Последствия ужесточения наказаний и криминализация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Саидов Адлан Мусаевич
студент 2-ого курса магистратуры
Чеченского государственного университета
E-mail: msaidov5@mvd.ru

Аннотация. В статье рассмотрены перспективы и вероятные последствия ужесточения наказаний за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также их криминализации. Взяты во внимание некоторые объективные и субъективные обстоятельства создания взаимных помех в результате осуществления дорожного движения. Также обзорно поднят вопрос о том, как может быть определен круг лиц, считающихся участниками дорожного движения.

Ключевые слова: криминализация, дорожное движение, участники дорожного движения, ужесточение, нарушение.

В обобщенном смысле, основанием для криминализации какого-либо деяния является его общественно-опасный характер. В отечественной литературе существует немало подходов к определению понятия «общественная опасность», если рассматривать данное понятие именно в правовой плоскости. Например, по мнению Н.Ф. Кузнецовой[1], общественная опасность деяния по природе своей является объективным свойством преступления, можно сказать, его условием. Также автор считает, что общественная опасность деяния не зависит от ее правовой оценки в законе. Тем не менее, она становится свойством преступления только после ее законодательного закрепления в Уголовном Кодексе РФ.

В термин «общественная опасность» включено множество содержательных элементов, его определяющих. К таковым можно отнести, например: объект преступления, причиненный деянием вред, условия совершения деяния, включая место, время и обстановку совершения деяния, свойства субъекта и сам способ совершения деяния. Все эти показатели являются ключевыми для определения наличия общественной опасности, либо степени общественной опасности деяния[2].

Если продолжать вести речь об условиях общественной опасности, прежде всего, следует упомянуть причиняемый деянием вред, который наносится объектам уголовно-правовой охраны. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может повлечь, и как показывает печальная практика, влечет причинение тяжкого вреда здоровью и смерть человека, что, безусловно, относится к общественно-опасным последствиям. Помимо этого, следует взять во внимание типичность, распространенность нарушений, их динамику[3]. Зачастую в вопросах ужесточения ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, законодатель руководствуется именно этими показателями.

В современной России в большинстве своем отсутствует отношение к автотранспортному средству как к источнику повышенной опасности, а так же осознание ответственности не только за собственные жизнь и здоровье, но и за жизнь и здоровье остальных участников дорожного движения. Мало того, нет единого мнения относительно круга лиц, которые признаются участниками дорожного движения. Например, в результате дорожно-транспортного происшествия могут пострадать люди, не имеющие к дородному движению прямого отношения. В этой связи

возникает резонный вопрос, если в результате дорожно-транспортного происшествия пострадал человек, к примеру, находившийся недалеко от дороги, его придавило забором, который был снесен автомобилем, попавшим в ДТП, лежит ты ли пешеходе какая-либо ответственность за случившееся? Мог ли он находиться в такой непосредственной близости от дороги и является ли он в этой связи участником дорожного движения?

Те же самый вопросы возникают и относительно недавно введенных норм, ужесточающих ответственность за то, что водитель не пропустил пешехода на переходе. Предыдущая редакция КоАП РФ предусматривала штраф в размере 1500 рублей, теперь максимальная планка повышается до 2500 рублей. Такой штраф будет грозить за невыполнение требования уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или другим участникам дорожного движения (за исключением водителей транспортных средств), пользующимся преимуществом в движении. Однако не ясно, с какого именно момента наступает ответственность. Если пешеход стоит на тротуаре, но не начинает движение (а в некоторых случаях даже не планирует переходить дорогу), обязывает ли Кодекс его пропускать? Не существует прописанных или негласных обозначений, которые мог бы подать пешеход перед началом движения, чтобы водитель автотранспортного знал о его намерениях. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 вносит некую ясность в данный вопрос, согласно п. 1 ст. 14 "водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода«[4]. Таким образом, пешеход должен просигнализировать водителю о намерении перейти дорогу, начав движение или сделав хотя бы шаг на так называемую проезжую часть. Однако подобный способ уже сам по себе в некоторой степени создает риск для жизни и здоровья пешехода.

Таким образом, всякое ужесточение, а тем более криминализация какой-либо нормы и возведение ее в ранг уголовной, должно быть не просто обоснованным, но и продуманным, содержать возможные и вероятные варианты развития событий с целью предотвращения разночтений и правового плюрализма.

При этом, если речь идет об ужесточении, а тем более о криминализации нарушений ПДД и эксплуатации автотранспортных средств, необходимо учитывать не только ответственность и требования, предъявляемые к поведению водителей, но и обязанности пешеходов. Несмотря на то, что автомобиль является средством повышенной опасности, управлять им и нести соответствующую ответственность сложнее, чем пешеходу соблюдать некоторые правила поведения на дороге и вблизи нее. Данный вопрос усугубляется тем печальным обстоятельством, что в большинстве городов России отсутствует соответствующая инфраструктура, которая позволяла бы снизить вероятность создания взаимных помех между водителями и пешеходами.

Литература

1. Уголовное право России. Общая часть / под ред. Н.Ф.Кузнецовой, И.М. Тяжковой, М., 2004 г. — С. 115
2. Авдалян, М.Э. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: основание криминализации и криминообразующие признаки / Авдалян М.Э. // Общество и право. — 2014. — № 3 (49). — С. 110 — 114 — 0,4 п.л.
3. Банзаракцаева И.В. Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением ПДД и эксплуатации транспортных средств (на примере ст. 264 УК РФ) // VIII Международная научно-практическая конференция «Педагогика и психология: актуальные вопросы теории и практики» –2016. — С. 45
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 26.10.2017) «О Правилах дорожного движения»// «Российские вести», N 227, 23.11.1993