидно препятствовало его своевременному обнаружению водителем З. перед началом маневра¹⁷.

2. Выполнение маневра левого поворота в момент совершения водителем попутного транспорта обгона в неполюженном месте и (или) с превышением скорости

Проблема установления причинной связи данного вида ДТП заключается в наличии сложной взаимообусловленной системы прав и обязанностей участников дорожного движения. Так, водителю запрещается совершать обгон, если транспортное средство, двигающееся впереди, приступило к маневру левого поворота или обгона (п. 11.1 и 11.2 ПДД РФ). С другой стороны, водитель при совершении левого поворота должен убедиться в безопасности маневра (п. 8.1, 8.2 ПДД РФ).

Ранее выдвинутые суждения позволяют дать оценку на предмет наличия причинной связи в наступлении негативных последствий водителями, не только создавшими опасность для движения, но и проигнорировавшими юридическую обязанность по предотвращению ДТП.

К., двигаясь на автомашине в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, со скоростью 92 км/ч, в нарушение п. 1.3, 1.5, 2.7, 10.1, 10.2, 11.2 ПДД РФ неправильно оценил дорожную ситуацию, связанную с выполнением автомашиной под управлением Н., двигавшейся в попутном направлении, маневра левого разворота (нарушение п. 1.3, 1.5, 8.1, 10.1 ПДД РФ), приступил к ее обгону. Автомашина К. совершила столкновение с транспортным средством Н. в районе левого заднего колеса последнего. В результате ДТП погибли два пассажира автомашины под управлением Н., а также сам водитель Н. Действия К. квалифицированы судом по ч. 6 ст. 264 УК РФ, действия Н. — по ч. 5 ст. 264 УК РФ. Осуждая К., суд на основании автотехнической экспертизы пришел к выводу о том, что если бы К. двигался с допустимой скоростью, он бы имел техническую возможность избежать

¹⁷ Приговор Смидовичского районного суда Еврейской автономной области от 11.03.2016 № 1-5/2016 по ч. 3 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

ДТП путем применения экстренного торможения в момент возникновения опасности¹⁸.

Вместе с тем, если водитель транспортного средства, совершающего левый поворот, лишен реальной возможности обнаружить возникновение опасности для движения при выполнении маневра из-за неправомерных действий второго участника ДТП, он не может нести ответственность в рамках ст. 264 УК РФ.

Г., управляя автомашиной вне населенного пункта, убедившись в отсутствии встречного транспорта, приступил к маневру левого поворота. В момент окончания маневра в левую заднюю часть автомашины Г. пришелся удар транспортного средства под управлением Х., который двигался в попутном направлении с существенным превышением скорости и на перекрестке, вопреки требованиям дорожной разметки, совершал его обгон. Органы предварительного следствия квалифицировали действия Г. (нарушение п. 8.1, 8.2, 8.5, 10.1 ПДД РФ) и Х. (нарушение п. 1.3, 10.1, 10.3, 11.1, 11.2 и линии дорожной разметки 1.1 приложения 2 ПДД РФ) по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Суд признал виновным в совершении преступления Х., оправдав Г.¹⁹ Аналогичный приговор вынесен в Забайкальском крае²⁰.

3. Обоюдный выезд на запрещающий сигнал светофора

В подобных происшествиях у правоприменителя не возникает сомнений в наличии обоюдного участия водителей в возникновении причинной связи с негативными последствиями.

К. на скорости 112 км/ч выехал на запрещающий сигнал светофора. С противоположной стороны Б. находился перед перекрестком в потоке машин, ожидавших разрешающий сигнал светофора. В этот момент Б., не желая дожидаться разрешающего сигнала светофора, пропускать

встречный транспорт, приступил к выполнению поворота налево, для чего пересек сплошную линию разметки, чтобы объехать транспортные средства, стоящие на перекрестке впереди него, и выехал на перекресток на запрещающий сигнал светофора, повлекшее причинение водителю Б. тяжкого вреда здоровью. Суд, признавая С. виновным в совершении преступления, признал факт нарушения им п. 1.3, 1.5, 6.2, 10.1, 10.2 ПДД РФ, а также нарушение Б. норм п. 1.3, 1.5, 6.2 ПДД РФ. При этом суд констатировал, что в случае нарушения правил дорожного движения лишь одним водителем ДТП не произошло бы²¹.

В приведенном примере оба водителя своими действиями создали обоюдную опасность для движения. Оценка их действий на предмет принятия мер по предотвращению ДТП при таких обстоятельствах не потребовалась. При этом имеют место ситуации, когда подобная оценка требуется.

Д. выехал на перекресток на запрещающий сигнал светофора (нарушение п. 1.3, 1.5, 6.2, 8.1, 9.1, 9.7, 10.1 ПДД РФ). С противоположной стороны перекрестка водитель А., находящийся в крайнем левом ряду, предназначенном для поворота налево, приступил к выполнению маневра разворота вне перекрестка через двойную сплошную линию разметки, полагая, что встречному транспорту движение прямо запрещено, и не уступил дорогу двигавшемуся во встречном направлении автомобилю под управлением Д. (нарушение п. 1.3, 1.5, 8.1, 8.8, 9.1, 9.2, 9.7, 10.1 ПДД РФ). В результате ДТП пассажиру автомобиля А. причинены телесные повреждения, относящиеся к категории тяжких. Согласно выводам

¹⁸ Приговор Калачинского городского суда Омской области от 29.08.2019 № 1-76/2019 по ч. 5 ст. 264 и ч. 6 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

¹⁹ Апелляционное определение Кировского областного суда от 11.01.2018 № 22-32/2018 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²⁰ Приговор Борзинского городского суда Забайкальского края от 24.05.2019 № 1-12/2019 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²¹ Приговор Тамбовского гарнизонного военного суда от 12.04.2019 № 1-17/2019 по ч. 3 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

автотехнической экспертизы, водитель Д. предполагал технической возможностью избежать столкновения в момент появления автомашины под управлением А. в полосе его движения²².

4. Водитель автобуса, усматривая опасность для движения, применяет экстренное торможение, влекущее падение пассажиров и причинение им телесных повреждений

В случаях возникновения реальной опасности для движения по причине ее создания иными участниками экстренное торможение соответствует юридической обязанности по предотвращению ДТП.

С., управляя автомашиной, выехал со второстепенной на главную дорогу с намерением совершить маневр левого поворота, создал помеху для движения пригородному автобусу под управлением К. (нарушение п. 1.3, 1.5, 8.1, 13.9 ПДД РФ). С целью избежать столкновения водитель К. применил экстренное торможение, что позволило избежать механического контакта. В результате экстренного торможения произошло падение пассажира автобуса, повлекшее причинение последнему тяжкого вреда здоровью. С. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ²³.

Н., управляя автомашиной, совершил маневр перестроения из среднего в крайний правый ряд, создал помеху для движения автобуса под управлением А. (нарушение п. 1.3, 1.5, 8.1, 8.4 ПДД РФ). Избегая столкновения, водитель автобуса А. применил экстренное торможение, в результате которого произошло падение пассажира автобуса, повлекшее причинение ему тяжкого вреда здоровью. Н. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного

ч. 1 ст. 264 УК РФ²⁴. Подобная квалификация деяний не является единичной²⁵.

Однако участник дорожного движения обладает правом на принятие экстренных мер лишь при наличии реальной, а не мнимой опасности для движения.

А., управляя автобусом, стал совершать маневр перестроения из крайней правой в среднюю полосу для движения. В этот момент автомашина под управлением И. осуществила маневр перестроения из крайней левой полосы в среднюю полосу и находилась впереди автобуса. Водитель автобуса применил экстренное торможение, что повлекло падение пассажира автобуса и причинение ему тяжкого вреда здоровью. Водитель автобуса признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. В данной ситуации судом усмотрены нарушения требований п. 1.3, 1.5, 9.10, 10.1 ПДД РФ в действиях водителя автобуса, который выбрал неверную дистанцию до впереди идущего транспортного средства, а также необоснованное применение экстренного торможения при наличии реальной возможности использовать для остановки рабочее торможение²⁶.

5. Совершение обгона, создающего помеху встречному транспорту

Не вызывают проблем с определением причинной связи случаи выезда на полосу встречного движения с последующим лобовым столкновением на встречной полосе. Проблема с установлением причинной связи может возникнуть, когда встречный транспорт в рамках юридической обязанности по предотвращению ДТП совершает маневры, влекущие причинение негативных последствий.

²² Приговор Ленинского районного суда г. Иваново от 24.02.2014 № 1-28/2014 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²³ Приговор Тобольского городского суда Тюменской области от 25.03.2019 № 1-102/2019 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²⁴ Приговор Ленинского районного суда г. Тюмени от 14.05.2018 № 1-101/2018 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²⁵ Приговора Вологодского городского суда Вологодской области от 20.02.2019 № 1-158/2019 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²⁶ Приговор Куйбышевского районного суда г. Санкт-Петербург от 07.06.2018 № 1-18/2018 по ч. 1 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

З., управляя автомашиной в состоянии алкогольного опьянения (нарушение п. 1.3, 1.4, 1.5, 2.7, 9.4, 10.1 ПДД РФ), двигался вне населенного пункта по встречной полосе движения. Водитель Ф., двигавшийся во встречном направлении, заблаговременно увидел опасность для движения, о чем сообщил пассажирам своей машины. При этом Ф., осознавая опасность для движения, не принял мер к ее предотвращению (вплоть до полной остановки) и продолжил движение, сбавив скорость. Когда расстояние между машинами оставалось незначительным, а траектория движения обоих транспортных средств не менялась, Ф. попытался предотвратить столкновение на своей полосе, вывернув рулевое колесо влево (нарушение п. 1.3, 1.5, 10.1 ПДД РФ). В этот момент З. вывернул рулевое колесо вправо. Столкновение произошло в полосе движения З., в результате ДТП погибло три пассажира автомашины Ф.²⁷ Аналогичный факт имел место в Ростовской области при выполнении водителем обгона транспортного средства, двигавшегося в попутном направлении²⁸.

Обывательское правило «бей в своей полосе» (не допускай выезда из полосы движения в случае опасности) не является аксиомой. Взвешенной оценки требуют экстремальные действия участников дорожного движения в ответ на возникновение событий, угрожающих их жизни и здоровью.

П., управляя автомашиной, в салоне которой находилось три пассажира, двигался вечером вне населенного пункта с допустимой скоростью 60 км/ч, шел небольшой дождь. На закруглении дороги неожиданно, из-за встречного фургона, на полосу движения П. в непосредственной близости от его автомашины, несмотря на запрет обгона на данном участке дороги, выехало неустановленное транспортное средство. Осознавая неминуемость встречного столкновения,

П. начал тормозить, прижимаясь вправо, что позволило избежать встречного столкновения. Вместе с тем автомобиль П. произвел столкновение с бетонным столбиком, выехал за пределы дороги и наехал на металлический забор. В результате ДТП один из пассажиров скончался. По мнению органов предварительного следствия, действия П. противоречили п. 1.3, 1.5, 8.1, 10.1 ПДД РФ, что требовало квалификации его действий по ст. 264 УК РФ. Суд вынес оправдательный приговор, признав, что П. действовал в состоянии крайней необходимости и не нарушал п. 10.1 ПДД РФ. Как указал в приговоре суд, П. пытался избежать встречного столкновения, которое могло повлечь за собой многочисленные жертвы. По убеждению суда, П. действовал в целях устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам П., а также З пассажиров, опасность не могла быть устранена иными средствами, причиненный вред был меньшим, чем предотвращенный. С учетом погоды, загрязненной поверхности обочины и наличия бетонного столбика П. потерял управление, и дальнейшее движение автомобиля было уже неконтролируемо. В приговоре суд обратил внимание на наличие причинной связи между действиями водителя неустановленного встречного транспортного средства и причинением смерти пассажиру автомашины П.²⁹

Проведенный анализ позволил сформулировать следующие выводы.

1. При установлении причинной связи в рамках ст. 264 УК РФ между деянием и наступившими последствиями ретроспективному анализу и оценке подлежит период времени с момента возникновения опасности для движения до момента наступления аварийной обстановки, в рамках которого и следует сопоставить положение участников на первоначальном этапе, траекторию движения, скорость, выполнение должных и возможных мер по предотвращению

²⁷ Приговор Моркинского районного суда Республики Мари Эл от 02.06.2014 № 1-19/2014 по ч. 5 ст. 264 и ч. 6 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²⁸ Приговор Ростовского-на Дону гарнизонного военного суда от 04.07.2018 № 1-12/2018 по ч. 5 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

²⁹ Приговор Подольского городского суда Московской области от 14.03.2011 № 1-99/2011 по ч. 2 ст. 264 УК РФ // URL: <https://sudact.ru>.

ДТП в рамках юридических обязанностей, предусмотренных ПДД РФ.

2. Ответственности подлежат участники дорожного движения, непосредственно создавшие опасность для движения (абз. 28 п. 1.2 ПДД РФ) иным лицам. Ответственность за создание опасности для движения исключается, если ее возникновение реально не осознавалось водителем и не могло и не должно было осознаться по объективным причинам, в том числе из-за неправомерных действий иных участников дорожного движения.

3. Ответственности подлежит участник дорожного движения, который проигнорировал

юридическую обязанность предотвратить трансформацию опасности для движения, созданную иным лицом, в аварийную обстановку при наличии реальной возможности совершения указанных действий.

Лицо, которое при наличии реальной опасности для движения, созданной иным субъектом, применило экстренные, рискованные меры в рамках юридической обязанности по предотвращению столкновения, не подлежит ответственности, если его действия являлись адекватными относительно возникшей угрозы и ее устранение было невозможно иными способами.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Жулев В. И. Транспортные преступления — М. : Спарк, 2001. — 190 с.
2. Коробеев А. И. Транспортные преступления. — СПб. : Юридический центр-Пресс, 2003. — 540 с.
3. Краев Д. Ю. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : лекции для ФПППК. — СПб. : Санкт-Петербургский институт (филиал) Университета прокуратуры РФ, 2019.
4. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления: квалификация и ответственность. — М. : Юрид. лит., 1976. — 224 с.
5. Лукьянов В. В. Форма вины в дорожно-транспортных происшествиях // Российская юстиция. — 2002. — № 12. — С. 59–61.
6. Медведева С. Н., Нухинова О. Д. Особенности установления причинно-следственной связи при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Вестник Краснодарского университета МВД России. — 2008. — № 4 (42). — С. 75–78.
7. Романов Н. С. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях // Социалистическая законность. — 1981. — № 8. — С. 54.
8. Соктоев З. Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex russica. — 2013. — № 7. — С. 706–717.
9. Федорченко М. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологические аспекты : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Н. Новгород, 2004.
10. Чебуренко А. А., Коровин Д. Г. Особенности установления причинной связи по делам о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Пробелы в российском законодательстве. — 2017. — С. 228–231.
11. Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. — М. : Проспект, 2018. — 256 с.

Материал поступил в редакцию 24 июня 2020 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Zhulev V. I. Transportnye prestupleniya — M. : Spark, 2001. — 190 s.
2. Korobeev A. I. Transportnye prestupleniya. — SPb. : Yuridicheskij centr-Press, 2003. — 540 s.
3. Kraev D. Yu. Kvalifikaciya narushenij pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatacii transportnyh sredstv : lekci dlya FPPPK. — SPb. : Sankt-Peterburgskij institut (filial) Universiteta prokuratury RF, 2019.
4. Kurinov B. A. Avtotransportnye prestupleniya: kvalifikaciya i otvetstvennost'. — M. : Yuridicheskaya literatura, 1976. — 224 s.
5. Luk'yanov V. V. Forma viny v dorozhno-transportnyh proisshestviyah // Rossijskaya yusticiya. — 2002. — № 12. — S. 59–61.
6. Medvedeva S. N., Nuskhinova O. D. Osobennosti ustanovleniya prichinno-sledstvennoj svyazi pri rassledovanii dorozhno-transportnyh proisshestvij // Vestnik Krasnodarskogo universiteta MVD Rossii. — 2008. — № 1 (42). — S. 75–78.
7. Romanov N. S. O prichinnoj svyazi v dorozhno-transportnyh prestupleniyah // Socialisticheskaya zakonnost'. — 1981. — № 8. — S. 54.
8. Soktoev Z. B. Prichinnaya svyaz' v dorozhno-transportnyh prestupleniyah // Lex russica. — 2013. — № 7. — S. 706–717.
9. Fedorchenko M. V. Narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatacii transportnyh sredstv: ugolovno-pravovoj i kriminologicheskie aspekty : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. — N. Novgorod, 2004.
10. Cheburenko A. A., Korovin D. G. Osobennosti ustanovleniya prichinnoj svyazi po delam o narusheniyah pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatacii transportnyh sredstv // Probely v rossijskom zakonodatel'stve. — 2017. — S. 228–231.
11. Chuchaev A. I., Pozharskij A. Yu. Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, harakteristika : monografiya. — M. : Prospekt, 2018. — 256 s.