

## Обусловленность криминализации опасного вождения в праве Канады и России

**В** Российской Федерации в последнее время наметилась очевидная тенденция к росту травматизма и гибели от дорожно-транспортных преступлений. Число погибших в ДТП остается чрезвычайно высоким, существенно превосходящим аналогичные потери в других странах (с учетом разницы в численности населения). Число погибших на российских дорогах, с 2004 года имело тенденцию к снижению до 2010 года, но с 2011 года демонстрирует определенный рост. В 2005 году, согласно данным ГИБДД, на российских дорогах погибло 34506 человек, в 2006 – 33957, в 2007 – 32724, в 2008 – 33308, в 2009 – 29936, в 2010 – 25567 человек. В 2011 году смертность от дорожно-транспортных преступлений возросла на 5% и составило 27953 человека. Лица, управлявшие транспортным средством становились виновниками аварий со смертельным исходом в 85,5% случаев. Наиболее часто причинами ДТП становилось несоответствие скорости конкретным дорожным условиям (32% от общего числа ДТП), нарушения правил нетрезвыми водителями привели к тяжким последствиям в 7,2% аварий, неправильный выбор дистанции – в 8%, выезд на полосу встречного движения – в 8%, несоблюдение очередности проезда перекрестка – в 18%. Таким образом, грубые нарушения установленных правил, проявляющиеся в игнорировании конкретных дорожных условий, пренебрежительном отношении к другим участникам дорожного движения основная причина смертей на российских дорогах. В действующее российское законодательство об ответственности за транспортные правонарушения внесен ряд существенных изменений и дополнений, призванных повысить безопасность дорожного движения и усовершенствовать законодательный механизм ее регулирования. Хотя уголовное законодательство России в последние годы претерпело серьезные изменения в сторону усиления ответственности за наиболее тяжкие нарушения правил дорожного движения, тем не менее, его предупредительное воздействие на правонарушителей, не очевидно. Закон начинает действовать лишь



**А.Г. Дороднов**

*Прокурор второго апелляционного отдела  
уголовно-судебного управления  
прокуратуры Нижегородской области,  
юрист первого класса*

в самых вопиющих случаях его нарушения. В других ситуациях угроза его применения для правонарушителей отсутствует. Законодатель создает неоправданно льготный режим для лиц, не выполняющих установленные правила дорожного движения. Это проявляется в отказе от уголовной ответственности за причинение средней тяжести вреда здоровью при нарушении правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; декриминализации оставления места дорожно-транспортного преступления; в содержании и размере санкции содержащиеся в ст.264 УК РФ. При подобном либерализме закономерным результатом становится не уменьшающееся число ДТП со смертельным исходом. О профилактическом аспекте уголовного закона говорить достаточно сложно.

Зарубежный законодатель в отличие от российского нередко имеет иной взгляд на опасность самого факта нарушения правил дорожного движения. Обратимся к опыту регламентации ответственности за эти правонарушения в праве Канады.

В Канаде дорожное движение регулируется несколькими законодательными актами, которые содержат как уголовно наказуемые деяния, так и административные проступки. Уголовный закон включает главу о транспортных преступлениях, расположенных в разделе, объединяющем посягательства против жизни и здоровья. Следует отметить, что в УК Канады отсутствуют специальные нормы, касающиеся нарушений именно правил дорожного движения, исключением является лишь ст.249(1) УК Канады, предусматривающая ответственность за опасное вождение, частным случаем которого являются автомобильные гонки в общественных местах (ст.249 (3)УК Канады), сурово караемые канадским законодательством. Аналогичные положения включены также в уголовное законодательство канадских провинций или в их законы о дорожном движении.

Канадский законодатель, в отличие от российского, криминализировал сам факт опасного вождения транспортных средств. В ст.249(1) УК Канады указано, что лицо совершает преступление, если создает опасную для общества, ситуацию управляя транспортным средством без учета погодных условий, времени, качества дороги, особенностей места движения и его напряженности, а также состояния автомобиля и мощности его двигателя, хотя в тот момент следовало бы ожидать от него более разумного и осторожного поведения. За нарушение режима безопасного движения может быть назначено наказание в виде лишения свободы на срок не свыше пяти лет.

В большинстве провинций Канады закон разграничивает опасное вождение и неосторожное вождение автомобиля, что имеет существенное значение для лица, управляющего транспортным средством, поскольку опасное вождение является уголовно наказуемым деянием и автоматически, помимо судимости, влечет лишение разрешения на управление автомобилем на срок не менее одного года.

Неосторожное вождение относится, в зависимости от нормативных установок в каждой провинции, к проступкам или квазипреступлениям.

В Законе о дорожном движении провинции Онтарио неосторожное вождение определяется, как езда по шоссе без должного внимания и разумного учета поведения и интересов других участников дорожного движения. При этом шоссе рассматривается как дорога общего пользования, улицы, проспекты, бульвары, проезды, площади, мосты, виадукы или эстакады, какая-либо часть которой предназначена или используется общественностью для проезда транспортных средств. Однако, если автомобиль движется по парковке торгового центра, либо на частных дорогах, неосторожное вождение, как правонарушение, отсутствует. С точки зрения закона неосторожное вождение достаточно опасное правонарушение, поскольку заметно отличается от разумного стандартного поведения водителя на дороге: водитель не использует ремень безопасности, превышает скорость, движется явно небезопасно для других участников движения, игнорирует дорожные знаки, за исключением знака парковки. К неосторожному вождению также относят, столкновение с другим автомобилем при парковке. При оценке поведения нарушителя его манера вождения сопоставляется с тем, как будет действовать в аналогичной ситуации обычный человек со средним уровнем квалификации, а также имелись ли разумно обоснованные основания для отклонения от принятых норм и стандартов вождения.

В соответствии с Законом о дорожном движении, данное нарушение наказывается штрафом, от 400 до 2000 долларов, либо лишением свободы на срок не более шести месяцев. Лишение права на управление транспортным средством в данном случае не обязательно, а зависит от решения суда и тяжести нарушения правил.

В то же время нельзя не отметить, что неосторожное вождение рассматривается как один из наиболее опасных вариантов правонарушений, влекущее в том числе определенные гражданско-правовые ограничения, например, при страховании автомобиля стра-

ховка может быть приобретена лишь в компаниях, специализирующихся на риск-страховании, удваивается страховая премия на срок до трех лет, закон предоставляет возможность страховым компаниям отказаться от продления договора с правонарушителем.

Опасное вождение, как поведение преступное, создает значительно более серьезную угрозу безопасности других участников дорожного движения. Такое поведение обычно характеризуют, как существенное отклонение от разумного, общепринятого стиля вождения в данной конкретной ситуации. В судебной практике опасным вождением признавалось превышение скорости более, чем на пятьдесят километров, вождение в период установленного судом запрета на эксплуатацию транспортного средства, наличие алкоголя в крови для несовершеннолетних (моложе 21 года) или лиц, не имеющих достаточной квалификации, или превышение допустимого уровня для других водителей (при этом стоит отметить, что законодательство допускает наличие алкоголя в крови у совершеннолетнего квалифицированного водителя со стажем не менее четырех лет в концентрации не свыше 0,8 промилле), управление автомобилем начинающим водителем без обязательного сопровождения квалифицированного водителя (в Онтарио – лица, имеющего не менее четырех лет водительского стажа) и др.

Для установления факта опасного вождения обычно бывает недостаточно убежденности сотрудников полиции в существенном нарушении общепризнанных стандартов вождения, необходимо объективное подтверждение этого факта. Так, в деле *R. v. O'Reilly* (1979) 3 MVR 228 суд подчеркнул, что показания радарного устройства, используемого для определения скорости движения транспорта, не могут служить основанием для признания наличия опасного вождения, если отсутствуют доказательства того, что радар перед его применением был надлежащим образом испытан лицом, имеющим соответствующий опыт и подготовку. Но, в то же время, в другом деле (*R. v. Cook* (1994) 2 MVR (3d) 281), апелляционный суд счел доказанным факт опасного вождения, хотя в радаре использовались не сертифицированные детали и его показания были признаны ошибочными. По мнению суда, при превышении предельно допустимой скорости движения автомобиля более, чем на 50 миль в час, это обстоятельство было очевидно для сотрудников полиции и не нуждалось в иных доказательствах.

В то же время, опасное вождение автомобиля, повлекшее причинение вреда здоровью, степень тяжести которого в законе не указана, признается значительно более опасным деянием и виновный в преступлении подлежит наказанию в виде тюремного заключения на срок до десяти лет (ст. 249 (3)(1)УК), а случае причинения смерти наказывается тюремным заключением на срок не более четырнадцати лет (ст. 249 (4)(1) УК).

Однако, сам факт наступления указанных в законе последствий не свидетельствует, с позиции судебной практики, об опасном вождении. Для признания деяния преступным необходимо, чтобы имела место вина в совершении преступления, хотя ее доказательство требуется не для всех дорожных правонарушений. В деле *R. V. Hundal*, [1993] 1 SCR 867 обвиняемый сбил трех человек переходивших дорогу на зеленый сигнал светофора, двое из которых скончались, на пешеходном переходе грузовиком, за рулем которого он находился. *Hundal* заявил, что в таких погодных условиях на сырой дороге он не смог бы остановить автомобиль, поэтому продолжил движение, несмотря на желтый сигнал светофора. Проведенное расследование показало, что у водителя имелось время, для того чтобы остановить автомобиль, но он не снизил скорость, а продолжал движение со скоростью 50–60 км в час и пересек перекресток на запрещающий, красный сигнал светофора. Суд внимательно изучил обстоятельства аварии. Он принял во внимание напряженность движения в центре города, погодные условия и состояние автомобиля обвиняемого и пришел к выводу, что манера вождения обвиняемого представляла существенный отход от стандарта достаточной предусмотрительности и разумности, который определен правилами, и должна быть признана опасным вождением, наказуемым в соответствии со ст. 249 УК Канады.

В теории уголовного права Канады подчеркивается, что при установлении виновности лица следует, в первую очередь, объективно оценивать все события. Как правило, личные, субъективные факторы, не принимаются во внимание. Это вытекает из положений о лицензировании, которые требуют от водителей достаточного уровня знаний, физического и психического здоровья, способности ориентироваться в ситуации и предвидеть негативные последствия своего рискованного поведения. Неиспользование лицом своих возможностей по обеспечению безопасности, контролю поведения на трассе и сопровождающих его рисков достаточно для привлечения

к уголовной ответственности; «не думать, или не думать правильно может быть основанием для признания вины обвиняемого в опасном вождении» – вот основные подходы к оценке вины в таком преступлении, как опасное вождение в канадской доктрине [1].

Отсюда следует, что лицо может быть осуждено, если вне всяких разумных сомнений с объективной точки зрения обвиняемый осуществлял вождение в манере, которая была опасна для общества, с учетом всех обстоятельств, в том числе природных условий, состояния дороги, характера местности и уровня трафика, и существенно отличалась от стандарта, которого любой разумный и внимательный человек должен был придерживаться в данном месте и в данной ситуации.

Подобный подход канадского законодателя к вопросам строгой ответственности за опасное во-

ждение представляется оправданным, поскольку направлено на сокращение числа жертв транспортных катастроф и приносит свои положительные результаты. По данным Traffic Injury Research Foundation, который провел анализ тенденций аварий со смертельным исходом на общественных дорогах с участием основных типов транспортных средств с 1988 по 2010 гг., изменения в законодательстве, усиливающие ответственность за нарушение установленных правил дорожного движения, повлекли ежегодное, от пяти до семи процентов, уменьшение таких дорожно-транспортных происшествий.

Полагаю, что принятие аналогичных норм в законодательстве России, несомненно способствовало бы повышению безопасности движения и уменьшению дорожного травматизма. ■

#### *Литература:*

1. Stuart, Don. Canadian Criminal Law. – 2nd ed. Toronto: Carswell. – 1987. P. 121–123; Stuart, Don Criminal Negligence: Deadlock and Confusion in the Supreme Court. – 3rd ed. Toronto. – 1989. – P. 331; Stalker, M. Anne The Fault Element in Recodifying Criminal Law: A Critique. (1989), 14 Queen's LJ 119.