

УДК 343.222.7

**Виїзд транспортного засобу
за межі проїзної частини
із заподіянням шкоди пішоходам унаслідок
порушення правил дорожнього руху
кількома водіями
(аналіз каузальної структури пригоди)**

С. Р. Багіров,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального та
кримінального процесуального права
Національного університету
«Києво-Могилянська академія»

Підтверджено, що теоретичний підхід, відповідно до якого у ДТП з кількома учасниками у причинному зв'язку з наслідком може перебувати лише порушення правил з боку когось одного з винуватців, поки що є вразливим для критики. Він штучно відсікає юридично значущу поведінку одного учасника необережного злочину, щоб повністю покласти відповідальність на іншого. Водночас ігнорується явище, яке має назву «необережне співзаподіяння» і однією з ознак якого визнають перебування злочинного наслідку в причинному зв'язку з порушенням правил безпеки, допущеним кожним учасником. Здійснений у статті аналіз каузальної структури ДТП, пов'язаних із зіткненням і подальшим виїздом транспортного засобу за межі проїзної частини з травмуванням пішоходів, дозволяє дійти висновку про каузальну нерівноцінність порушень правил безпеки дорожнього руху з боку водія-агента і водія-реципієнта.

© Багіров Сергій Рамізович — кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального та кримінального процесуального права Національного університету «Києво-Могилянська академія»

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, порушення правил безпеки, злочинний наслідок, причинний зв'язок, каузальний фактор, каузальна структура.

Багиров С. Р. Выезд транспортного средства за пределы проезжей части с причинением вреда пешеходам вследствие нарушения правил дорожного движения несколькими водителями (анализ каузальной структуры происшествия)

Подтверждено, что теоретический подход, в соответствии с которым в ДТП с несколькими участниками в причинной связи с последствием может находиться нарушение лишь одного из виновных, является уязвимым для критики. Он искусственно отсекает юридически значимое поведение одного участника неосторожного преступления, чтобы полностью возложить ответственность на другого. В то же время игнорируется явление, имеющее название «неосторожное сопричинение», одним из признаков которого считают пребывание преступного последствия в причинной связи с нарушениями правил безопасности, допущенными каждым участником. Осуществленный в статье анализ каузальной структуры ДТП, связанных со столкновением и дальнейшим выездом транспортного средства за пределы проезжей части с причинением травм пешеходам, позволяет сделать вывод о каузальной неравноценности нарушений правил безопасности дорожного движения со стороны водителя-агента и водителя-реципиента.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, нарушение правил безопасности, преступное последствие, причинная связь, каузальный фактор, каузальная структура.

Bahirov Sergii. Departure of a transport vehicle outside the carriageway with a harm-doing to the pedestrians in consequence of the traffic infraction by the several drivers (the analysis of a causal structure of the traffic accident)

In the research paper is ascertained that the theoretical approach, according to which a road accident with several participants in a causal connection may only be a violation of the rules by some of the perpetrators, is still vulnerable to criticism. He artificially cuts off legally meaningful behavior of one participant in a careless crime, in order to completely assume responsibility for another. At the same time, a phenomenon called «careless co-causality» is ignored and one of its features recognizes the presence of a criminal act in a causal connection with violations of the rules of safety allowed by each participant. The analysis of the causal structure of the road accident related to the collision and the subsequent departure of the vehicle outside the passage of the pedestrian trauma allows us to conclude that there is a causal inequality of violations of the rules of road safety by the driver-agent and the driver-recipient.

Keywords: road accident, violation of the rules of safety, criminal outcome, causal connection, causal factor, causal structure.

Вивчення правозастосовної практики дає підстави визнати, що останнім часом дедалі частіше трапляються справи, пов'язані із заподіянням смерті або тяжких тілесних ушкоджень унаслідок типових дорожньо-транспортних пригод (далі — ДТП). Зазначена типовість (якщо не сказа-

ти тотожність) цих пригод полягає у тому, що у певному місці, передусім на перехресті, відбувається зіткнення двох (або більше) транспортних засобів, унаслідок чого один із них опиняється за межами проїзної частини і смертельно травмує на узбіччі, або тротуарі, або зупинці громадського транспорту, кількох пішоходів. Такі справи часто набувають розголосу, широкого висвітлення засобами масової інформації і відповідного резонансу як серед пересічних громадян, так і у фаховому середовищі. Зрозуміло, що однією з перших згадується справа З. і Д.¹, події якої сталися 18 жовтня 2017 р. у м. Харкові. На момент подання до друку цієї публікації зазначена справа ще слухається у Київському районному суді м. Харкова. Крім цього, 20 березня 2013 р. у м. Дніпропетровську сталася майже тотожна за об'єктивним механізмом розвитку ДТП за участю водіїв М. та В., пов'язана із зіткненням транспортних засобів та подальшим виїздом одного з них на зупинку громадського транспорту. Обоє водіїв визнано винними у недотриманні правил безпеки дорожнього руху, внаслідок чого п'ять потерпілих загинуло, одна особа зазнала тяжких тілесних ушкоджень і ще одна отримала середньої тяжкості тілесні ушкодження. Суд кваліфікував дії кожного з обвинувачених за ч. 3 ст. 286 КК України як порушення правил безпеки руху особами, які керують транспортними засобами, що спричинило загибель кількох осіб².

У більшості подібних випадків обидва водія притягаються до кримінальної відповідальності, за умови, що в діянні кожного з них було встановлено порушення певних правил безпеки дорожнього руху і ці порушення перебувають у причинному зв'язку з наслідками, що настали. Проте залишаються кілька важливих питань, відповіді на які потрібні для належного обґрунтування вироку. Цілком усвідомлюю дискусійний характер цих питань, але ігнорувати їх не можна.

1. Під час усного спілкування деякі судді висловлюють теоретичну позицію, що в подібних ДТП у причинному зв'язку може перебувати лише порушення правил з боку когось одного з винуватців. Питання: чи обґрунтований такий підхід?

2. У тих випадках, коли судді визнають наявність причинного зв'язку між порушенням правил безпеки руху з боку кожного водія і спільним

¹ Тут і в подальшому: хоча прізвища учасників наведених справ містяться у джерелах з відкритим доступом, автор вважає за необхідне подавати інформацію про фігурантів справ у традиційний для теорії кримінального права спосіб, тим більше, що обвинувальний вирок у справі З. і Д. ще не постановлено.

² Вирок Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська від 14 травня 2014 р. у справі № 201/13309/13-к. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/38660511> (дата звернення: 17.06.2018); Вирок Апеляційного суду Дніпропетровської області від 14 вересня 2015 р. у справі № 201/13309/13-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/50297585> (дата звернення: 17.06.2018).

для них злочинним результатом, виникає питання: чи відповідає такий підхід теорії причинного зв'язку в кримінальному праві?

3. Якщо відповідь на друге питання є ствердною, виникає третє, найскладніше з поставлених: за допомогою яких критеріїв можна виміряти ступінь участі фігурантів ДТП, який вплине на звуження або розширення меж відповідальності кожного з учасників? Спростивши, можна сформулювати це питання так, як його ставлять необізнані в юриспруденції люди: хто більшою мірою є винуватим у настанні злочинного наслідку?

Автору поки що не траплялися наукові праці, в яких би здійснювався аналіз каузальної структури таких ДТП. Водночас ті чи інші аспекти питань, поставлених вище, піддавалися розгляду у працях таких авторів, як В. М. Білоконев, В. І. Борисов, М. С. Грінберг, П. С. Дагель, В. І. Касинюк, О. М. Костенко, В. Б. Малінін, В. А. Мисливий, А. А. Музика, М. С. Романов, З. Б. Соктоєв, А. А. Тер-Акопов, О. Л. Тимчук, Н. М. Ярмиш та деяких інших.

Відповіді на перші два питання можна об'єднати через їх взаємопов'язаний характер. Науковий підхід, згідно з яким у причинному зв'язку з результатом може перебувати лише порушення правил безпеки руху одного водія, був висловлений на початку 80-х років ХХ ст.³ Уже тоді він зазнав істотної критики⁴. Опоненти цього підходу, зокрема П. С. Дагель і М. С. Романов, навели низку прикладів, з яких стає зрозумілим, що між діями (порушеннями правил безпеки дорожнього руху) кожного з водіїв і злочинним наслідком може існувати причинний зв'язок. Зокрема, П. С. Дагель підкреслив, що у такому разі ігнорується існування реального явища — співзаподіяння злочинного результату необережними діями кількох осіб⁵.

Крім цього, якщо вважати, що причинний зв'язок може перебувати лише між діями одного з водіїв та злочинним наслідком, який настав, то це може містити у собі широкі можливості для зловживань. Річ у тім, що чітких і загально визнаних параметрів наявності (відсутності) причинного зв'язку наука досі не запропонувала, на підставі чого кримінальній відповідальності міг цілком свавільно підлягати лише один з учасників ДТП, тоді як другий унікав би такої відповідальності.

Важливо підкреслити, що в сучасній науці кримінального права висловлено думку, яку слід визнати теоретичним підґрунтям позиції, згідно з якою злочинний результат може перебувати у причинному

³ Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Советская юстиция. 1980. № 8. С. 26-28.

⁴ Дагель П. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях // Советская юстиция. 1981. № 8. С. 51-53; Романов Н. О причинной связи в дорожно-транспортных преступлениях // Советская юстиция. 1981. № 8. С. 53-54.

⁵ Дагель П. Цит. праця. С. 52.

зв'язку з діями кількох учасників пригоди. Йдеться про науковий підхід професора Н. М. Ярмиш стосовно співвідношення необхідності й випадковості у причинно-наслідкових відносинах. На думку вченої, характер зв'язку між причиною і наслідком завжди є необхідним. Як тільки причина сформована, вона з необхідністю тягне наслідок. Водночас випадкове існує не у сфері зв'язків причин і наслідків, а у сфері поєднання компонентів причини⁶. Це означає, що порушення правил безпеки дорожнього руху з боку кожного учасника пригоди якраз і утворюють ті компоненти, поєднання яких формує єдину інтегративну причину, що тягне спільний для учасників злочинний наслідок.

Тепер спробуємо відповісти на питання про те, за допомогою яких критеріїв можна виміряти ступінь участі фігурантів ДТП, який вплине на звуження або розширення меж відповідальності кожного з учасників?

Наукова позиція щодо необхідності вимірювання ступеня участі особи у спільному заподіянні злочинного наслідку існує у тих чи інших варіаціях з другої половини ХІХ ст. Серед теорій причинного зв'язку окрему групу становили ті, автори яких виходили з об'єктивної нерівноцінності каузальних факторів⁷. Прихильники цієї позиції намагалися шукати чинники обмеження причинного ланцюга не в суб'єктивній стороні злочину, а в об'єктивній. Найвідомішим представником об'єктивної групи теорій причинності у кримінальному праві був професор М. С. Таганцев⁸. У радянські часи цю позицію здебільшого розвивали В. М. Кудрявцев (запропонований критерій — «ступінь віддаленості дії від наслідку» або «ступінь протяжності причинного зв'язку»), А. Н. Трайнін (критерій — «ступінь заподіяння») та Т. В. Церетелі (критерій — «ступінь сприяння настанню злочинного результату»)⁹.

Необхідно зауважити, що ця теоретична позиція була підтримана у 2014 та 2015 роках Судовою палатою у кримінальних справах Верховного

⁶ Ярмиш Н. М. Теоретичні проблеми причинно-наслідкового зв'язку в кримінальному праві (філософсько-правовий аналіз): автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харків, 2003. С. 16-17.

⁷ Багіров С. Р. Причинний зв'язок у кримінальному праві: сучасні можливості застосування теорії нерівноцінності умов до злочинів, що вчиняються через необережність // Проблеми пенітенціарної теорії і практики: щорічний бюлетень Київського юридичного інституту Міністерства внутрішніх справ України (за загальн. ред. А. А. Музики). Київ: КЮІ МВС України, 2005. № 10. С. 187-196.

⁸ Таганцев Н. С. Русское уголовное право. Общая часть. Т. 1. Тула: Автограф, 2001. С. 521-523.

⁹ У зв'язку з обмеженим обсягом статті відсутня можливість детально розглянути позиції цих авторів. Для більш докладного ознайомлення з підходами наведених науковців див.: Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. Москва: Государственное изд-во юрид. лит., 1960. С. 214; Трайнин А. Н. Вопрос о причинной связи в социалистическом уголовном праве // Советское государство и право. 1951. № 5. С. 31; Церетели Т. В. Причинная связь в уголовном праве. Москва: Государственное изд-во юрид. лит., 1963. С. 199-208.

Суду України. Так, у постанові від 20 листопада 2014 року в справі № 5-18кс14 (рішення про неправильну кваліфікацію дій водія за ч. 1 ст. 286 КК у разі ДТП за участю декількох водіїв) зазначено: «У разі виникнення ДТП за участю декількох водіїв вирішення питання про наявність чи відсутність в їх діях складу злочину, передбаченого відповідними частинами статті 286 КК, потребує встановлення причинного зв'язку між діями (порушенням правил безпеки дорожнього руху) кожного з них та наслідками, що настали, тобто з'ясування *ступеня участі (внеску)* (виділено мною. — С. Б.) кожного з них у спричиненні злочинного наслідку»¹⁰. В іншій постанові Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України від 5 листопада 2015 р. у справі № 5-218кс15 сформульовано: «У випадку дорожньо-транспортної події¹¹ за участю декількох водіїв для вирішення питання про наявність чи відсутність в їхніх діях складу кримінального правопорушення, передбаченого відповідними частинами ст. 286 КК, необхідно встановити причинний зв'язок між діями (порушенням правил безпеки дорожнього руху) кожного з них та наслідками, що настали, дослідити характер та черговість порушень, які вчинив кожен з водіїв, хто з них створив небезпечну дорожню обстановку (аварійну ситуацію), тобто з'ясувати *ступінь участі* (виділено мною. — С. Б.) кожного у спричиненні злочинного наслідку»¹².

Як вбачається з наведеного, Верховний Суд України цілком обґрунтовано став оперувати поняттями «ступінь участі», «небезпечна дорожня обстановка» і «аварійна ситуація». У тексті рішення Суд спочатку займає позицію, відповідно до якої розрізняє останні два явища, що можна підтвердити такою цитатою з документа: «Суд не з'ясував, хто з водіїв — ОСОБА_1 чи ОСОБА_2.1 — і якими діями створив небезпечну дорожню обстановку, а далі — і аварійну ситуацію, хоча, як правило, в причинному зв'язку з наслідками визнаються порушення правил безпеки руху з боку того водія, який створив аварійну ситуацію, хто з них мав більшу можливість уникнути зіткнення»¹³. Щоправда, формулюючи висновок, Суд чомусь застосував їх як синоніми: «...небезпечну дорожню обстановку

¹⁰ *Практика* застосування Верховним Судом України положень Особливої частини Кримінального кодексу України [уклад. О. П. Горох]; за заг. ред. А. А. Музики. Київ: «Центр учбової літератури», 2017. С. 455.

¹¹ Так зазначено у цитованому джерелі. Напевно, мало б йтися про пригоду.

¹² *Практика* застосування Верховним Судом України положень Особливої частини Кримінального кодексу України [уклад. О. П. Горох]; за заг. ред. А. А. Музики. С. 459; *ДТП: от причины к последствиям. Закон и бизнес. Вып. № 7 (1253)*. 13.02. 19.02.2016. URL: http://zib.com.ua/ru/121639verhovniy_sud_sdela_l_vivod_o_narusheniyah_pdd.html (дата звернення: 17.06.2018).

¹³ *Практика* застосування Верховним Судом України положень Особливої частини Кримінального кодексу України [уклад. О. П. Горох]; за заг. ред. А. А. Музики. С. 463.

(аварійну ситуацію)...». Проте в експертній практиці, звідки запозичені ці поняття, їх зміст істотно відрізняється.

Встановлення причинного зв'язку, з правової точки зору, має ґрунтуватися на встановленні такого зв'язку з технічної точки зору. Акцентую увагу на тому, що у справах, подібних до справи З. і Д. або справи М. та В., експерти-автотехніки, за умов виявлення порушень правил безпеки руху в діяннях обох водіїв, у висновках будуть стверджувати, що обидва водії мали технічну можливість уникнути пригоди, якщо дотримувалися б правил безпеки дорожнього руху. Водночас суддям необхідно звертати увагу на те, чи аналізували експерти, хто саме з водіїв і якими діяннями (порушеннями правил безпеки дорожнього руху) створив небезпечну дорожню обстановку, а також те, хто з них створив аварійну дорожню обстановку (аварійну ситуацію). Як правило, в причинному зв'язку з наслідками визнають порушення правил безпеки дорожнього руху з боку того водія, який створив аварійну ситуацію.

Проте у двох справах (це стосується й інших тотожних справ), каузальна структура яких піддається аналізу в цьому дослідженні, не виключається висновок про те, що обидва водія своїми порушеннями взяли участь у створенні аварійної ситуації. Тому для відповіді про ступінь участі (внесок) кожного з них у настанні злочинного наслідку висновків автотехнічної експертизи може бути недостатньо. За таких умов необхідно вдаватися до теоретичного аналізу з правової, а не лише з технічної, точки зору.

Наука кримінального права уже здійснила певні кроки у напрямі розмежування каузальних факторів під час формування інтегративної причини, яка тягне злочинні наслідки. Плідним є підхід, згідно з яким для оцінки причинного зв'язку необхідно брати до уваги привхідний фактор і той вплив, який цей фактор здійснив на розвиток причинного ланцюга під час пригоди. Сутність концепції привхідних факторів полягає у тому, що з'ясовується ступінь автономії нового силового агента, який увійшов до процесу розгортання каузального ланцюга. Для допомоги скористаємось логічними правилами встановлення причини, які називають схемами Ф. Бекона — Дж. С. Мілля. Якщо з'ясується, що перше порушення правил безпеки саме по собі, без впливу привхідної сили, призвело б до того результату, який настав, це означає, що привхідна сила не відіграла каузальної ролі.

В обох справах, каузальна структура яких аналізується, порушення правил безпеки дорожнього руху у вигляді перевищення швидкості руху (поставлено у вину водію «BMW-320i» у дніпропетровській справі) або перевищення швидкості і проїзд на заборонений сигнал світлофора (оскільки вироку ще немає, прогноую, що, ймовірно, ці порушення можуть бути поставлені у вину З. — водителю «Lexus RX 350» у харків-

ській справі) самі по собі, без бокового удару, що спостерігався в обох справах, не призвели б до таких тяжких наслідків, оскільки до останнього зберігалася б можливість прямолінійного руху проїзною частиною дороги. Боковий удар призвів до зміни напрямку руху і стану некерованості транспортного засобу, який зазнав удару. Подальші події — виїзд за межі проїзної частини і травмування пішоходів — відбуваються уже поза контролем волі і свідомості учасників зіткнення. Це означає, що кримінальна відповідальність за такі наслідки ґрунтується більшою мірою на причинному зв'язку, ніж на суб'єктивному ставленні до можливості настання цих наслідків.

На останньому етапі таких справ, коли транспортний засіб безпосередньо контактує з тілами потерпілих, він становить більшою мірою фізичну причину злочинного наслідку. Водія такого транспортного засобу, що зазнає бокового удару і через це змінює напрямок свого руху, можна (умовно, в порядку обговорення) назвати *реципієнтом* (від лат. *recipiens* — той, хто приймає). Той же водій, транспортний засіб якого постав як привхідна сила, що увійшла до ланцюга причинності й змінила його перебіг, може бути названо *агентом* (від лат. *agens* — той, хто приводить у рух, той, хто діє).

Основною проблемою кримінально-правової оцінки діяння водія-реципієнта є те, що саме його транспортний засіб безпосередньо контактує з потерпілими. Це впливає на відповідну оцінку, яка залежить більшою мірою від емоційного сприйняття цього факту. Тому ймовірно порушення правил з боку такого водія сприймається як головна причина того, що сталося. Водночас тут ми можемо потрапити до логічної пастки, не звернувши уваги на те, що *proxima causa* (лат. — найближча причина) у фізичному і юридичному розумінні можуть відрізнятися. Безпосередній фізичний вплив транспортного засобу водія-реципієнта, будучи фізичною *proxima causa*, не є такою в юридичному розумінні. Юридично значущою *proxima causa* тут мають визнаватися порушення правил безпеки дорожнього руху з боку водія-агента, тобто того, хто «виштовхнув» транспортний засіб водія-реципієнта на потерпілих. Саме цей вплив варто визнати «останнім» у взаємодії водіїв-учасників пригоди тим порушенням, що певною мірою «компенсує» порушення правил безпеки дорожнього руху, допущене першим водієм.

На підставі викладеного можемо дійти таких висновків. Теоретичний підхід, відповідно до якого у ДТП з кількома учасниками у причинному зв'язку може перебувати лише порушення правил з боку когось одного з винуватців, поки що є вразливим для критики. Він штучно відсікає юридично значущу поведінку одного учасника необережного злочину, щоб повністю покласти відповідальність на іншого. Водночас ігнорується явище, яке має назву «необережне співзаподіяння» і однією з ознак якого

визнають перебування злочинного наслідку в причинному зв'язку з порушеннями правил безпеки, допущеним кожним учасником.

Практичний підхід, коли судді визнають наявність причинного зв'язку між порушенням правил безпеки руху з боку кожного водія і спільним для них злочинним результатом, є таким, що ґрунтується на положеннях теорії кримінального права; він не суперечить доктринальним уявленням про випадкове поєднання компонентів інтегративної причини.

Аналіз каузальної структури ДТП, пов'язаних із зіткненням і подальшим виїздом транспортного засобу за межі проїзної частини з травмуванням пішоходів, дозволяє дійти висновку про каузальну нерівноцінність порушень правил безпеки дорожнього руху з боку водія-агента і водія-реципієнта.

Продовження кримінально-правового аналізу причинно-наслідкових відносин у подібних ДТП, уточнення термінологічної оболонки явищ, що аналізувалися у цій публікації, є важливим перспективним завданням науки кримінального права.

Bahirov Sergii. Departure of a transport vehicle outside the carriageway with a harm-doing to the pedestrians in consequence of the traffic infraction by the several drivers (the analysis of a causal structure of the traffic accident)

Departure of a transport vehicle outside the carriageway with a harm-doing to the pedestrians in consequence of the traffic infraction by the several driver (the analysis of a causal structure of the traffic accident)

The study of law enforcement practices allows us to recognize that more recently cases involving death or serious bodily injuries as a result of typical road accidents occur more often in it. The indicated typology (if not identity) of these accidents is this. In a certain place, above all at the crossroads, there is a collision between two (or more) vehicles, as a result of which one of them is outside the traffic area and mortally injures a sidewalk or sidewalk or a public transport stop for several pedestrians. Such cases often become public, broad coverage of the media and the corresponding resonance among ordinary citizens as well as in the professional environment. In most of these cases, both drivers are prosecuted, provided that each of them has violated certain traffic safety rules and these violations are causally related to the consequences. However, there are a few important questions that are needed to properly justify the sentence. I fully understand the controversial nature of these issues, but they can not be ignored. 1. During verbal communication some judges express the theoretical position that in such accidents in a causal connection there may be only a violation of the rules by one of the perpetrators. Question: Is this approach justified? 2. In those cases where judges acknowledge the existence of a causal link between the violation of traffic safety rules by each driver and their criminal outcome, the question arises: does such an approach apply to the theory of causation in criminal law? 3. If the answer to the second question is affirmative, there is a third, most difficult of the questions raised: what criteria can we measure the degree of participation of the person involved in the accident, which will affect

the narrowing or extension of the limits of liability of each of the participants? Having simplified, one can formulate this question as it is put by people not familiar with the jurisprudence: who is more likely to be guilty of a criminal offense?

Based on the foregoing, we can come up with the following conclusions. The theoretical approach, according to which a road accident with several participants in a causal connection may only be a violation of the rules by some of the perpetrators, is still vulnerable to criticism. He artificially cuts off legally meaningful behavior of one participant in a careless crime, in order to completely assume responsibility for another. At the same time, a phenomenon called «careless co-causality» is ignored and one of its features recognizes the presence of a criminal act in a causal connection with violations of the rules of safety allowed by each participant. A practical approach where judges find that there is a causal link between a driver's traffic violation and a criminal result common to them is based on the provisions of the criminal law theory; it does not contradict doctrinal ideas about the random combination of components of the integrative cause. The analysis of the causal structure of the road accident related to the collision and the subsequent departure of the vehicle outside the passage of the pedestrian trauma allows us to conclude that there is a causal inequality of violations of the rules of road safety by the driver-agent and the driver-recipient. Continued criminal legal analysis of causal relationships in similar accidents, clarification of the terminology of the phenomena analyzed in this publication, is an important promising task of the science of criminal law.

Keywords: road accident, violation of the rules of safety, criminal outcome, causal connection, causal factor, causal structure.