

© Александр Александрович Лачин

кандидат юридических наук,
доцент кафедры
уголовно-правовых дисциплин,
Владимирский филиал РАНХиГС
alexlachin@mail.ru

Lachin Alexander A.

Candidate of Law,
Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Criminal Law Disciplines
Vladimir Branch of RANEPA,
Vladimir

© Елена Анатольевна Лачина

кандидат юридических наук,
доцент, доцент кафедры
гражданско-правовых дисциплин,
Владимирский филиал РАНХиГС
Lena-lachina@mail.ru

Lachina Elena A.

Candidate of Law,
Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Civil Law Disciplines
Vladimir Branch of RANEPA,
Vladimir

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП:
ИСТОРИЯ, СОВРЕМЕННОСТЬ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ**

Criminal liability for leaving the scene of an accident: past, present and international experience

Аннотация: статья посвящена теме становления уголовной ответственности за оставление места ДТП, эволюции законодательства в этой сфере. Рассмотрена правовая коллизия, возникающая в правоприменительной практике. Авторами приводится международный опыт, существующий в ряде стран, направленный на борьбу с оставлением места дорожно-транспортного происшествия.

Abstract: the Article is devoted to the topic of the formation of criminal liability for leaving the place of an accident, the evolution of legislation in this area. The legal conflict arising in law enforcement practice is considered. The author presents the international experience existing in a number of countries aimed at combating the abandonment of the road accident.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, уголовная ответственность, административная ответственность, состояние опьянения, управление транспортным средством, санкция, правовая коллизия, международный опыт.

Keywords: traffic accident, criminal liability, administrative responsibility, state of intoxication, driving, sanction, conflict of laws, international experience.

Как известно, транспортное средство само по себе несёт повышенную опасность для общества, поскольку является технически сложным устройством, конструктивно предназначенным для перевозки людей или грузов, которое может в себе содержать факт неисправности.

Неслучайно гражданское законодательство признаёт в ч. 1 ст. 1079 ГК РФ за гражданами и юридическими лицами, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств), обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности, если они не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего [1].

Особую опасность транспортное средство приобретает, когда в его управлении принимает участие лицо, находящееся в состоянии опьянения, будь то алкогольное или

наркотическое. Совокупность этих факторов может привести или способствовать возникновению дорожно-транспортного происшествия с последствиями различной тяжести. Очень часто лицо, ставшее участником ДТП, в силу своего внутреннего состояния старается незамедлительно его покинуть с целью смягчения, а то и вовсе избегания наказания.

Оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, предполагает неблагоприятные последствия как для самого водителя, так и для других участников ДТП.

Данная проблема особенно актуальна как в современной России, так и за рубежом и требует решения в кратчайшие сроки. Так, согласно статистике, приведённой ГИБДД РФ за 2017 год, на дорогах Российской Федерации в ДТП погибло 19 тысяч человек, а большее количество из них – по вине водителей, находившихся в состоянии опьянения [2].

Для нашего общества эту проблему нельзя назвать новой, но никогда она не стояла так остро. Правовая система Советского Союза предусматривала меры ответственности и наказание за оставление места ДТП. Так, согласно статье 4 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 марта 1983 г. № 8918-X «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» предусматривалась юридическая ответственность. За оставление места дорожно-транспортного происшествия водители подвергались штрафу в размере тридцати рублей или лишались права управления транспортными средствами на срок от трёх до шести месяцев [3]. Уголовное законодательство РСФСР не содержало ответственности за оставление места ДТП. В УК РСФСР присутствовала норма, содержащая ответственность за причинение тяжкого телесного повреждения или смерти в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (статья 211 Уголовного кодекса РСФСР). Санкция статьи подразумевала наказание за это деяние в виде лишения свободы сроком до 10 лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до пяти лет или без такового. В случае, когда действия виновного повлекли гибель нескольких лиц, наказание предусматривало уже лишение свободы на срок от трёх до пятнадцати лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до пяти лет или без такового [4]. Как видно из анализа статьи, санкция данной нормы была достаточно сурова и без учёта условия опьянения. Вероятно, это и было одним из условий эффективности данной нормы.

Законодательной новеллой УК РФ 1996 г. стало появление ст. 265, предусматривающей уголовную ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия. Данный состав был отнесён законодателем к преступлениям небольшой тяжести и предусматривал наказание в виде ограничения свободы на срок до трех лет, либо ареста на срок до шести месяцев, либо лишения свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Уголовная ответственность наступала по ст. 265 УК РФ за оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, когда наступали последствия в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека по неосторожности, смерти человека по неосторожности либо смерти двух или более лиц. Вышеуказанная норма действовала в УК РФ вплоть до 2003 года, когда Федеральным законом от 08.12.2003 № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» была исключена из УК РФ [5]. Видимо, законодатель решил, что имеет место конкуренция норм ст. 265 УК РФ и ст. 125 УК РФ - оставление в опасности.

В настоящее время в правовой системе России оставление места дорожно-транспортного происшествия является административным правонарушением и

регламентировано пунктом 2 статьи 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. На наш взгляд, неоправданные меры по декриминализации ст. 264 УК РФ привели к правовой коллизии, которая проявилась на практике. Суть её в том, что виновник ДТП, в состоянии опьянения причинивший человеку тяжкий вред здоровью или смерть, может существенно уменьшить себе наказание, а то и избежать его, просто уехав с места происшествия, а в суде заявить о своём абсолютно трезвом состоянии в момент происшедшего. Так, в 2017 году в Ивановской области произошло ДТП. Гражданин Журавлёв в состоянии алкогольного опьянения насмерть сбил двух человек и скрылся с места дорожно-транспортного происшествия. Почти год он скрывался, а затем добровольно пришёл в полицию и сдался. В судебном заседании подсудимый утверждал, что во время ДТП был трезв. Однако суд отнёсся к его доводам критически, поскольку принял во внимание показания свидетелей и потерпевших, видеозаписи и чеки из баров, где перед последней поездкой отдыхала компания Журавлёва, и другие улики. Обвинительный приговор в отношении Журавлёва был им обжалован в установленном порядке. Верховный суд РФ, основываясь на спорном примечании к ст. 264 УК РФ, признал доводы о неправомерном признании его пьяным заслуживающими внимания. В итоге президиум Ивановского областного суда приостановил производство по делу и обратился в Конституционный суд. По его мнению, действующая норма не соответствует Конституции России, поскольку не позволяет признавать сбежавших с места ДТП водителей нетрезвыми по совокупности иных доказательств, как это обычно происходит в уголовном процессе. Конституционный суд согласился с тем, что оспариваемая норма не предусматривает возможности признания пьяным водителя, если он скрылся с места ДТП [6]. Данное обстоятельство, по мнению суда, ставит его в более выгодное положение по сравнению с водителями, оставшимися на месте аварии, что противоречит конституционным принципам равенства и справедливости. Именно поэтому существующий порядок признания водителей находящимися в состоянии алкогольного опьянения, по решению суда, должен быть пересмотрен.

В настоящее время законодатель работает над новой законодательной конструкцией. На наш взгляд, существует несколько вариантов разрешения сложившейся правовой коллизии: вернуть в Уголовный кодекс Российской Федерации ст. 265 статью либо внести изменения в примечание к ст. 264 УК РФ с учетом мнения Конституционного суда. Мы считаем, что сложившаяся правовая коллизия, при которой виновника ДТП нельзя признать находившимся в состоянии опьянения на момент совершения дорожно-транспортного происшествия по показаниям свидетелей и иным доказательствам, подлежит разрешению, в том числе с использованием существующего зарубежного опыта.

Вместе с тем изучение законодательства других стран с гораздо более высоким уровнем безопасности дорожного движения показывает, что в них уголовно-правовые санкции в сфере безопасности дорожного движения применяются более широко.

В частности, в соответствии с уголовным законодательством Великобритании, Дании, Норвегии, США, Японии уголовная ответственность наступает не только за причинение тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшему, но и за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. При этом в зависимости от уровня алкоголя в крови виновного в Норвегии водитель может быть приговорен либо к условному сроку заключения, либо к реальному лишению свободы. Еще одним деянием, совершение которого в ряде стран влечет наступление уголовной ответственности в виде лишения свободы, является оставление места ДТП и неоказание помощи пострадавшему. При этом сроки лишения свободы за данную группу преступлений за рубежом отличаются разнообразием - от нескольких дней (часов) в США до 5 лет в Японии [7].

В Соединенных Штатах Америки громоздкая формулировка «оставление места ДТП» имеет простое название hit-and-run (дословно – «ударить и убежать»), именно в таком виде она присутствует во многих штатах. Оставление места ДТП в США карается довольно строго: штрафом \$1 000 – 10 000 и/или от 1 года до 5 лет тюрьмы. Что принципиально важно, размер штрафа и срок тюремного заключения напрямую зависят от того, какие последствия вызвала авария [8].

Ответственность за незаконное оставление места ДТП в Германии предусмотрена § 142 StGB (Уголовного кодекса Федеративной Республики Германия) и подразумевает собой лишение свободы сроком до трёх лет или денежный штраф. Стоит отметить важный момент, если оставить личные данные о себе владельцу пострадавшего автомобиля или позволить свидетелям и очевидцам зафиксировать автомобиль и свои данные, то оставление места ДТП не будет являться незаконным. А если ущерб от ДТП незначительный, то в течение 60 минут необходимо дождаться владельца автомобиля, но по истечении этого времени виновник ДТП имеет право покинуть место происшествия. Причинение смерти при ДТП немецкие суды рассматривают как причинение смерти по неосторожности или как умышленное убийство [9].

Таким образом, считаем, что современное российское уголовное законодательство нуждается в совершенствовании. Возможно, одной из этих мер будет ужесточение наказания и введение новой нормы в УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия.

Список литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ: ред. от 18.04.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1996. – № 5, ст. 410.
2. URL: <http://stat.gibdd.ru>.
3. Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения: Указ Президиума ВС СССР от 15.03.1983 № 8918-X: ред. от 06.02.1989 // СПС «КонсультантПлюс».
4. Уголовный кодекс РСФСР: утв. ВС РСФСР 27.10.1960: ред. от 30.07.1996 // СПС «КонсультантПлюс».
5. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ: ред. от 07.12.2011 // Рос. газ. – 2003. – № 252.
6. URL: <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2018/04/26/767911-ugolovnij-kodeks-dtp>.
7. Ответственность за нарушение правил дорожного движения: обзорная информация. Выпуск 6. – М. : НИЦ ГАИ МВД России, 1997.
8. URL: <https://www.kolesa.ru/article/za-chto-shtrafuyut-v-ssha-i-ne-shtrafuyut-v-rossii-1-2014-04-10>.
9. URL: <http://ostavlenie-mesta-dtp.com/uehal/>.