САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
(ФИЛИАЛ)
УНИВЕРСИТЕТА ПРОКУРАТУРЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УГОЛОВНОЕ ПРАВО РОССИИ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

(транспортные преступления)

VIII Всероссийская научно-практическая конференция

Волженкинские чтения

Санкт-Петербург, 25 ноября 2022 года

МАТЕРИАЛЫ

Санкт-Петербург, 2023

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ (ФИЛИАЛ)
УНИВЕРСИТЕТА ПРОКУРАТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УГОЛОВНОЕ ПРАВО РОССИИ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

(транспортные преступления)

VIII Всероссийская научно-практическая конференция

Волженкинские чтения

Санкт-Петербург, 25 ноября 2022 года

МАТЕРИАЛЫ

Санкт-Петербург
2023

УДК 34(08)
ББК 67я43
У26

Под общей редакцией **А. А. САПОЖКОВА**, заместителя директора Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидата юридических наук, доцента.

Ответственный за выпуск А. В. ЗАРУБИН, кандидат юридических наук, доцент.

Уголовное право России: состояние и перспективы (транспортные преступления) : материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции «Волженкинские чтения», Санкт-Петербург, 25 ноября 2022 года / Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации ; под общ. ред. А. А. Сапожкова. — Санкт-Петербург : СПбЮИ (ф) УП РФ, 2023. — 1 CD-R (4,19 Мб). — Систем. требования: ПК с процессором Intel Core i3 и более ; 512 Mb и более ; CD/DVD-ROM дисковод ; Microsoft Windows XP и выше ; SVGA 800×600.16 bit и более ; Adobe Acrobat Reader 8.0 и выше. — Загл. с экрана. — Текст : электронный.

У26

УДК 34(08)
ББК 67я43

Сборник издается в соответствии с оригиналом, подготовленным оргкомитетом конференции

Электронное научное издание
Уголовное право России: состояние и перспективы
(транспортные преступления)

VIII Всероссийская научно-практическая конференция

Волженкинские чтения

Санкт-Петербург, 25 ноября 2022 года

М а т е р и а л ы

Подписано к использованию 13.03.2023. Печ. л. 48,75.

Тираж 15 экз. Заказ 4/23.

1 электрон. опт. диск (CD-R). 4,19 Мб

Отдел научной информации и издательской деятельности
Санкт-Петербургского юридического института (филиала)
Университета прокуратуры Российской Федерации

Санкт-Петербургский юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры Российской Федерации

191014, Санкт-Петербург, Литейный просп., 44

© Санкт-Петербургский юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры Российской Федерации, 2023

С О Д Е Р Ж А Н И Е

Вступительное слово ……. *8*
I. УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ ……..... *10*
БАРАНЧИКОВА М. В. Лицо, лишенное права управления транспортным средством, как субъект преступлений в сфере дорожного движения ……. —
ГРУЗИНСКАЯ Е. И. Спорные вопросы наказуемости транспортных преступлений и их категоризация (на примере статьи 264 УК РФ)……..... *13*
ДВОРЖИЦКАЯ М. А., ПИСАРЕВСКАЯ Е. А. К вопросу о криминологической характеристике преступности на транспорте …..... *19*
ДИКАНОВА Т. А. Некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного статьей 263.1 УК РФ …… *23*
ЗАБАВКО Р. А. Состояние опьянения как конструктивный и квалифицирующий признак транспортных преступлений ……. *30*
ЗАРУБИН А. В. Некоторые вопросы квалификации уничтожения и повреждения транспортного средства …….. *33*
КАДЫРОВА Н. Н. Виктимологические аспекты транспортных преступлений ……... *37*
КАФИАТУЛИНА А. В. Порядок и практика назначения дополнительных наказаний за совершение транспортных преступлений …….. *39*
КИСЕЛЕВ А. А. Детерминация транспортной преступности и ее сезонные аспекты …… *44*
КОБЕЦ П. Н., КРАСНОВА К. А. Обеспечение транспортной безопасности в свете террористических угроз в Российской Федерации …… *48*
КОРНИЕНКОВА М. Р., ДЯКИНА С. Н. О реформировании статьи 264 УК РФ…….. *51*
КРАВЧЕНКО Р. М. Некоторые вопросы квалификации выпуска в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями . *55*
КРАЕВ Д. Ю. К вопросу о признаках субъекта преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ …… *58*
КУРСАЕВ А. В. Нарушение правил дорожного движения с использованием средств индивидуальной мобильности …… *69*
ЛАПКО Г. К. Особенности профилактики транспортных преступлений …… *74*
МАЛЫШЕВА И. В. Цифровые технологии при квалификации транспортных преступлений ……... *77*
МОРОЗОВ В. И., ЛОСЕВ С. Г. Выполнено ли требование Постановления Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 г. № 17-П при внесении изменений в статью 264 УК РФ? ……...…… *81*

НИКИТИН Ю. А. Профилактика травмирования и гибели людей на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта в Республике Беларусь (по результатам анализа надзорной деятельности органов прокуратуры) …….. *86*
НИКУЛЕНКО А. В. Меры силового противодействия автотранспортным правонарушениям (преступлениям) ……..… *90*
ОСТАШОВ А. В. Проблемы применения конфискации транспортного средства при совершении транспортных преступлений ……. *98*
ПИКАЛОВ С. В. Некоторые проблемы определения угрозы причинения вреда как обязательного условия уголовной ответственности, предусмотренной за оказание услуг с использованием транспортных средств ……..…… *100*
ПОЛТАРЖИЦКАЯ В. М. Предупреждение нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств ……...…. *104*
РАХМАНОВА Е. Н., КОНДРАШЕНКО А. Д. Проблема определения предмета преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ …….... *109*
РОГАЧЕВ Д. Е. Криминологическая характеристика управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющему судимость …….... *113*
САГАТЕЛЯН С. А., ТЕРТЫЧНАЯ И. В. Некоторые аспекты уголовно-правовой характеристики дорожно-транспортных преступлений ……. *117*
СИЛКИН В. П. Проблемы и критерии криминализации и пенализации дорожно-транспортных преступлений ……..... *119*
СУМАЧЕВ А. В. Освобождение от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления в связи с примирением с потерпевшим ……..... *124*
ТЕРТЫЧНАЯ И. В., ЖУРАВЛЕВА В. В. Состояние опьянения как квалифицирующее обстоятельство при совершении транспортных преступлений …….. *127*
ТКАЧЕВ И. О. Проблемы квалификации хулиганских действий на транспорте ……... *129*
ФЕДОРОВА Е. А. Проблемные аспекты уголовно-правовой оценки преступлений, совершаемых на морском транспорте ……. *133*
ФИРСОВ В. В. Особенности предупреждения транспортной преступности ……..... *137*
ШПИГЕЛЬ И. Б. Уголовная ответственность за совершение преступлений на морском и внутреннем водном транспорте ……. *142*
II. ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ …….. *145*
АТУТОВ С. А. Отдельные вопросы доказывания состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ ……. —
ГОЛОВКО И. И. Проблемы реализации полномочий прокурора по защите прав неопределенного круга лиц в сфере транспортной безопасности в судебном порядке …….. *151*

ДЗАГОЕВ С. В. Правовая природа исковой давности по транспортным преступлениям …….. *155*
РУБЦОВА М. В. Деятельность органов прокуратуры по противодействию преступности в транспортной сфере …… *159*
ХОЛОПОВ А. В. Современные возможности визуализации события преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта при поддержании государственного обвинения …….. *165*
МАТЕРИАЛЫ СЕКЦИИ «ТРИБУНА МОЛОДОГО УЧЕНОГО» *170*
АБОЯН А. А., ПАРИН Д. В. Преступное превышение скорости: проблемы конструкции состава преступления, предусмотренного статьей 264.2 УК РФ…… —
АХМЕДОВА З. К. Криминологический и уголовно-правовой аспекты транспортной преступности …….. *172*
БАРСУКОВА А. В. Некоторые вопросы уголовной ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (статья 271.1 УК РФ) ……. *176*
БЕЛЯЕВА Я. А. Криминологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений …….. *180*
БОЛЬШУНОВА А. А., БОНДАРЧУК А. Д. Административная преюдиция в преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта ……. *183*
БОРОВИКОВ В. В., СТОЛЯРСКИЙ Е. В. Проблемы квалификации преступления, предусмотренного статьей 264.3 УК РФ ……. *187*
ВЕСЕЛОВ А. Д. Соблюдение принципа справедливости при применении статьи 264 УК РФ…….. *191*
ВШИВКОВ С. А. Оценочные понятия, содержащиеся в статье 263 УК РФ: вопросы теории и практики …… *194*
ГАВРИЛОВА В. С. Взаимообусловленность уголовного и административного законодательства на примере дорожно-транспортных преступлений ……..…….. *197*
ГЕСС С. А. Причины и условия совершения террористического акта на объектах транспортной инфраструктуры…….. *200*
ГЛУЗДАК Г. Н. Механическое транспортное средство как признак состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ …….. *203*
ГРИБАНОВА Ю. Е. Квалификация оставления места совершения дорожно-транспортного преступления ……. *205*
ДЕГТЯРЁВ И. В. Проблемы определения субъекта преступления, предусмотренного статьей 266 УК РФ …….. *209*
ДЕМЧЕНКО Е. А. КАЛИНИЧЕВ Е. С. Отграничение преступления, предусмотренного статьей 267.1 УК РФ, от иных преступлений, совершенных из хулиганских побуждений …….. *213*
ЗАЙНУЛАБИДОВ Р. З. Проблемы профилактики дорожно-транспортных преступлений в Российской Федерации ……. *217*
ЗАЙЦЕВА О. В. Проблемы квалификации вандализма, совершаемого из экстремистских побуждений, на объектах общественного транспорта… *219*

ИБРАГИМОВ Ш. Г. Особенности профилактики автотранспортных преступлений ……... *223*
ИЛЬИЧЕВА Е. М., ПАПИНА Ю. А. К вопросу о соотношении дорожно-транспортного преступления, сопряженного с оставлением места его совершения, с оставлением в опасности ……. *227*
КАЗАНОВА П. Л., КОЛОШИНА Е. В. Некоторые проблемы уголовно-правовой оценки оставления места дорожно-транспортного происшествия ……..... *229*
КАЛАШНИКОВ Н. А., КОЗЛОВА О. Е. Проблемы применения частей 3 и 4 статьи 263.1 УК РФ ……..……. *235*
КАМАЛИЕВ Б. А. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 УК РФ) ……. *238*
КОЛОБОВ Д. С. Особенности субъекта преступления, предусмотренного статьей 266 УК РФ …….. *240*
КОМАРОВА П. А. Вопросы квалификации преступлений, совершенных с участием беспилотного транспортного средства …….. *242*
КУЗНЕЦОВ Н. К. Некоторые проблемы привлечения к уголовной ответственности, предусмотренной статьей 264 УК РФ при обучении вождению и сдаче практического экзамена на право управления транспортными средствами ……... *245*
ЛОПАТЕНКО Е. Р. Проблемы квалификации пособничества в угоне транспортного средства …….. *247*
ЛЯДОВА А. В. Современные тенденции уголовно-правовой политики в сфере транспортных преступлений ……..... *250*
ЛЯЛЮШКИНА К. Р. Проблемы квалификации транспортных преступлений со специальным субъектом ……. *253*
МАГОМЕДКАМИЛОВА А. Д. Хищения на транспорте, создающие угрозу транспортной безопасности …….. *257*
МАКСИМОВА А. Ю. Проблема административной преюдиции в уголовном праве на примере статьи 264.1 УК РФ …… *260*
МАРТЫНЕНКО П. Д. Крайняя необходимость в составах транспортных преступлений (на примере статьи 270 УК РФ) ……..... *263*
МЕЛЬНИКОВА А. А., КАРАГОДОВА Д. А. Квалификация причинения вреда здоровью средствами индивидуальной мобильности …….. *266*
МОДИНА К. П. Умышленное блокирование транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети как признак массовых беспорядков ….. *269*
МУСАЕВА М. Ш. О некоторых общесоциальных причинах и условиях дорожно-транспортных преступлений на современном этапе ……..…. *272*
НУРОВ Р. М. Возможности судебно-медицинской экспертизы при установлении причин и последствий дорожно-транспортных преступлений ……. *274*

ОСМАНОВ А. Ш. Сравнительный анализ транспортных преступлений в уголовном праве зарубежных стран ……..……. *278*
ПАВКОВА К. С. О некоторых вопросах уголовной ответственности за вред, причиненный в ходе эксплуатации беспилотных мобильных средств ……. *280*
ПЕТРУХИНА А. А., СИВЦЕВА А. А. Беспилотный летательный аппарат как средство совершения преступления: российский и зарубежный опыт …….……. *285*
ПОПОВА Е. Ю. Особенности административной преюдиции при совершении дорожно-транспортных преступлений ……. *289*
ПОТАПОВА С. С. Некоторые проблемы уголовно-правовой квалификации самовольного подключения к нефтепроводам, нефтепродуктопроводам и газопроводам ……..……. *291*
РОГАНОВА Д. С. Уголовно-правовые аспекты действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств ……. *294*
САГИДОВ Ш. С. Актуальные вопросы предупреждения транспортных преступлений и происшествий …….. *297*
САДКОВА П. С. Малозначительность деяния при управлении транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость …… *300*
СМИРНОВ В. А. К вопросу об установлении признаков контрабанды при незаконном транзитном перемещении товаров …… *302*
СОКОЛОВА Е. А. Разграничение составов преступлений, предусмотренных статьями 205 и 267.1 УК РФ …… *305*
СОЛОДИЛОВ В. А. Коррупция как условие совершения преступлений в сфере транспортной безопасности (уголовно-правовые и криминологические аспекты) ……..……. *309*
СОМКО В. В. Некоторые вопросы ответственности за транспортное хулиганство ……..… *312*
ТАЙМАЗОВ К. Б. О понятии транспортного преступления…… *317*
ФОНАРЕВА Д. В. Некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного пунктом «б» части 2 статьи 264 УК РФ …….. *320*
ФРОЛЕНКОВ Г. В. Проведение следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений …….. *324*
ЦАПЕНКО В. И. Проблемные аспекты уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие …… *326*
ЩЕПЕЛЕВА С. С. Соотношение статей, предусматривающих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статьи 264—264.3 УК РФ) …….. *330*
ЯСЕНОВСКАЯ Е. А. К вопросу о месте совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ ……. *335*
ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ИНДЕКСА НАУЧНОГО ЦИТИРОВАНИЯ …… *338*

ПРЕДИСЛОВИЕ

К МАТЕРИАЛАМ VIII ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ВОЛЖЕНКИНСКИЕ ЧТЕНИЯ»

УДК 343.346

А. П. СПИРИДОНОВ

Транспортный комплекс представляет собой важнейшую составляющую жизни современного общества, оказывая существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития страны в целом и ее регионов в частности.

Уголовно-правовая политика призвана обеспечить правовую основу для адекватного противодействия наиболее серьезным угрозам транспортной безопасности, исходящим от противоправного поведения человека.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года провозглашает, что транспорт есть важнейшая составная часть производственной инфраструктуры страны. Миссия государства в сфере обеспечения функционирования и развития транспортной системы заключается в создании условий для повышения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, реализации ее транспортного потенциала через опережающее развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат, использование географических особенностей Российской Федерации в качестве ее конкурентного преимущества[1].

Комплекс уголовно-правовых норм, обеспечивающих транспортную безопасность, сосредоточен прежде всего в главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» Уголовного кодекса Российской Федерации. Нормы этой главы неоднократно совершенствовались законодателем в последние годы. Среди значимых нововведений — установление специальных оснований уголовной ответственности: нарушение требований в области транспортной безопасности (статья 263.1), управление транспортным средством в состоянии опьянения (статья 264.1), а также лицом, лишенным права управления транспортными средствами (статья 264.3), нарушение

[1] О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

правил дорожного движения водителем, подвергнутым административному наказанию (статья 264.2), действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (статья 267.1), нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (статья 271.1).

Несмотря на значительные усилия, предпринимаемые в целях развития транспортной инфраструктуры в стране, законодательные улучшения, в том числе в транспортной сфере, демонстрирующие внимательный подход государства к проблеме обеспечения транспортной безопасности, ситуация в этой сфере остается напряженной.

Особую тревогу вызывают последствия дорожно-транспортных происшествий. Так, по данным ГИБДД Российской Федерации, в 2022 году в стране произошло 126 705 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 14 172 человека, 159 635 человек получили травмы.

Статистика транспортной аварийности свидетельствует о том, что наибольшее количество транспортных происшествий происходит из-за так называемого человеческого фактора[1].

В обстановке интенсивного развития транспортной инфраструктуры, появления все новых видов транспортных средств, создания глобальной системы транспортной безопасности и, как следствие, вовлечения в данную сферу большого количества людей актуализируется вопрос о снижении уголовно-правовыми средствами обусловленных человеческим фактором рисков в сфере функционирования транспорта, в том числе вопрос совершенствования законодательной и правоприменительной оценки транспортных преступлений.

В условиях изменяющегося и не в полной мере кодифицированного законодательства, регулирующего правоотношения в транспортной сфере, сложные по технике изложения бланкетные диспозиции абсолютно всех статей главы 27 Уголовного кодекса Российской Федерации не дают полной ясности в понимании основных признаков большинства составов транспортных преступлений. Между тем залогом эффективной правоприменительной деятельности является правильное уяснение содержания уголовно-правовых запретов, сформулированных в этой главе, с учетом правовых позиций судебной практики, видение определенности границ оснований уголовной ответственности за данные преступления, знание возможностей уголовно-правового реагирования на новые криминальные угрозы транспортной безопасности.

[1] Человеческий фактор в безопасности транспорта // Горизонты промышленной политики : сайт. URL: http://prompolit.ru/107485 (дата обращения: 06.01.2023).

I. УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ

УДК 343.346

М. В. БАРАНЧИКОВА

ЛИЦО, ЛИШЕННОЕ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ, КАК СУБЪЕКТ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В течение последних двадцати лет в России безопасность дорожного движения неоднократно признавалась одним из актуальных ориентиров в государственной политике. Об этом свидетельствовали оперативные меры реагирования на ухудшение показателей дорожно-транспортной аварийности, многочисленные реформы административного и уголовного законодательства, ужесточающие ответственность за наиболее опасные нарушения правил дорожного движения.

Уголовно-правовым средствам принадлежала важная профилактическая роль в снижении дорожно-транспортного травматизма, что отражалось в пояснительных записках к законопроектам новых статей. Высокие уровни социального и транспортного риска в России детерминировали необходимость использования новых методов реализации уголовно-правовой политики в сфере дорожного движения, адекватных его современным угрозам.

Если до 2015 года квалификация действий водителя осуществлялась в основном по ст. 264 УК РФ, она не зависела от специфики его физиологического состояния, опыта прошлых нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД), его постпреступного поведения, то в 2022 году указанные обстоятельства приобрели важное квалифицирующее значение. Поэтапная модификация данной статьи, введение новых норм привели к признанию фактов оставления места криминальных нарушений правил дорожного движения, состояния опьянения водителя, административной наказуемости и лишения права управления транспортным средством, конструктивными и отягчающими признаками ряда норм, регулирующих правоотношения в сфере дорожного движения.

В рамках официальных обзоров безопасности дорожного движения к административным правонарушениям, соответствующим основным факторам риска дорожно-транспортных происшествий (ДТП), относят превышение установленной скорости движения, выезд на встречную полосу и управление транспортным средством в состоянии опьянения. Признание их повышенной опасности, нарастающей в случаях повторяемости, потенциального риска тяжких последствий обусловили их криминализацию.

Согласно данным НИЦ БДД России высокая тяжесть последствий наблюдается в ДТП, которые происходят вследствие выезда на полосу встречного движения (15,6), нарушения скоростного режима (11,4). В свою очередь тяжесть последствий ДТП, совершенных по вине водителей, лишенных права управления транспортным средством, являлась самой высокой и составляла 12,7 погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП[1].

[1] Профили безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации. 2020 : статистический сборник. М., 2021. С. 5—6.

В 2019—2021 годах наблюдался рост количества лишений права управления транспортными средствами (ТС), назначенных за совершение указанных нарушений в сфере дорожного движения. В 86 % случаев наказание применялось за управление ТС в состоянии опьянения, в 4 % — за выезд на полосу встречного движения[1].

Решение о назначении лишения права управления ТС в 2021 году было принято по результатам рассмотрения 0,13 % всех возбужденных дел об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, и 14,1 % — ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ[2]. Специалисты прогнозируют, что по результатам правоприменительной практики 2021 года потенциально к ответственности по ст. 264.2 УК РФ могут быть привлечены субъекты около 6 тысяч дел об административных правонарушениях, которые лишены права управления ТС по данным статьям.

С 2022 года признак, связанный с лишенностью водителя права управления ТС, является конструктивным признаком ряда статей с административной преюдицией и квалифицирующим обстоятельством в ст. 264 УК РФ. Он определяет специфику их субъекта. В статьях 264.2, 264.3 УК РФ субъект должен еще и быть признан подвергнутым административному наказанию.

Особый статус лица, подвергнутого административному наказанию, является конструктивным криминообразующим признаком составов преступлений с административной преюдицией[3]. Временной промежуток, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию, определен со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания и до момента истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. Ограничение состояния «административной наказуемости» субъектов в ст. 264.2, 264.3 УК РФ годичным сроком вытекает из ст. 4.6 КоАП РФ. Соответственно, лицо считается не имеющим такого права управления только в течение года после истечения срока лишения права управления ТС.

Лишение права управления транспортным средством как вид административного наказания действует с момента вступления в силу соответствующего постановления суда по делу об административном правонарушении, применяется только к лицам, имеющим такое специальное право. К данной категории предлагается относить лицо, в отношении которого имеется вступивший в законную силу приговор суда о назначении наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами.

Поскольку водителем, лишенным права управления ТС, является лицо, подвергнутое административному наказанию в рамках административного производства, то такой субъект, будучи лишен права управления ТС, уже подвергнут административному наказанию. Это влечет вопрос о том, насколько необходимым является указание в уголовно-правовых нормах признака административной наказуемости.

Выбор уголовно-правовой нормы для лица, подвергнутого административному наказанию и лишенному права управления ТС, будет зависеть от вида его правонарушающих действий. Эти действия фактически водитель должен совершить в третий раз, причем за первые два факта он ранее подлежал административному наказанию и был лишен права управления ТС. При этом новые виды преступлений, предусмотренные ст. 264.2, 264.3 УК РФ, представляют собой не сумму административных правонарушений, а совершенное специальным субъектом одно нарушение.

В соответствии с диспозицией ч. 1 ст. 264.2 УК РФ деяние заключается в нарушениях правил дорожного движения, предусмотренных чч. 4, 5 ст. 12.9 или ч. 4

---

[1] Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году : информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, М. М. Исаев [и др.]. М., 2022. С. 36—37.

[2] Там же. С. 25.

[3] Ахтанина Н. А. Институт множественности противоправного деяния в административном и уголовном законодательстве Российской Федерации // Российская юстиция. 2020. № 5. С. 9—11.

ст. 12.15 КоАП РФ. Уголовная ответственность наступает, если ранее лицо было лишено права управления ТС за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ. Иными словами, для привлечения к уголовной ответственности, предусмотренной ст. 264.2 УК РФ, лицо должно нарушить установленный скоростной режим более чем на 60 км/ч или выехать на полосу встречного движения не менее трех раз и за каждое нарушение должна быть наложена юридическая ответственность. Тем самым криминализирована «двойная повторность» отдельных видов нарушений, соответствующих основным факторам риска совершения ДТП.

Схожая конструкция характерна для привлечения к уголовной ответственности, предусмотренной ст. 264.3 УК РФ, где лицо, ранее лишенное права управления ТС и подвергнутое наказанию по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ, должно управлять автотранспортом. Фактически оно незаконно управляет ТС в третий раз, где два предыдущих аналогичных факта уже влекли административную ответственность.

Объективные признаки административной преюдиции в составах, к которым относятся повторное совершение административных правонарушений, наличие состояния административной наказуемости и «лишенности прав» за ранее совершенные правонарушения в уголовном законе сформулированы по-разному. Двойную повторность образуют совершение как тождественных правонарушений, так и однопорядковых, сформированных по принципу их отнесения к высокорискованным, влекущим наказание в виде лишения права управления ТС. Этот критерий обосновывает взаимосвязь и общность предикатного и последующего административного правонарушения при построении преюдиционных уголовно-правовых норм в сфере дорожного движения по признакам их вредоносности и схожей наказуемости.

В число отягчающих признаков, сформулированных в пунктах «в» частей 2, 4, и 6 ст. 264 УК РФ, включено обстоятельство, связанное с совершением преступления лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами. Данный признак шире, чем ранее рассмотренное обстоятельство, поскольку лица, не имеющие права управления ТС, представляют собой иную группу субъектов. Проблема отграничения лиц, лишенных права управления ТС, от тех, кто не имеет права управления ТС, от тех лиц, кто не имеет при себе необходимых документов, не всегда разрешается однозначно.

Лицо, лишенное права управления ТС, отличается особенно высокой опасностью ввиду устойчивости стереотипа противоправного поведения, относящегося к основному или сопутствующему факторам, провоцирующим аварийность. Факт привлечения лица к такой ответственности, повлекший лишение его прав, является характеристикой субъекта преступления, а не элементом состава.

В современных условиях административная преюдиция выступает средством криминализации, используемым при конструировании уголовно-правовых норм, вызванным неблагоприятной динамикой нарушений правил дорожного движения, допущенных водителями, ранее лишенными права управления транспортными средствами.

Сегодня в системе дорожно-транспортных преступлений закреплен специальный субъект преюдиционного преступления. Признание статуса лица как лишенного права управления транспортными средствами влияет на квалификацию преступлений в сфере дорожного движения. Его повышенная опасность связана с тем, что, будучи подвергнутым одному из самых строгих наказаний в виде лишения права управления транспортным средством, назначенному за наиболее опасные и повторные нарушения правил дорожного движения, оно приобретает криминогенный потенциал. В условиях, когда комплекса мер административного воздействия на нарушителя правил дорожного движения оказывается недостаточно, они меняют свой потенциал и репрессивность на меры уголовного наказания.

УДК 343.346

Е. И. ГРУЗИНСКАЯ

СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ НАКАЗУЕМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И ИХ КАТЕГОРИЗАЦИЯ (на примере статьи 264 УК РФ)

Степень важности соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта как нельзя лучше описано в литературном шедевре И. Ильфа и Е. Петрова «Золотой теленок»: «Пешеходов надо любить. Пешеходы составляют большую часть человечества. Мало того — лучшую его часть. Это они построили города, возвели многоэтажные здания, провели канализацию и водопровод, замостили улицы и осветили их электрическими лампочками. <…> И когда все было готово, когда родная планета стала приняла сравнительно благоустроенный вид, появились автомобилисты.

Надо заметить, что автомобиль тоже был изобретен пешеходом. Но автомобилисты об этом как-то сразу забыли. Кротких и умных пешеходов стали давить. Улицы, созданные пешеходами, перешли во власть автомобилистов, мостовые стали вдвое шире, тротуары сузились до размера табачной бандероли. И пешеходы стали испуганно жаться к стенам домов. В большом городе пешеходу ведут мученическую жизнь. Для них ввели транспортное гетто. Им разрешается переходить улицы только на перекрестках, то есть именно в тех местах, где движение сильнее всего и где волосок, на котором обычно висит жизнь пешехода, легче всего оборвать»[1].

По статистике, в настоящее время наблюдается некоторое снижение темпа прироста преступлений: так в 2011 году было зарегистрировано 27 302 тыс. преступлений, предусмотренных ст. 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» УК РФ, в 2016 году — 22 013, в 2021 году — 18 217[2].

Безусловно, подобное уменьшение является, в том числе, результатом эффективной политики, направленной на повышение культуры поведения как водителей транспортных средств, так и пешеходов, в частности и посредством медиа-пропаганды[3]. Тем не менее количество лиц, пострадавших в ДТП, остается высоким.

Так, в 2020 году в 145 073 ДТП пострадали 39 927 человек, из которых не достигли 16 лет 16 639 (42 %) человек, из них с летальным исходом — 522 (3 %); в 2021 году произошло 133 331 ДТП с 36 881 пострадавшим пешеходом, из которых 15 849 (43 %) — дети, из них 554 ребенка (4 %) получили смертельные травмы. За прошедшие 10 месяцев 2022 года в 91 255 ДТП из 23 900 пострадавших несовершеннолетние в возрасте до 16 лет составили уже 50 % (12 184), погибли 432 ребенка. Таким образом, видим, что при снижении общего количества ДТП доля в них смертельного исхода остается стабильной — 10 %, как и количество детской смертности на дорогах[4].

Как писал Н. С. Таганцев: «Деяние… должно быть воспрещено законом под страхом наказания, причем это страх не есть что-либо отвлеченное, не есть фантом, только пугающий того, кто посягает на нормы права, а реально им ощутимое последствие такого посягательства есть действительное наказание как проявление того особого юридического отношения, которое возникает между карательной властью и ослушником велений авторитетной воли законодателя»[5].

---

[1] Клоченко Л. Н. Уголовный кодекс Российской Федерации и русская классическая литература. Соприкосновение. М., 2022. С. 274.

[2] Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://мвд.рф/ dejatelnost/statistics (дата обращения: 24.10.2022).

[3] ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ. Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ : сайт. URL: https://гибдд.рф/ check/media (дата обращения: 25.10.2022).

[4] Там же.

[5] Таганцев Н. С. Русское уголовное право. Часть общая. Тула, 2001. Т. 2. С. 7.

На языке уголовного права ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатацию транспортных средств, повлекшее тяжкий вред здоровью или смерть предусмотрена ст. 264 УК РФ, которая за время действия УК РФ подвергалась изменениям девятью федеральными законами. В аспекте заявленной темы проследим этапы и тенденции реформирования именно санкций обозначенной выше нормы.

Таблица 1. Этапы реформирование санкций ст. 264 УК РФ

ЧАСТЬ 1 СТ. 264 УК РФ				
Первоначальная редакция УК РФ	**В редакции ФЗ от 27.12.2010 № 377-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 07.03.2011 № 26-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 07.12.2011 № 420-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 31.12.2014 № 528-ФЗ**
Ограничение свободы на срок до пяти лет, либо арест на срок от трех до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.	Ограничение свободы на срок до трех лет, либо арест на срок от трех до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.	Ограничение свободы на срок до трех лет, либо арест на срок до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.	Ограничение свободы на срок до трех лет, либо принудительные работы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового, либо арест на срок до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.	Ограничение свободы на срок до трех лет, либо принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо арест на срок до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.
13 лет	11 месяцев	3 года	8 лет	
Категория тяжести				
Небольшая тяжесть	Небольшая тяжесть	Небольшая тяжесть	Небольшая тяжесть	Небольшая тяжесть
Суть изменений				
	Изменение верхнего предела наказания в виде ограничения свободы (*пенализация*)	Исключение нижнего предела наказания в виде ареста (*депенализация*)	Дополнение санкции новым видом наказания (*депенализация*)	Приведение названий наказания в соответствие со ст. 44 УК РФ

ЧАСТЬ 2 СТ. 264 УК РФ			
Первоначальная редакция УК	**В редакции ФЗ от 07.12.2011 № 420-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 31.12.2014 № 528-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 17.06.2019 № 146-ФЗ**
лишение свободы на срок до трех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.	принудительные работы на срок до трех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до че-	принудительные работы на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо	принудительные работы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок

	тырех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет	лишение свободы на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.	до трех лет либо лишение свободы на срок от трех до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.
14 лет	3 года	4,5 года	
Категория тяжести			
Средняя	Средняя	Средняя	Средняя
	Добавление нового вида наказания \ (*депенализация*), изменение максимального предела лишения свободы свободы наказания лишения свободы (*пенализация*); приведение название наказаний в соответствии со си. 44 УК РФ	Приведение в соответствие названия видов наказания со ст. 44 УК РФ	Увеличен верхний предел принудительных работ, установлена нижняя и повышен верхний предел лишения свободы (*пенализация*)
ЧАСТЬ 3 СТ. 264 УК РФ			
Первоначальная редакция УК	**В редакции ФЗ от 13.02.2009 № 20-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 07.12.2011 № 420-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 31.12.2014 № 528-ФЗ**
лишение свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.	лишение свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.	принудительные работы на срок до четырех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишение свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет	принудительные работы на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет
12 лет	1,5 года	3 года	
Категория тяжести			
средняя	средняя	средняя	средняя
	С учетом изменения последствий происходит понижение верхнего предела	Дополнение новым видом наказания (*депенализация*)	приведение название наказаний в соответствии со ст. 44 УК РФ)
ЧАСТЬ 4 СТ. 264 УК РФ			
Первоначальная редакция (введена ФЗ от 13.02.2009 № 20-ФЗ)	**В редакции ФЗ от 23.04.2019 № 65-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 17.06.2019 № 146-ФЗ**	
лишение свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.	лишение свободы на срок от двух до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет	лишение свободы на срок от пяти до двенадцати лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.	
10 лет	1,5 месяца		
Категория тяжести			
Средняя	средняя	тяжкое	

Суть изменений		
	установлен нижний предел срока лишения свободы (*пенализация*)	увеличен нижний и верхний предел лишения свободы (*пенализация*)
ЧАСТЬ 5 СТ. 264 УК РФ		
Первоначальная редакция (введена ФЗ от 13.02.2009 № 20-ФЗ)	**В редакции ФЗ 07.12.2011 № 420-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 31.12.2014 № 528-ФЗ**
лишение свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.	принудительные работы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишение свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет	принудительные работы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет либо лишение свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет
1,5 года		3 года
Категория тяжести		
Средняя	Средняя	Средняя
Суть изменений		
	Дополнен новый вид наказания (*депенализация*)	Приведено в соответствие название наказания со ст. 44 УК РФ

ЧАСТЬ 6 СТ. 264 УК РФ			
Первоначальная редакция (введена ФЗ от 13.02.2009 № 20-ФЗ)	**В редакции ФЗ от 07.12.2011 № 420-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 31.12.2014 № 528-ФЗ**	**В редакции ФЗ 17.06.2019 № 146-ФЗ**
лишение свободы на срок до девяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет	принудительные работы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишение свободы на срок до девяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет	лишение свободы на срок от четырех до девяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.	наказывается лишением свободы на срок от восьми до пятнадцати лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.
1,5 года	3 года		4,5 года
Категория тяжести			
Средняя	Средняя	Средняя	Тяжкое
Суть изменений			
	дополнен новый вид наказания (*депенализация*)	Безальтернативный характер санкции, установлен нижний предел лишения свободы (*пенализация*); приведено в соответствие название наказания со ст. 44 УК РФ	Увеличены верхние пределы наказания (*пенализация*)

Можно констатировать, что какого-либо четкого направления в уголовно-правовой политике не наблюдается, присутствует, как и его карательный, так и послабляющие элементы. Внесенные изменения не коснулись лишь ареста (что не может не показаться странным с учетом его неприменения с 1997 года и отсутствия каких-либо предпосылок к этому) и срока дополнительного наказания.

Одновременно с этим обратимся к данным судебной статистики о назначенных наказаниях по ст. 264 УК РФ за последние 6 лет[1].

Таблица 2. Данные по назначенным наказания по ст. 264 УК РФ

	Осуждено	Оправдано	Лишение свободы	Условное лишение свободы	Ограничение свободы	Штраф	Исправитель-ные работы	Обязательные работы	Принудитель-ные меры к невменяемым
2016 год									
ч.1	4.691	7	65	196	3.927	151	40	66	0
ч.2	1.237	0	453	742	15	1	1	1	0
ч.3	2.721	6	1.219	1.349	25	4	6	0	0
ч.4	1.148	4	974	171	2	0	0	0	0
ч.5	457	5	366	89	0	0	0	0	0
ч.6	152	0	147	5	0	0	0	0	0
2017 год									
ч.1	4.700	16	55	174	4.081	174	26	62	16
ч.2	1.400	0	497	875	5	2	3	2	1
ч.3	2.638	9	1.278	1.272	18	5	3	2	7
ч.4	1.048	1	878	166	1	1	1	0	3
ч.5	445	4	342	97	2	0	1	0	1
ч.6	152	0	148	4	0	0	0	0	0
2018 год									
ч.1	4.189	8	56	152	3 643	168	24	22	13
ч.2	1.289	0	442	814	11	6	0	4	6
ч.3	2.489	9	1.193	1.240	12	4	3	1	10
ч.4	946	0	804	140	1	0	0	0	1
ч.5	433	2	344	85	0	0	1	0	1
ч.6	123	0	118	2	1	0	0	0	1
2019 год									
ч.1	4.283	11	130	209	3 239	196	34	366	1 063
ч.2	1 113	1	371	713	3	6	1	3	59
ч.3	2.329	12	1 176	1.106	11	5	0	0	202
ч.4	848	1	720	125	2	1	0	0	9
ч.5	372	1	291	77	0	1	0	0	12
ч.6	121	0	119	2	0	0	0	0	0
2020 год									
ч.1	3.299	4	62	142	2.776	127	24	59	0
ч.2	1.218	0	391	791	10	5	4	2	0
ч.3	1.924	6	876	1.024	4	0	2	0	0
ч.4	869	1	757	111	0	0	0	0	0

[1] Судебная статистика РФ : сайт. URL: https://stat.xn----7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/ ug/t/14/s/17 (дата обращения: 25.10.2022).

	Осуждено	Оправдано	Лишение свободы	Условное лишение свободы	Ограничение свободы	Штраф	Исправительные работы	Обязательные работы	Принудительные меры к невменяемым
ч.5	305	1	235	63	0	0	0	0	0
ч.6	83	0	79	4	0	0	0	0	0
2021 год									
ч.1	3.154	7	62	139	2.536	169	19	95	10
ч.2	1.452	1	482	940	5	4	2	4	6
ч.3	2.035	8	921	1.076	6	6	4	0	5
ч.4	997	3	880	114	0	0	0	0	3
ч.5	316	2	246	66	1	1	0	0	1
ч.6	120	0	119	1	0	0	0	0	0

Как видно из выше обозначенных данных доля оправданных по данной категории дел минимальна и составляет менее 1%; среди назначаемых наказаний превалирует лишение свободы (64%), ее ограничение в основном назначается лишь в качестве наказания за деяния, предусмотренные ч. 1 ст. 264 УК РФ (81%). Следует отметить, что стабильно высоким остается количество осужденные за деяния с летальным исходом хотя бы одного потерпевшего (40-43%). При этом принудительные работы, согласно опубликованным сведениям, не назначались.

Изучение законодательных изменений санкций изучаемой нормы, позволило заметить и смену категории тяжести части шестой статьи на тяжкую. Таким образом к последним второй раз за новейшую историю уголовного законодательства стали относится и неосторожные преступления.

Таблица 3. Этапы реформирования категорий преступлений (применительно к неосторожным преступлениям)

В первоначальной редакции УК РФ	**В редакции ФЗ от 09.03.2001 № 25-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 07.12.2011 № 420-ФЗ**	**В редакции ФЗ от 17.06.2019 № 146-ФЗ**
*Преступлениями **средней тяжести** признаются неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное настоящим Кодексом...*			
не превышает пяти лет лишения свободы	превышает два года лишения свободы	превышает три года лишения свободы	не превышает десяти лет лишения свободы
4 года	9,5 лет		7,5 лет
В первоначальной редакции УК РФ	**В редакции ФЗ от 09.03.2001 № 25-ФЗ**		**В редакции ФЗ от 17.06.2019 № 146-ФЗ**
***Тяжкими преступлениями** признаются неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное настоящим Кодексом ….*			
не превышает десяти лет лишения свободы	НЕОСТОРОЖНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ ИСКЛЮЧЕНЫ ИЗ КАТЕГОРИИ ТЯЖКИХ		не превышает пятнадцати лет лишения свободы.
4 года	17,5 лет		

Как известно, в основу классификации законодатель положил материальный признак преступления. Внешним показателем формализации этой опасности принято считать санкцию, поскольку размер наказания, предусмотренный в санкции статьи, позволяет сравнить степень общественной опасности различный преступлений[1].

[1] Уголовное право России. Общая часть : учебник / под ред. Ф. Р. Сундурова, И. А. Тарханова. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2009. С. 149.

Получив впервые свое законодательное закрепление в УК РФ 1996 года классификацию (категоризацию) преступлений, по словам А.Э. Жалиснкого, нельзя считать законченной[1]. Уже Федеральным законом от 9 марта 2001 года № 25-ФЗ законодатель был вынужден перевести все неосторожные преступления в категорию преступлений средней тяжести (что абсолютно с нашей точки зрения было оправданно), а спустя семнадцать с половиной лет вернуть обратно (к сожалению).

Обращают на себя технико-юридические особенности конструирования ч. 6 ст. 15 УК РФ, в части того, что законодателем установлены максимальные границы наказания в виде лишения свободы. Одновременно с этим следует отметить, что именно предыдущая конструкция нормы о критериях наказуемости неосторожных преступлений средней тяжести ч. 3 ст. 15 УК РФ в редакции ФЗ от 09.03.2001 № 25-ФЗ[2], а именно установление лишь нижней границы, позволило в 2019 году достаточно «безболезненно» с точки зрения юридико-технических возможностей реформировать категории преступлений[3].

Следует отметить, что в ч. 6 ст. 264 УК РФ установлен максимально возможным срок лишения свободы, совпадающий с максимально возможным сроком, обозначенным в ч. 4 ст. 15 УК РФ (15 лет). Таким образом, законодатель закрыл себе перспективы усиления ответственности при появлении новых более социально-опасных форм проявления данного преступного поведения, оставляя возможность лишь расширять перечень квалифицированных признаков внутри диспозиции обозначенной части.

Исходя из этого предлагаем новую редакцию ч. 4 ст. 15 УК РФ «Категории преступлений»:

«4. Тяжкими преступлениями признаются умышленные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное настоящим Кодексом, не превышает десяти лет лишения свободы, и неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное настоящим Кодексом, превышает десять лет лишения свободы».

УДК 343.346

М. А. ДВОРЖИЦКАЯ,
Е. А. ПИСАРЕВСКАЯ

К ВОПРОСУ О КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКЕ ПРЕСТУПНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Общепризнанно, что научно-технический прогресс в сфере транспорта одновременно со значительными достижениями может повлечь и многочисленные отрицательные последствия, в частности, связанные с повышенной аварийностью, многочисленными административными правонарушениями и преступлениями, совершаемыми в этой сфере.

Однако вопросам криминологической характеристики преступности на транспорте в криминологии в настоящее время уделяется недостаточно внимания. В основном криминологами обращается внимание на отдельные преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (транспортные преступления), которые рассматриваются как предусмотренные в главе 27 УК РФ общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатацию любого вида механического транспорта, по-

[1] Уголовное право. Учебник. В 3 т. Т. 1. Общая часть / под общ. ред. А. Э. Жалинского. М., 2011. С. 306.

[2] О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР, Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 9 марта 2001 г. № 25-ФЗ : текст с изм. и доп. на 8 дек. 2003 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

влекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей, либо ущерба имущественного характера[1]. Такой узкий подход к определению транспортной преступности не позволяет должным образом оценить ее особенности, последствия и спрогнозировать эффективные меры по предупреждению, иными словами, не способствует формированию целостной криминологической характеристике преступности на транспорте.

Полагаем, что преступность на транспорте — это комплексное явление, которое представляет собой правовое, социальное, относительно массовое, негативное, исторически изменчивое явление, складывающееся с учетом специфики различных видов транспорта из совокупности всех преступлений, совершенных на его объектах за определенный промежуток времени. Указанное определение позволяет выделить среди преступлений, совершаемых на транспорте, две группы преступлений:

1) преступления, характерные для транспорта и обусловленные его спецификой (преступления, предусмотренные главой 27, ст. 211 УК РФ);

2) преступления, не обусловленные спецификой транспорта (против собственности, общественной безопасности и любые другие, совершаемые на объектах транспорта).

Вместе с тем, имеющиеся в статистике обобщающие сведения о состоянии на преступности на транспорте, не включают сведения о преступлениях, которые характерны для транспорта.

Анализ статистических сведений о состоянии преступности, представленных на официальном сайте МВД России[2], позволил сделать следующие выводы относительно преступности на транспорте:

1. Темп снижения преступлений на транспорте в целом в 2021 г. по отношению к 2017 г. составил – 5,7 %. Минимальные показатели периода были зафиксированы в 2020 г., несмотря на увеличение уровня автомобилизации (в 2020 году + 1,4 %, а всего 58,99 миллионов автомототранспортных средств). Это связано, в частности, с введением в 2020 году ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19, в результате которых снизилась вовлеченность населения в дорожное движение. При этом в 2021г. вновь наметилась тенденция к росту в целом по всем видам преступлений, совершаемым на транспорте, за исключением преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия.

2. Удельный вес тяжких и особо тяжких преступлений в общем числе преступлений на транспорте в период 2017—2021 гг. варьировался в пределах 24,4-—27,0 %. Максимальный показатель — 27,0 % был зафиксирован в 2021 г. Таким образом, удельный вес преступлений данной категории незначительно возрос. При этом в 2021 г. по отношению к 2017 г. темп снижения тяжких и особо тяжких преступления составил —1,1 % с возрастанием в 2021 г. по отношению к 2020 г. на 12,9 %.

3. Значительно вырос с учетом современных реалий, как и во всей преступности, удельный вес преступлений, совершенных с использованием компьютерных и телекоммуникационных технологий, с 3,8% в 2017 г. до 15,1 % в 2021 г. в общем числе преступлений на транспорте. При этом максимальный показатель в рамках периода был зарегистрирован в 2020 г. и составил 16,2 %. Преступления, совершаемые с использованием данных технологий, продемонстрировали «сверхзначительный» темп прироста в 2021 г. по отношению к 2017 г. + 269,8 %.

---

[1] Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты) : автореф. дис. … канд. юрид. наук. Казань, 2007. С. 7.

[2] Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь—декабрь 2017 года, Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь—декабрь 2018 года, Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь—декабрь 2019 года, Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь—декабрь 2020 года, Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь—декабрь 2021 года (Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://xn--b1aew.xn--p1ai/folder/101762 (дата обращения: 05.11.2022)).

4. «Львиную долю» в структуре преступности на транспорте в рамках исследуемого периода занимали преступления против собственности и преступления экономической направленности. Так, показатель удельного веса преступлений против собственности в рамках периода фактически не изменился, составив в 2017 г. 40,6%, в 2021 г. — 39,5 %. Хотя обращает на себя внимание значительное снижение преступлений против собственности в 2020 г. по отношению к 2017 г. на – в 21,9 %, в 2021 г. к 2017 г. на 8,3 %, при этом показатель удельного веса изменился незначительно. Удельный вес преступлений экономической направленности фактически не изменился, в рамках рассматриваемого периода он варьировался в пределах 14,1 % (минимальный показатель 2019 г.) — 15,2 % (максимальный показатель 2017 г.). Темп снижения преступлений экономической направленности, совершаемых на транспорте, в 2021 г. по отношению к 2017 г. составил — 9,2 %. Совокупный удельный вес преступлений против собственности и экономической направленности в общем числе зарегистрированных преступлений на транспорте в анализируемый период составлял более 50,0 %.

5. Удельный вес преступлений коррупционной направленности на транспорте демонстрировал незначительные колебания в пределах 5,7 % (минимальный показатель 2017 г.) — 6,7 % (максимальный показатель 2019 г.). Темп прироста в 2021 г. по отношению к 2017 г. составил +4,2 %.

6. Удельный вес преступлений против личности фактически не изменился, составив в 2017 г. 1,9 %, а в 2021 г. — 1,7 %. При этом темп снижения данных преступлений в 2021 г. по отношению к 2017 г. составил — 19,3 %.

7. Вторым видом преступлений на транспорте по величине удельного веса в рассматриваемый период являлись преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиком, хотя удельный вес данных преступлений в общем числе зарегистрированных преступлений на транспорте снизился с 28,0 % в 2017 г. до 24,7 % в 2021 г. Таким образом, совокупный удельный вес преступлений против собственности, экономической направленности и преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, в рамках рассматриваемого периода составлял около 80 %.

8. Преступления, связанные с незаконным оборотом оружия, в структуре преступности на транспорте в анализируемый период были представлены не столько значительно, их удельный вес фактически не изменился, составив в 2017 г. — 3,2 %, а в 2021 г. — 2,9 %.

Обратимся к некоторым социально-демографическим и уголовно-правовым показателям, характеризующим преступления на транспорте. Для сравнения мы взяли показатели 2017 г. и 2021 г.

Анализ некоторых социально-демографических и уголовно-правовых показателей по совершенным на транспорте преступлениям[1] позволяет утверждать, что некоторые из этих показателей в 2021 г. сильно изменились по сравнению с 2017 г. Так, на +25,5 % выросли преступления, совершаемые в группе, значительно снизились преступления, совершаемые в состоянии алкогольного опьянения (— 36,8 %) и наркотического опьянения (89,5 %).

Несовершеннолетние фактически «не были задействованы» в совершении преступлений на транспорте, удельный вес преступлений, совершенных несовершеннолетними и при их соучастии, не превышал 0,6 %, что значительно меньше удельного веса аналогичных преступлений в структуре зарегистрированной в РФ преступности несовершеннолетних в целом. Данный показатель «преступлений несовершеннолетних» в структуре преступности в целом в 2021 г. равнялся 1,5 %.

Удельный вес преступлений, совершаемых лицами, ранее совершавшими преступления, в общем числе преступлений, зарегистрированных на транспорте, не превышал 30 %, что выглядит «более благоприятно» на фоне общих статистических показате-

[1] Там же.

лей, хотя и незначительно. Показатель «преступлений, совершаемых лицами, ранее совершавшими преступления» в преступности в целом в 2021 г. составлял 30,8 %.

Удельный вес преступлений, совершаемых на транспорте в группе, в 2021 г. повысился до 9,1 %, составляя большую величину, чем доля групповых преступлений в структуре зарегистрированной в РФ преступности в целом, в которой показатель «групповых преступлений» в 2021 г. равнялся 4,6 %.

«Сверх значительно» изменился удельный вес преступлений, совершаемых в состоянии наркотического опьянения, снизившись в 2021 г. до 0,7 % с 5,2 % в 2017 г. При этом удельный вес «наркотических преступлений» в целом в 2021 г. в общем числе зарегистрированных в РФ преступлений составлял 0,4 %.

Другие транспортные преступления отражены в разделе статистической информации «Общие сведения о состоянии преступности».

Так, удельный вес преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, в общем числе преступлений в период 2017—2021 гг. варьировался в пределах 3,3—3,9 %. Максимальный показатель — 3,9 % был зафиксирован в 2017 г. Таким образом, удельный вес преступлений данной категории незначительно снизился. В 2021 г. по отношению к 2017 г. темп снижения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, составил —18,2 %.

Удельный вес преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в общем числе преступлений в период 2017—2021 гг. варьировался в пределах 0,9-1,0 %. Максимальный показатель — 1,0 % был зафиксирован в 2017—2019 гг. Таким образом, удельный вес преступлений данной категории незначительно снизился. В 2021 г. по отношению к 2017 г. темп снижения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, составил — 13,3 %.

Интересно, что в научной литературе еще в 1990 году отмечалось, что преступные нарушения правил безопасности транспорта занимают почти три четверти в структуре всех неосторожных преступлений[1]. По сути, ничего не изменилось в настоящее время. Если в 2007 году в России ежегодно совершались несколько сотен тысяч дорожно-транспортных происшествий, соответственно, ежегодно более 30.000 человек лишались жизни[2], то в 2021 году ситуация кардинально не изменилась. Так, в 2021 году в нашей стране произошло 133 000 ДТП с пострадавшими, в которых почти 15.000 тысяч человек лишились жизни и еще около 168.000 человек пострадало.

Таким образом, криминогенная обстановка в сфере транспортной преступности по состоянию на 2021 год продолжала оставаться сложной. Вновь наметилась тенденция к росту в целом по всем видам преступлений, совершаемым на транспорте, за исключением преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, увеличился удельный вес тяжких и особо тяжких преступлений, преступлений коррупционной направленности, а также преступлений совершенных с использованием компьютерных и телекоммуникационных технологий в общем числе преступлений на транспорте. Выросло количество преступлений, совершаемых на транспорте в группе. При этом наблюдается тенденция к снижению количества преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, и связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

С учетом вышеизложенного для формирования целостного представления о комплексной криминологической характеристике преступности на транспорте требуется рас-

---

[1] Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания : автореф. дис. … д-ра юрид. наук. М., 1990. С. 3.

[2] Габдрахманов А. Ш. Указ. соч. С. 3.

сматривать два вида преступлений: 1) характерных для транспорта и обусловленных его спецификой (преступления, предусмотренные главой 27, ст. 211 УК РФ); 2) не обусловленных спецификой транспорта (против собственности, общественной безопасности и любые другие, совершаемые на объектах транспорта). Для этого предлагается скорректировать систему статистического учета данных «Общие сведения преступности на транспорте», объединив в ней вышеуказанные блоки.

УДК 343.2/.7

Т. А. ДИКАНОВА

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 263.1 УК РФ

Как известно, ст. 263.1 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности. Диспозиция данной статьи бланкетная и отсылает к законодательству о транспортной безопасности, которое, нужно признать, развивается так активно, как никакое другое транспортное законодательство. На транспортную безопасность распространила свое действие и регуляторная гильотина, что должно повлиять и на привлечение к уголовной ответственности по данной статье.

Уголовных дел по ст. 263.1 УК РФ, дошедших до суда, единицы. Однако немало прекращенных дел. Вопросы ст. 263.1 УК РФ активно обсуждаются в юридической литературе[1]. Нужно отметить отсутствие единой позиции в юридической литературе практически по всем элементам состава данного преступления, наличие ряда предложений авторов по совершенствованию ст. 263.1 УК РФ, неоднозначную практику квалификации этих преступлений. Учитывая данные обстоятельства, в статье рассматриваются некоторые спорные вопросы квалификации по ст. 263.1 УК РФ.

В юридической литературе высказывались разные позиции относительно объекта преступления. Соответственно рассматривался и вопрос, а нужна ли специальная ст. 263.1 УК РФ, и в каком разделе УК РФ такой состав преступления должен быть размешен.

Не следует ли это сделать в разделе 9 «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка»[2].

Данный вопрос связан с другим – нужен ли отдельный федеральный закон о транспортной безопасности, который обсуждается специалистами по транспортному праву.

Высказывалось мнение о том, что транспортная безопасность регламентируется международными конвенциями, которые содержат положения, несколько иные, чем национальное законодательство о транспортной безопасности.

Кроме того, есть федеральный закон о безопасности и этого достаточно. Однако, как уже отмечено, российское законодательство о транспортной безопасности продолжает активно совершенствоваться и соответственно установлена ответственность за нарушение его требований.

Ряд авторов указали, что в чч. 1 и 2 ст. 263.1 УК РФ сформулированы два простых материальных состава преступлений, каждое из которых является в целом неосторожным

В чч. 3 и 4 установлена уголовная ответственность за совершение тех же самых деяний «группой лиц по предварительному сговору» и «организованной группой», что воз-

[1] Медведев Е. В. Объективные признаки нарушения требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ) // Транспортное право. 2022. № 2. С. 13—15 и др.

[2] Козун А. В. Место нарушения требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации) в системе норм уголовного законодательства и вопросы совершенствования состава преступления // Российский следователь. 2016. № 11. С. 31—35.

можно только в случае совершения умышленного преступления[1]. И, соответственно, наличие таких ч.ч. 3 и 4 в статьях Особенной части УК РФ противоречит понятию соучастия в преступлении (ст. 32 УК РФ), уголовно-правовой доктрине.

Вопрос о том, считать ли рассматриваемые преступления неосторожными также вызвал разные мнения. М.П. Кузнецов полагает, что такие преступления могут быть только умышленными[2].

Н. И. Пикуров считает, что акты незаконного вмешательства в деятельность транспорта, помимо видового многообразия, характеризуются также и многочисленными особенностями составов, могут представлять собой не только активные действия, но и бездействие, совершаться умышленно или по неосторожности. Под ними в первую очередь понимаются деяния лиц, имеющих намерения дезорганизовать работу транспорта посредством террористического акта либо иным незаконным действием.

Для предотвращения подобных актов создан регулируемый правом механизм, препятствующий или делающий невозможным их совершение. Основными исполнителями предписаний транспортной безопасности являются лица, обеспечивающие соблюдение таких требований, однако опасность актов незаконного вмешательства могут создать и действия пассажиров, а также иных лиц, обязанных соблюдать требования безопасности[3].

Обращено внимание и на то, что анализ ст. 78 УК РФ свидетельствует о несовпадении сроков давности с пределами санкций некоторых категорий преступлений, указанных законодателем в ст. 15 УК РФ, в том числе в ч. 3 ст. 263.1 УК РФ («деяния, повлекшие по неосторожности смерть двух и более лиц»). Так, законодатель предусматривает наказание в виде 7 лет лишения свободы, а срок давности —— 6 лет (п. «б» ч. 1 ст. 78 УК)). В этой связи необходимо внести поправки с тем, чтобы обеспечить соответствие, иное представляет собой нарушение принципа гуманизма или —— принцип равенства всех граждан перед законом[4].

Имеется и ряд других предложений по совершенствованию рассматриваемой нормы[5].

На наш взгляд, для определения объекта преступления необходимо проанализировать понятие транспортной безопасности и цель установления требований транспортной безопасности. Это понятие предусмотрено Федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 14.03.2022) «О транспортной безопасности».

Транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Таким образом, речь идет не о всех составляющих безопасности на транспорте, а только о защищенности от актов незаконного вмешательства, то есть об обеспечении, прежде всего, антитеррористической безопасности. Понятие транспортной безопасности не включает вопросы безопасности движения и эксплуатации на транспорте, экологическую безопасность на транспорте и т.д.

---

[1] Коробеев А. И., Чучаев А. И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? // Уголовное право. 2019. № 5. С. 48—58 ; Рязанов Н. С. Проблемы соотношения институтов уголовно-правовой охраны интересов государства в сфере транспортной безопасности и административной ответственности // Транспортное право. 2017. № 3. С. 25—29 ; Мелешко Д. А. Квалификация соучастия в преступлении // Уголовное право. 2017. № 2. С. 78—85 ; Винокуров В. Н. Предмет отношений как видовой объект преступления и способы его установления // Современное право. 2018. № 3. С. 87—94.

[2] Кузнецов М. П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Российский юридический журнал. 2012. № 6. С. 20—26.

[3] Пикуров Н. Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности // Уголовное право. 2014. № 3. С. 56—62.

[4] Букалерова Л. В., Шельменкова Я. Ю. К вопросу об освобождении от уголовной ответственности в связи с истечением сроков давности // Административное и муниципальное право. 2013. № 9. С. 910—916.

[5] Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. М., 2018. 256 с.

Акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (ст.1 Закона о транспортной безопасности). Вместе с тем, нельзя не учитывать, что акты незаконного вмешательства могут быть совершенно разные по мотивам деяния.

В числе акты незаконного вмешательства — террористические акты, и, как известно, ответственность за их совершение предусмотрена ст. 205 УК РФ, которая включена в главу 24 «Преступления против общественной безопасности». Основное отличие данных деяний с преступлением, предусмотренным ст. 263.1 УК РФ, — то, что террористический акт — умышленное преступление, а деяние, о котором идет речь в ст. 263.1 УК РФ — неосторожное.

Поскольку цель обеспечения транспортной безопасности согласно Закону о транспортной безопасности — устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, то объект рассматриваемого преступления — прежде всего устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса.

Объектом выступают отношения, обеспечивающие реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Дополнительный объект: здоровье или жизнь человека, имущество.

Статья предусматривает два состава преступления. В первой части ст. 263.1 УК РФ предусмотрена ответственность за неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.

Во второй наказывается неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.

Таким образом, части рассматриваемой статьи отличаются субъектами преступлений и их обязанностями, которые не были исполнены, то есть объективной стороной. Для определения этих элементов состава преступлений необходимо обратиться к понятиям «соблюдение транспортной безопасности» и «обеспечение транспортной безопасности», которые даны в самом Законе о транспортной безопасности.

Соблюдение транспортной безопасности — выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, требований, установленных Правительством РФ (п. 1.2. ст. 1 Закона о транспортной безопасности).

Например, Постановлением от 15.11.2014 № 1208 утверждены Требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, по видам транспорта, а также в зонах безопасности, установленных вокруг отдельных судов и (или) иных плавучих средств с ядерным реактором либо судов и (или) иных плавучих средств, транспортирующих ядерные материалы, объектов транспортной инфраструктуры. В числе требований: а) осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности в соответствии с Правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности; б) выполнять требования сил обеспечения транспортной безопасности, не предпринимать действий,

препятствующих выполнению ими служебных обязанностей; в) информировать эти силы о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам. Запрещается: а) проносить (провозить) в зону транспортной безопасности предметы и вещества, запрещенные или ограниченные для перемещения на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах; б) препятствовать функционированию технических средств обеспечения транспортной безопасности; в) принимать материальные объекты для их перевозки на транспортном средстве без уведомления сил обеспечения транспортной безопасности и прохождения процедуры досмотра в случаях, предусмотренных требованиями транспортной безопасности , установленными в соответствии со ст. 8 Закона о транспортной безопасности; г) совершать действия, создающие препятствия (в том числе с использованием транспортных и других технических средств) функционированию транспортного средства или ограничивающие функционирование объектов транспортной инфраструктуры, включая распространение заведомо ложных сообщений о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также действия, направленные на повреждение (хищение) элементов объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые могут привести их в негодное для эксплуатации состояние либо состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, пассажиров и других лиц; д) передавать документы сторонним лицам, предоставляющие право прохождения процедуры досмотра в особом порядке, для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности; е) осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств вне (в обход) установленных субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком проходов (проездов); ж) предпринимать действия, имитирующие подготовку к совершению либо совершение актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; з) использовать пиротехнические изделия без разрешения лица, ответственного за обеспечение транспортной безопасности на объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; и) использовать маломерные самоходные и несамоходные суда на участках акваторий морских портов, используемых для посадки (высадки) пассажиров и (или) перевалки грузов повышенной опасности, определенных обязательными постановлениями в морском порту, утверждаемыми Минтрансом России.

Пунктом 4 Правил установлены требования к физическим лицам, следующим либо находящимся в зоне безопасности, установленной вокруг отдельных судов и иных плавучих средств с ядерным реактором либо судов и иных плавучих средств, транспортирующих ядерные материалы, объектов транспортной инфраструктуры.

Эти лица обязаны: а) соблюдать ограничения и запреты, предусмотренные установленными Правительством РФ в соответствии с ч. 8.1 ст. 12.3 Закона о транспортной безопасности особенностями защиты от актов незаконного вмешательства указанных объектов. б) выполнять требования лиц, осуществляющих меры защиты от актов незаконного вмешательства в зонах безопасности, устанавливаемых вокруг этих объектов.

Нарушения указанных требований, повлекшие последствия, предусмотренные ч. 1 ст. 263.1 УК РФ, и составляют объективную сторону преступления. Например, лица, которые пронесли предметы, запрещенные для проноса в зону транспортной безопасности или ее часть или оказавшиеся в этой зоне без законных оснований, могут быть субъектами преступления, квалифицируемого ч. 1 ст. 263 УК РФ в случае, если по их неосторожности наступили предусмотренные данной нормой последствия.

Примером могут быть действия лица, незаконно пронесшего в зону транспортной безопасности взрывчатое вещество, которое в результате неосторожного обращения с ним

взорвалось, и наступили общественно опасные последствия. Для предупреждения подобных действий физические лица проходят досмотр прежде чем они будут допущены в зону транспортной безопасности.

В случае распознавания в ходе досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения либо в случае выявления лиц, не имеющих правовых оснований для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности или ее часть, Уполномоченным работникам подразделений транспортной безопасности предоставлено право задерживать для незамедлительной передачи органам внутренних дел или органам ФСБ России таких лиц.

Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности включают в себя, в том числе, перечни оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть, а также порядок проведения наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности (ст. 12.3). Лица, отказавшиеся от досмотра, в зону транспортной безопасности не допускаются.

Отказ пассажира от досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности является основанием для расторжения договора перевозки в одностороннем порядке.

Если в случае, совершения преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263.1 УК РФ, субъектом может быть любое лицо, которое не исполняет требования транспортной безопасности, установленные на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, то в ч. 2 данной статьи предусмотрен субъект специальный — лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности: представители субъектов ТИ, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, учебных центров, специализированных организаций, органов аттестации и т. д.

Закон о транспортной безопасности дает несколько понятий, имеющих отношение к специальному субъекту: «компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности»; «подразделения транспортной безопасности»; «подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица»; «силы обеспечения транспортной безопасности».

Согласно ст. 4 Закона о транспортной безопасности обеспечение транспортной безопасности возлагается на субъекты ТИ, перевозчиков, кроме того, на федеральные органы исполнительной власти. Федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства определяются объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно этими органами. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления участвуют в обеспечении транспортной безопасности.

Субъект транспортной инфраструктуры, перевозчик вправе возлагать на персонал (экипаж) транспортного средства обязанности по обеспечению транспортной безопасности транспортного средства в объеме, не препятствующем исполнению служебных обязанностей персонала, связанных с обеспечением безопасности перевозки.

Обеспечение транспортной безопасности — реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства (п. 4 ст. 1 Закона о транспортной безопасности).

Ст. 8 Закона о транспортной безопасности «Требования по обеспечению транспортной безопасности» определяют субъектов, на которые требования в обязательном порядке распространяются: субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчики, в том числе иностранных государств, застройщики объектов транспортной инфраструктуры; юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лицами, являющиеся собственниками либо владельцами объектов (зданий, строений, сооружений) на ином законном основании.

Закон регламентирует также порядок установления этих требований, требования к планированию и реализации мер по обеспечению транспортной безопасности; документы, которые должны составляться в тех или иных случаях (планы обеспечения транспортной безопасности, паспорт обеспечения транспортной безопасности), содержание этих документов, порядок их разработки и утверждения (ст.ст. 8, 9).

Ст. 12 Закона о транспортной безопасности регламентирует обязанности субъектов, обеспечивающих транспортной безопасности, нарушение которых и составляет объективную сторону преступления.

Это в частности, обязанности незамедлительно информировать в установленном порядке, об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства; выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности; оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, а также в установлении причин и условий, способствующих их совершению; предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию для проведения категорирования и ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, обеспечивать доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности подразделениям уполномоченным органам , а передачу таких данных и др.

Статья 22 Закона о транспортной безопасности установлена обязанность субъекта транспортной инфраструктуры, перевозчика представлять сведения о состоянии транспортной безопасности.

Нормативные правовые акты конкретизируют требования транспортной безопасности применительно к различным отраслям транспорта, отдельно — к объектам транспортной инфраструктуры и – к транспортным средствам; к объектам транспортной инфраструктуры, в отношении которых осуществляется категорирование, и — которые не проходят категорирование транспортной безопасности зависят от определенной объекту категории, уровней безопасности. Эти требования установлены постановлениями Правительства РФ от 31.12.2020 № 2449, — 08.10.2020 № 1637, — 08.10.2020 № 1633, — 21.12.2020 № 2201; — 08.10.2020 № 1640; — 08.10.2020 № 1635; — 05.10.2020 № 1605; — 08.10.2020 № 1638; — 10.10.2020 № 1653 и др.

На воздушном транспорте это также — Постановление Правительства РФ от 21.04.2022 № 731, «Федеральная система обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности)» (одобрено Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей 04.04.2019).

Субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики обязаны обеспечивать на объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности подразделениям ФСБ России, МВД России, Ространснадзора, а также передачу таких данных в служебные помещения на объектах транспортной инфраструктуры, предоставленные (переданные) территориальным органам и (или) подразделениям указанных федеральных органов исполнительной

власти для выполнения задач на объектах транспортной инфраструктуры в соответствии с установленными полномочиями.

Статья 10 Закона о транспортной безопасности устанавливает Перечень лиц, которых нельзя допускать к выполнению работ по обеспечению транспортной безопасности. Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности установлен распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р.

Установлены требования к информационному обеспечению, которое является одной из составляющих обеспечения транспортной безопасности (ст. 22 Закона о транспортной безопасности),

Одно из требований транспортной безопасности — организация досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности (ст. 12.2). Эти функции возложены на субъектов транспортной инфраструктуры и (или) перевозчиков.

К требованиям транспортной безопасности относится также оснащение техническими средствами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленные планами обеспечения транспортной безопасности сроки. Эти средства подлежат сертификации (ст. 12.2). Лица, привлекаемые к обеспечению транспортной безопасности, должны пройти аттестацию.

Нарушение установленных требований при наступлении, предусмотренных ч. 2 ст. 263.1 УК РФ последствий — объективная сторона преступления.

Типичный пример: в нарушение правил досмотра сотрудники транспортной безопасности аэропорта принимают решение о непрохождении пассажирами аэропорта досмотра по установленным правилам. В результате террорист проносит в зону безопасности аэропорта взрывчатое вещество и осуществляет террористический акт.

Такие сотрудники транспортной безопасности должны подлежать привлечению к уголовной ответственности по ч. 2 ст. 263.1 УК РФ.

Так, например, мастер дорожно-эксплуатационного участка, являясь ответственным за обеспечение транспортной безопасности при производстве ямочного ремонта дороги, в нарушение п. 14 «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», «Инструкции по организации движения и ограждения мест производства дорожных работ, схемы организации и ограждения, согласованной с УГИБДДД УМВД, а также своей должностной инструкции, не выставив самостоятельно и не проконтролировав установку дорожного знака «Дорожные работы», дал указание подчиненному ему водителю автомашины КАМАЗ припарковать ее на проезжей части дороги с целью прикрытия зоны производства дорожных работ.

В результате водитель другой машины КАМАЗ, не располагая технической возможностью остановить управляемое им транспортное средство путем торможения, совершил столкновение с припаркованной автомашиной. В результате водитель второго КАМАЗа получил тяжкий вред здоровью. Содеянное следует квалифицировать по ч. 1 ст. 263.1 УК РФ. Нужно сказать, что в настоящее время такие преступления становятся все более распространенными в связи с ростом масштабов строительных и дорожных работ в городах.

Эти работы ведутся в непосредственной близости от автотрасс, и зачастую никаких мер, обеспечивающих безопасность движения, лицами, ответственными за проведение этих работ, не принимаются. В результате совершаются аварии, наезды автотранспорта на людей. На наш взгляд, требуется в этой связи ст. 264 УК РФ изложить по примеру ст. 263 УК РФ — нарушение правил безопасности движения и эксплуатации авто-

транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила.

То есть специальным субъектом данного преступления должны быть не только лица, управляющие транспортным средством, но и другие лица, на которые возложена обязанность обеспечить безопасность движения и эксплуатации автотранспорта.

Неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности (ч. 1 ст. 263.1 УК РФ) и — по обеспечению транспортной безопасности (ч. 2 ст. 263.1 УК РФ) может быть как умышленным, так и неосторожным. Но законодатель говорит о причинении негативных последствий по неосторожности, то есть из диспозиции статьи исключает умышленное причинение последствий. Требования транспортной безопасности не соблюдаются и не обеспечиваются или умышленно или неосторожно, но последствия всегда причиняются по неосторожности, и в целом преступление, предусмотренное ст. 263.1 УК РФ остается неосторожным.

УДК 343.346

Р. А. ЗАБАВКО

СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ КАК КОНСТРУКТИВНЫЙ И КВАЛИФИЦИРУЮЩИЙ ПРИЗНАК ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В действующем УК РФ) состояние опьянение выступает конструктивным признаком ряда основных и квалифицирующих признаков составов преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (законодатель упоминает его 15 раз).

Нельзя отрицать, что состояние опьянения негативно влияет на состояние человека, ухудшая его реакции, что критически важно при управлении технически сложными системами, прежде всего, транспортом. Преследуя цель снижения наиболее опасных форм нарушения правил дорожного движения, законодатель Федеральным законом от 13.02.2009 № 20-ФЗ «О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» ввел в ст. 264 УК РФ квалифицирующий признак «совершение деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения», а позднее дополнит аналогичным признаком ст. 263 УК РФ, криминализовал в ст. 264.1 УК РФ повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также уточнил в Общей части УК РФ виды опьянения и признал такое состояние отягчающим обстоятельством, применяемым в особом порядке.

Новеллы призваны бороться с совершением транспортных и иных преступлений, совершаемых в состоянии опьянения. Вместе с тем, несмотря на введение указанного квалифицирующего признака, количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных лицами, находившимися в состоянии опьянения, по-прежнему высоко. Так, в 2008 году оно составляло 5,65 % от числа всех ДТП, а в 2021 году — 17,8 %[1]. Несмотря на общее снижение количества ДТП, а также смертности на дорогах, количество лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения растет.

Очевидно, что требуется системный анализ отечественного законодательства на предмет реализации его потенциала по противодействию ДТП, совершенным в состоянии опьянения, поиск ошибок в правовом регулировании и практике применения норм.

[1] Статистика ДТП на российских дорогах за 2008 год: почти 30 тысяч погибших // Российская газета. 2009. 13 янв. ; Число погибших в ДТП в России снижается девятый год подряд // Российская газета. 2022. 29 апр.

В статье 23 УК РФ устанавливается, что состояние опьянения может быть вызвано употреблением алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности. Между тем, законодатель не дифференцирует уголовную ответственность в зависимости от вида опьянения. На практике в подавляющем большинстве выявленных случаев (около 96 %) таких случаев составляет управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Вместе с тем, думается, такие показатели связаны не только с большим распространением алкоголя, чем наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ и других одурманивающих веществ, но и с особенностями процедур, регламентирующих порядок установления такого состояния. В примечании 2 к ст. 264 УК РФ фактически выделено две разновидности опьянения, процедура установления которых существенно различается.

Так, состояние алкогольного опьянения связывается с употреблением алкогольной и иной спиртосодержащей продукции, в результате которой в организме остается этиловый спирт. При этом его концентрация должна быть больше, чем возможная погрешность при проведении соответствующих измерений. Состояние алкогольного опьянения может быть подтверждено с помощью специального оборудования, имеющегося в распоряжении специальных служб, а кроме того, с применением процедуры медицинского освидетельствования. Еще один вариант определения наличия состояния алкогольного опьянения связан с презюмированием его наличия вследствие отказа лица пройти соответствующую процедуру медицинского освидетельствования.

Состояние опьянения, вызванного употреблением наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, определяется наличием их в организме, выявленное в ходе медицинского освидетельствования либо также посредством его презюмированием при отказе лица пройти соответствующую процедуру медицинского освидетельствования. В распоряжении сотрудников дорожно-патрульной службы устройств для предварительного выявления состояния такого опьянения нет.

Результаты анонимного анкетирования сотрудников ДПС ГИБДД показали, что выявление состояния иного, кроме алкогольного опьянения, на практике затруднительно[1].

Тем самым, во-первых, нет технической возможности определять наличие иных, кроме алкогольного опьянения на месте.

Во-вторых, часто нет явных признаков употребления таких веществ — запаха, резкого изменение цвета кожных покровов, нарушения речи, которые почти всегда сопровождают алкогольное опьянение.

В-третьих, явно несоответствующее обстановке поведение лица, находящегося в состоянии опьянения — категория оценочная, и не каждый сотрудник обладает должным опытом ее определения.

В итоге, как показало 86 % анкетированных сотрудников, при отрицательном тесте на наличие состояния алкогольного опьянения у лиц, имеющих отдельные признаки опьянения, они не предпринимают дальнейших действий по выявлению иных видов опьянения. Это связано с тем, что оно возможно только при проведении медицинского освидетельствования в медицинской организации, что затруднительно в удаленных районах, требует большого количества времени и т. д.

Кроме того, как показывает анализ правоприменительной практики, дела о преступлениях и административных правонарушениях в части установления состояния такого опьянения, успешно оспариваются чаще, чем в случаях алкогольного опьянения.

[1] В рамках анкетирования было опрошено 186 сотрудников ДПС ГИБДД.

В итоге, технические и методические сложности выявления состояния опьянения, вызванного употреблением наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ, значительно сокращают возможности по противодействию употреблению указанных средств и веществ лицами, управляющими транспортными средствами.

Еще одна проблема носит сугубо квалификационный характер и связана с правовой оценкой действий лиц, которые заблуждаются о наличии у них состояния опьянения.

В случае ошибки лица, совершившего преступление, предусмотренное ст. 263 или 264 УК РФ, полагающего наличие у него состояния опьянения при его фактическом отсутствии, вменение указанного признака невозможно, так как покушение на неосторожное преступление невозможно. Между тем, преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, умышленное[1], и формально наличие у лица ошибочного предположения состояния опьянения должно образовывать покушение на нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ). На практике такие дела не возбуждаются. как ответило 64 % респондентов, в таком случае они усматривают малозначительность (при этом 22 % ответить затруднились).

Более сложными являются ситуации, когда лицо ошибочно полагает отсутствие у него состояние опьянения, полагая, например, что алкоголь уже вышел из организма или его концентрация ниже превышающей возможную суммарную погрешность измерений. Многие авторы полагают, что в таких случаях применимо правило, при котором «незнание общественной опасности не исключает ответственности за неосторожное преступление, если лицо должно было и могло осознавать общественно опасный характер совершаемого деяния и предвидеть его общественно опасные последствия»[2] и надлежит вменять указанный признак ст. 264 или состав, предусмотренный ст. 264.1 УК РФ[3].

Между тем, состояние опьянения лица не относится к признаку общественно опасного деяния и вообще объективной стороны, а характеризует субъекта преступления. Думается, в этом случае необходимо специальное правило, которое бы определяло обязательную должную осведомленность лица об отсутствии у него состояния опьянения в ситуациях, когда есть основания полагать его наличие, например, если лицо употребляло алкоголь накануне.

Следует согласиться с М.В. Арзамасцевым, который указывает на то, что возможна «извинительная фактическая ошибка, если лицо помимо своей воли, вследствие обмана или случайно (например, в пище или напитках), употребило определенное наркотическое средство, психотропное или одурманивающее вещество, приведшее к опьянению»[4].

Тем самым, применение в качестве конструктивного и квалифицирующего признаков транспортных преступлений состояния опьянения лица сопровождается рядом проблем методологического и организационного характера, оказывающих влияние на выявление и квалификацию таких преступлений.

---

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный). В 4 т. Т. 3. Особенная часть. Раздел IX / А. В. Бриллиантов, А. В. Галахова, В. А. Давыдов [и др.] ; отв. ред. В. М. Лебедев. М., 2017. С. 276.

[2] Рарог А. И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. СПб., 2002. С. 173—174.

[3] Арзамасцев М. В. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления // Уголовное право. 2010. № 1. С. 4—8.

[4] Там же.

УДК 343.346

А. В. ЗАРУБИН

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ УНИЧТОЖЕНИЯ И ПОВРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Автомобильный транспорт в настоящее время выполняет важную роль в экономике страны и является средством личного передвижения граждан. Стоимость автомобиля и удобства, которые получает гражданин при использовании его, в большинстве случаев позволяют говорить о его значительной ценности для большинства граждан нашей страны.

Тем опаснее оцениваются гражданами действия, относящиеся к уничтожению и повреждению автомобиля. В УК РФ ответственность за уничтожение или повреждение автомобиля установлена в нескольких статьях УК РФ. Наиболее распространенной является квалификация уничтожения или повреждения автомобиля по ст. 167 или ст. 168 УК РФ.

В статье 267 УК РФ, устанавливающей ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, по какой-то причине установлена уголовная ответственность за разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования. Однако универсальный термин «уничтожение» не использован.

Как показывают проведенные исследования, предметом рассматриваемых преступлений выступает любое движимое и недвижимое имущество, не являющееся предметом иных преступлений.

Под уничтожением понимается либо физическое уничтожение предмета, когда он перестает существовать вообще, либо приведение его в такое состояние, при котором он не может быть использован по функциональному назначению и не подлежит восстановлению.

Практически также определяют понятие уничтожения имущества авторы учебника по уголовному праву под редакцией А. Н. Игнатова и Ю. А. Красикова: ликвидация или приведение в негодность, когда имущество не подлежит восстановлению[1].

А. М. Шарипов, акцентируя внимание на юридических признаках совершенного деяния, предлагает понимать под уничтожением имущества противоправное, виновное причинение вреда имуществу, приводящее к его полной непригодности для использования по целевому назначению[2].

По мнению Л. Л. Кругликова, О. Е. Спиридоновой и П. Ф. Федышиной, уничтожение и повреждение представляют собой деяние, а не последствие совершения преступления[3].

В целом же следует констатировать, что в настоящее время в науке нет особых разночтений по вопросу о понятии уничтожения имущества. Все исследователи говорят об уничтожении имущества, как о состоянии имущества, когда имущество вообще ликвидируется либо экономически нецелесообразно или невозможно его восстановление.

На наш взгляд, уничтожение и повреждение имущества в составах преступлений, предусмотренных ст.ст. 167 и 168 УК РФ, являются, с одной стороны, универсальными (абстрактными) способами совершения преступления, охватывающими более конкретные

---

[1] Уголовное право России. Особенная часть : учебник : в 2 т. / под ред. А. Н. Игнатова, Ю. А. Красикова. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2008. Т. 2. С. 249.

[2] Шарипов А. М. Уничтожение и повреждение имущества в уголовном праве России : дис. ... канд. юрид. наук. Владимир, 2005. С. 12.

[3] Кругликов Л. Л., Спиридонова О. Е. Юридические конструкции и символы в уголовном праве : монография. СПб., 2005. С. 91 ; Федышина П. Ф. Проблемные вопросы объективной стороны умышленного уничтожения или повреждения чужого имущества // Криминалистъ. 2011. № 1 (8). С. 8.

(частные) способы совершения преступления, а с другой — первичным фактическим последствием совершения преступления, характеризующим юридический признак последствия — причинение значительного ущерба. Практически аналогично рассматривается данный вопрос и в науке уголовного права[1].

В результате изученной правоприменительной практики было выяснено, что уничтожение имущества как способ и как последствие совершения преступления встречается намного чаще, чем повреждение.

Такая ситуация становится возможной, поскольку рассматриваемое вредоносное деяние становится преступлением только в случае причинения значительного ущерба. При повреждении имущества такой ущерб во многих случаях не возникает и деяние оценивается как административное правонарушение. Кроме этого, умысел виновного в большинстве случаев действительно направлен именно на уничтожение имущества, а не на его повреждение.

Например, С. воспламенил ветошь, находящуюся на скутере, которую затем бросил на двигатель скутера. В результате возникшего пожара был уничтожен скутер, а потерпевшему был причинен материальный ущерб на сумму 12 000 р., который является для него значительным[2].

Кроме поджога — одного из наиболее распространенных способов совершения преступления, в правоприменительной практике встречаются: поломка внешних элементов, выбивание стекол, бросание вещей с высоты, нанесение ударов руками и ногами, причинение ущерба с помощью подручных предметов и др.

Повреждение — это приведение имущества в негодное состояние, когда имущество может быть использовано по назначению и подлежит восстановлению.

Так, А., возвращаясь из кафе в состоянии алкогольного опьянения, забрел во двор дома, где металлическим ведром и ногой повредил пять автомобилей. Причиненный ущерб составил более 177 000 р.[3].

При разграничении уничтожения и повреждения чужого имущества иногда допускаются ошибки.

Так, в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого по уголовному делу указано, что Г. для целей совершения преступления взял нож, вышел с ножом на улицу, подошел к автомобилю и проткнул четыре покрышки колес, приведя их в негодное для дальнейшей эксплуатации состояние, при этом восстановлению они не подлежали, после чего с места происшествия скрылся. Потерпевшей Т. был причинен ущерб на общую сумму 4 920 р., который для нее является значительным[4].

Преступление было квалифицировано как умышленное уничтожение и повреждение чужого имущества, что недопустимо, поскольку объективная сторона преступления по ст. 167 УК РФ выражается в совершении двух различных действий. И если в совершенном преступлении есть признаки повреждения, то это же деяние нельзя квалифицировать как уничтожение этого же имущества.

Преступления, предусмотренные ст.ст. 167 и 168 УК РФ, могут быть совершены как путем действия, так и путем бездействия. В большинстве случаев деяние совершается путем действия. В качестве примеров преступного бездействия в научной литературе приводится: оставление без присмотра включенных электрических приборов или иных источников повышенной опасности; непредоставление обязанным лицом корма животным; непринятие мер по предохранению чужого имущества от разрушительного воздействия

---

[1] Малинин В. Б., Парфенов А. Ф. Объективная сторона преступления : монография. СПб., 2004. С. 77, 200.

[2] Приговор Ишимского городского суда Тюменской области от 3 февраля 2012 г. по делу № 1-17/2012 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: http://sudact.ru (дата обращения: 01.02.2015).

[3] Прокуратура Тюменской области : сайт. URL: http://www.proctmo.ru (дата обращения: 31.05.2012).

[4] Архив прокуратуры Тюменского района Тюменской области за 2004 год.

климатических, биологических и прочих факторов; непринятие необходимых мер предосторожности при использовании огня и др.[1].

Преступное последствие выражается в причинении потерпевшему в результате указанных выше действий прямого реального ущерба. При отсутствии признака причинения значительного ущерба совершенное деяние нельзя квалифицировать по ст. 167 УК РФ[2].

Признак значительного ущерба, применяемый в соответствии с примечанием 2 к ст. 158 УК РФ только к собственности граждан и индивидуальных предпринимателей, создает дополнительные трудности в применении и разграничении ст. 214 и ст. 167 УК РФ, поскольку не позволяет правоохранительным органам квалифицировать уничтожение имущества на сумму, не превышающую 250 000 р., по ст. 167 УК РФ.

Однако при квалификации рассматриваемых преступлений необходимо обратить внимание на то, что в диспозиции ст. 167 УК РФ указывается на причинение значительного ущерба без уточнения признаков потерпевшего.

В соответствии с п. 6 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 05.06.2002 № 14 «О судебной практике по делам о нарушении правил пожарной безопасности, уничтожении или повреждении имущества путем поджога либо в результате неосторожного обращения с огнем» при решении вопроса о том, причинен ли значительный ущерб собственнику или иному владельцу имущества, следует исходить из стоимости уничтоженного имущества или стоимости восстановления поврежденного имущества, значимости этого имущества для потерпевшего, например в зависимости от рода его деятельности и материального положения либо финансово-экономического состояния юридического лица, являвшегося собственником или иным владельцем уничтоженного либо поврежденного имущества.

Таким образом, Верховный Суд Российской Федерации не связывает причинение значительного ущерба только с признаками потерпевшего — гражданина или индивидуального предпринимателя, а указывает, что признак значительного ущерба является оценочным.

З. и В. совершили разбойное нападение на имущество ООО «…». Виновные с похищенным на угнанной машине скрылись, обнаруженные в сейфе деньги в сумме 10 223 р. и деньги от продажи элементов компьютера разделили между собой, а угнанную машину «Газель» облили бензином и подожгли. Автомобиль сгорел, ущерб от уничтожения автомобиля составил 176 845 р. Верховный Суд Российской Федерации подтвердил правильность квалификации судом первой инстанции квалификацию преступления виновных как умышленное уничтожение автомобиля путем поджога, причинившее значительный ущерб собственнику — юридическому лицу[3].

Последствием совершения преступления по ст. 168 УК РФ является причинение ущерба в крупном размере. В соответствии с п. 7 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 05.06.2002 № 14 «О судебной практике по делам о нарушении правил пожарной безопасности, уничтожении или повреждении имущества путем поджога либо в результате неосторожного обращения с огнем» уничтожение или повреждение имущества по неосторожности (в том числе путем неосторожного обращения с огнем) относится к числу преступлений против собственности, ответственность за которые предусмотрена главой 21 УК РФ. В связи с этим при решении вопроса о размере уничтоженного либо поврежденного имущества судам следует руководствоваться п. 4 приме-

---

[1] Шевченко И. Г. Уничтожение и повреждение имущества в уголовном праве России: эволюция норм : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Самара, 2007. С. 18.

[2] Определение Верховного Суда Российской Федерации от 6 марта 2012 г. № 56-Д12-6. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Кассационное определение Верховного Суда Российской Федерации от 19 июля 2007 г. № 46-О07-48. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

чания к ст. 158 УК РФ. Размер данного ущерба составляет стоимость имущества, превышающую двести пятьдесят тысяч рублей.

При отсутствии реально причиненного ущерба деяние следует квалифицировать как покушение на умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества. При квалификации преступлений необходимо помнить, что покушение на преступление совершается только с прямым умыслом. В случае недоказанности при покушении на преступление наличия прямого умысла деяние нельзя квалифицировать по ст. 167 УК РФ.

По смыслу закона покушение на преступление с материальным составом совершается только с прямым умыслом. Вывод суда о косвенном умысле осужденных на уничтожение имущества, свидетельствует об отсутствии в их действиях состава преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 30, ч. 2 ст. 167 УК РФ[1].

Как показало проведенное исследование, преступный результат не наступает обычно в результате воздействия факторов внешней среды (дождь, своевременное обнаружение совершаемого преступления) либо из-за неверно выбранного виновным способа или орудия, либо средства уничтожения или повреждения чужого имущества.

К объективным квалифицирующим признакам умышленных уничтожения и повреждения чужого имущества доктрина относит:

совершение данного преступления из хулиганских побуждений путем поджога, взрыва или иным общеопасным способом;

в результате совершения преступления наступление по неосторожности смерти человека или иных тяжких последствий[2].

Поджог является в настоящее время наиболее часто применяемым способом для уничтожения и повреждения чужого имущества. В литературе поджогом признается умышленное уничтожение имущества с помощью огня, воздействия термических факторов.

Опасность поджога заключается в возможности возникновения пожара — неконтролируемого горения, причиняющего материальный ущерб, вред жизни и здоровью граждан, интересам общества и государства[3].

По этой причине поджог и взрыв отнесены в ст. 167 УК РФ к общеопасным способам совершения указанного преступления.

При отсутствии опасности для других лиц или иного имущества деяние нельзя квалифицировать как совершенное путем поджога или взрыва по ч. 2 ст. 167 УК РФ.

Т. и другие лица совершили убийство группой лиц по предварительному сговору и в безлюдном месте подожгли автомобиль потерпевшего. Действия Т., связанные с уничтожением автомашины, суд первой инстанции квалифицировал по ч. 2 ст. 167 УК РФ.

Президиум Верховного Суда Российской Федерации в своем Постановлении указал, что по смыслу закона умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества с применением огня в условиях, исключающих его распространение на другие объекты и возникновение угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, а также чужому имуществу, не может квалифицироваться по ч. 2 ст. 167 УК РФ.

В данном случае поджог автомашины произведен в безлюдном месте, в стороне от дороги и других объектов, поэтому избранный способ уничтожения чужого имущества не представлял угрозы для людей и их имущества. В связи с этим действия Т. были переквалифицированы с ч. 2 ст. 167 УК РФ на ч. 1 ст. 167 УК РФ[4].

---

[1] Кассационное определение Верховного Суда Российской Федерации от 23 июня 2008 г. по делу № 9-008-29. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Безверхов А. Г., Шевченко И. Г. Уничтожение и повреждение имущества: вопросы истории, теории, практики : монография. М., 2010. С. 123.

[3] О пожарной безопасности : Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ : текст с изм. и доп. на 14 июля 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Постановление Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 2 ноября 2011 г. № 265-П11пр. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

УДК 343.346

Н. Н. КАДЫРОВА

ВИКТИМОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Вопросы организации дорожного движения, соблюдения правил эксплуатации транспортных средств и правил дорожного движения — темы актуальные и проблемные, имеющие, к сожалению, и виктимологические аспекты.

Так, в интервью официального представителя Следственного комитета России В. И. Маркина газете «Известия» правильно было сказано: «Как вы считаете, когда у нас система безопасности дорожного движения научится предотвращать смерти на дорогах? А ведь их намного больше, чем погибших в терактах, на порядки — счет идет на десятки тысяч. Достаточно ли для этого одних только усилий государства, наведения порядка в Госавтоинспекции? Или от общества, от тех, кто пользуется системой, тоже что-то зависит?»[1].

В рамках данной работы представляется необходимым уделить внимание виктимологическим аспектам таких транспортных преступлений, в которых жертва является «невиновной» или вина жертвы является незначительной, о ситуациях совершения таких деяний при оказании услуг по перевозке пассажиров.

Попробуем разобраться в данной теме, принимая во внимание эмпирический характер проводимых виктимологических исследований, а также то, что в случае совершения уголовно-наказуемых деяний в данной сфере квалификация с учетом фактических обстоятельств и разъяснений Верховного суда Российской Федерации осуществляется по ряду статей Уголовного кодекса Российской Федерации (например, ст.ст. 238, 264, 293 УК РФ).

В качестве виктимологических особенностей транспортных преступлений выступает, во-первых, то, что число жертв таких деяний может варьироваться от одного человека до нескольких десятков человек, что свидетельствует об их безусловной повышенной общественной опасности, особенно сейчас, когда выход на рынок перевозок индивидуальных предпринимателей и частных перевозчиков не только расширил выбор перевозчиков для пассажиров, но и создал дополнительные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Эта проблема особенно актуальна для легкового автомобильного транспорта по оказанию услуг в рамках такси, маршрутных такси, частном автобусном парке.

Общественный резонанс получила трагедия 31 июля 2020 года на федеральной трассе «Таврида», приведшая к многочисленным жертвам из-за серьезных нарушений требований безопасности дорожного движения, в том числе скоростного режима. По официальной информации: «Утомленный долгой поездкой водитель уже не мог контролировать дорожную ситуацию и заснул за рулем. В этот момент он врезался в грузовик "КамАЗ", который двигался впереди в попутном направлении. Восемь пассажиров микроавтобуса и водитель погибли на месте происшествия, еще девять пассажиров Mercedes получили различные травмы… Бизнесмену-владельцу автобуса Mercedes-Benz Sprinter, который стал организатором трагического рейса, инкриминируют часть 3 статьи 238 УК РФ»[2].

В качестве второго аспекта можно указать на то обстоятельство, что каждый из нас потенциально может стать жертвой преступного оказания услуг по перевозке пасса-

---

[1] Я не понимаю, зачем смаковать действия террористов : [интервью официального представителя СК России В. И. Маркина газете «Известия» 14 января 2014 г.] // СК РФ : офиц. сайт. URL: http://sledcom.ru/ press/interview/item/507949/ (дата обращения: 12.11.2022).

[2] В Крыму передали в суд дело обвиняемого в ДТП с девятью жертвами на «Тавриде» // Там же. URL: http://sledcom.ru/press/smi/item/1554980/ (дата обращения: 12.11.2022).

жиров транспортом, прежде всего, в связи с недостаточным развитием сети общественного транспорта. Речь идет как об организации перевозок по муниципальным маршрутам, так и междугородних и международных поездок. Вообще, нужно отметить обширную географию совершения рассматриваемых деяний с учетом развитой сети автомобильных дорог независимо от видов дорог и транспортных средств, а также внесезонность аварий.

Так, «16 ноября 2017 года около 17 часов 30 минут на 64 км автодороги «Йошкар-Ола – Козьмодемьянск» произошла автоавария с участием грузового автомобиля и пассажирского микроавтобуса «Мерседес Спринтер» под управлением 41-летнего водителя. По предварительным данным, водитель пассажирского микроавтобуса, осуществляя пассажирские перевозки с 18 пассажирами, в условиях сложной дорожной и метеорологической обстановки, допустил выезд на полосу встречного движения, где произошло касательное столкновение со следовавшим во встречном направлении грузовым автомобилем с прицепом, осуществляющим перевозку лесоматериалов, с последующим съездом микроавтобуса в кювет. В ДТП погибли 15 человек, 4 человека, в том числе 3 несовершеннолетних, получили повреждения различной степени тяжести и доставлены в больницу»[1].

Еще одной проблемой в рамках рассматриваемой темы является то, что особенно опасны нарушения в сфере эксплуатации транспортных средств, связанные с организацией именно перевозок несовершеннолетних пассажиров. Так, большой общественный резонанс получила авария под Нижним Новгородом: «По предварительной информации, виновником ДТП стал водитель автобуса: уснув за рулем, он потерял контроль и автобус выехал на встречную полосу, на лобовое столкновение с грузовиком. В микроавтобусе, направлявшемся из Казани в Санкт-Петербург, находились 20 человек, половина из них дети в возрасте от 11 до 14 лет, которые в сопровождении взрослых ехали на первенство России по карате. Погибли двое взрослых и 12-летняя девочка... По факту ДТП возбуждено два уголовных дела: по ч. 3 ст. 293 УК РФ («Халатность, повлекшая по неосторожности смерть двух или более лиц»), а также по ч. 5 ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»)»[2].

Челябинская область на всю Россию известна своими опасными дорогами, одна из которых даже получила у местных название «дорога смерти». Один из недавних трагичных примеров имеет непосредственное отношение к нашей теме: «Авария произошла во время снегопада 31 октября 2022 г.

В ДТП с автобусом в Кунашакском районе пострадали 22 пассажира и водитель… В автобусе ехали жители Костаная на работу вахтовым методом в Екатеринбург. Как сообщали ранее в областной Госавтоинспекции, водитель в снегопад не убедился в безопасности движения и опрокинулся в кювет. По информации ГИБДД, он житель Екатеринбурга с водительским стажем 12 лет, к административной ответственности за нарушения ПДД не привлекался ранее»[3].

Приведенные примеры объективно свидетельствуют о значимости и нерешенности рассматриваемой проблемы на сегодняшний день. Но решение вопросов профилактики не должно сводиться исключительно к ужесточению контроля со стороны официально уполномоченных государством субъектов за качеством организации перевозок пассажиров. Можно отметить, что вопрос по организованной перевозке несовершеннолетних с рекреа-

---

[1] В Республике Марий Эл следственными органами СК России принято к производству уголовное дело о нарушении правил дорожного движения, приведшего к ДТП с многочисленными жертвами // Там же. URL: http://sledcom.ru/news/item/1180478/ (дата обращения: 12.11.2022).

[2] Команда спортсменов из Татарстана попала в смертельное ДТП / Ирина Алеман // Коммерсантъ. Н. Новгород. 2015. № 88. 22 мая. С. 8.

[3] Дубровских Д. В Минздраве назвали число пострадавших в ДТП с перевернувшимся автобусом в Челябинской области // 74RU. Челябинск онлайн : сайт. URL: https://74.ru/text/incidents/2022/10/31/71778992 (дата обращения: 12.11.2022).

ционными целями получил свое разрешения в части ужесточения требований к таким поездкам, но и из этой ситуации многие организаторы отдыха детей нашли опасный выход, отказываясь от самостоятельного решения вопроса доставки и возвращения детей с летних загородных оздоровительных лагерей и санаториев, перекладывая эту проблему на законных представителей ребенка, что может создать еще более опасную ситуацию для несовершеннолетнего пассажира. Представляется, что в данном случае вопрос должен быть решен однозначно: отдых детей должен быть организован от начала (отправления к месту назначения) и до конца (возвращения детей обратно в пункт отправления) с соблюдением всех установленных требований. Это же касается организации участия детей в выездных соревнованиям, конкурсах, обучающих курсов и т. д. Это же требование, безусловно, должно распространяться и на организацию праздничных поездок для несовершеннолетних пассажиров.

Необходимо также проводить «воспитание» пассажиров по повышение требовательности к самим перевозчикам со стороны взрослых пассажиров, а также детей и (или) их законных представителей, образовательных и спортивных учреждений. Нужно ответственно подходить к решению вопроса в случае отсутствия специальных приспособлений для перевозки детей, наличии запрета на проезд стоя, отсутствия в транспортном средстве ремней безопасности или пренебрежение со стороны пассажира ими при их наличии. Экономя время и (или) денежные средства в таких случаях, пассажир ставить в опасность свою жизнь и здоровье, а также жизнь и здоровье других пассажиров, своих несовершеннолетних детей. Особого решения для виктимологической профилактики требует также вопрос своевременного и качественного оказания медицинской помощи в случае дорожно-транспортного происшествия для сокращения числа жертв и минимизации последствий трагедий на дорогах, но эта тема требует уже самостоятельного рассмотрения.

УДК 343.346

А. В. КАФИАТУЛИНА

ПОРЯДОК И ПРАКТИКА НАЗНАЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Системность является неотъемлемым свойством всякого кодифицированного нормативного правового акта, и отступление от него порождает серьезные правоприменительные проблемы. Поэтому нарушение системности уголовного законодательства постоянно критикуется российскими учеными, тем более что законодатель недостаточно оперативно и весьма нерешительно исправляет допущенные им же ошибки уголовно-политического, системного и технического характера[1].

Подтверждение тому мы можем наблюдать и в положениях главы 27 УК РФ), посвященной транспортным преступлениям.

Серьезным шагом в преодолении бессистемности стал, на наш взгляд, Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ[2], которым санкции статьи 264 УК РФ приведены в соответствие с имеющейся системой наказаний, отраженных в ст. 44 УК РФ.

[1] Рарог А. И. Наказуемость транспортных преступлений в свете требования системности законодательства // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке : материалы XVIII Международной научно-практической конференции, г. Москва, 21 января 2021 г. М., 2021. С. 366.

[2] О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Впоследствии, как справедливо отмечает А.И. Рарог, Закон от 17.06.2019 № 146 попытался унифицировать ответственность за транспортные преступления в статьях 263 и 264 УК РФ, но полностью сделать это не удалось[1].

Последующая попытка была предпринята Федеральным законом от 14.07.2022 г. № 258-ФЗ, которым была ужесточена ответственность в отношении лиц, совершивших преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, не имеющих или лишенных прав управления транспортными средствами.

Следует отметить, что к ответственности до внесенных указанных изменений в ст. 264 УК РФ могли привлекаться, в том числе, лица, не имеющие права управления транспортными средствами или лишенными права управления транспортными средствами, но в настоящее же время это стало самостоятельным квалифицированным признаком, усиливающим ответственность таких лиц.

Самым вопиющим нарушением требований системности закона в связи с наказуемостью транспортных преступлений, заключается в том, что законотворец, многократно реформируя статьи 263 и 264 УК РФ, совершенно упустил из вида аналогичные транспортные преступления, совершенные военнослужащими[2].

Действительно, ст. 350 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации машин, совершенное военнослужащим, проходящим военную службу по призыву либо по контракту, а также гражданами, пребывающими в запасе, во время прохождения ими военных сборов. Так, за нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или иной транспортной машины, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц (ч.ч. 2 и 3 ст. 350 УК РФ), назначение дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью не предусмотрено.

Нарушение правил полетов или подготовки к ним либо иных правил эксплуатации военных летательных аппаратов, повлекшие по неосторожности смерть человека или тяжкие последствия (ст. 351 УК РФ) также не предусматривает дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Нарушение правил вождения или эксплуатации военных кораблей, повлекшее по неосторожности смерть человека либо иные тяжкие последствия (ст. 352 УК РФ) предусматривает лишь лишение свободы, дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в санкции отсутствует.

Можно было бы простить это законодательное упущение в связи с наличием части 3 ст. 47 УК РФ, позволяющей суду назначить данный вид наказания и в случаях, когда оно не предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК РФ в качестве наказания за соответствующее преступление. Мы же и здесь видим нарушение требований системности законодательства. Кроме того, проведенный нами опрос судей показал, что лишь 18 % опрошенных использовали предоставленную им законодателем возможность.

В соответствии с ч. 1 ст. 6 УК РФ наказание должно быть справедливым, то есть соответствовать характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного.

Согласно ст. 45 УК РФ все наказания подразделяются на основные, дополнительные и наказания, которые могут назначаться в качестве как основных, так и дополнительных (так называемые смешанные наказания). К таким видам наказаний относятся штраф, лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью и ограничение свободы.

---

[1] Рарог А. И. Указ. соч. С. 368.

[2] Там же.

Преимущественное большинство санкций статей главы 27 Уголовного кодекса РФ предусматривают дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, и лишь ч. 4 ст. 263^1 УК РФ предусматривает штраф в качестве дополнительного вида наказания.

При этом лишение права заниматься определенные должности или занимать определенной деятельностью как дополнительный вид наказания подлежит назначению, когда оно в таком качестве прямо предусмотрено в санкции соответствующей статьи Особенной части УК РФ как обязательное (например, ч. 1^2 ст. 263, ч. ч. 2, 3. 4, 5, 6 ст. 264 УК РФ) или факультативное дополнительное наказание (например, ч. 1 ст. 263, чч. 2, 3, 4 ст. 263.1 УК РФ).

Следует отметить, что в санкциях частей 2, 3, 4 ст. 263, частей 2, 3 ст. 266 УК РФ дополнительный вид наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью не предусмотрен, что, на наш взгляд, также является нарушением системности в уголовном законодательстве.

Разница в порядке назначения этих видов наказания заключается в том, что неприменение судом обязательного дополнительного наказания допускается либо при наличии условий, предусмотренных ст. 64 УК РФ, либо в силу положений Общей части УК РФ о неприменении соответствующего вида наказания. Принятое решение должно быть мотивировано в описательно-мотивировочной части приговора.

При постановлении обвинительного приговора по ст. 264 УК РФ (части 2-6) или по ст. 264.1 УК РФ судам необходимо учитывать, что назначение виновному дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью является обязательным, в том числе если к основному наказанию лицо осуждается условно. Неприменение такого дополнительного наказания допускается лишь при наличии условий, предусмотренных статьей 64 УК РФ. Суд вправе назначить этот вид дополнительного наказания по части 1 статьи 264 УК РФ как осужденному к лишению свободы, так и осужденному к ограничению свободы, но со ссылкой на часть 3 ст. 47 УК РФ. В приговоре надлежит конкретизировать, что осужденный лишается права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами[1].

Анализ правоприменительной практики позволяет сделать вывод, что лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью является самым востребованным видом дополнительного наказания за совершения транспортных преступлений.

Преступления, за которые чаще всего лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью назначается в качестве дополнительного наказания, – нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК), нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК).

При этом следует помнить о рекомендации, приведенной Пленумом Верховного Суда РФ в п. 12 Постановления № 58. При назначении дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенными видами деятельности при наличии к тому оснований и с учетом обстоятельств, смягчающих и отягчающих наказание, суду следует обсуждать вопрос о целесообразности его применения в отношении лица, для которого соответствующая деятельность связана

[1] О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с неправомерным завладением без цели хищения : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

с его единственной профессией[1]. Ранее данная рекомендация была адресована только лицам, для которых управление транспортным средством является профессией, что, по нашему мнению, нарушало принцип равенства граждан перед законом, провозглашенный ст. 4 УК РФ[2].

В судебной практике нередки ситуации, когда на момент поступления уголовного дела, квалифицированного органами предварительного расследования по ст. 264, 264.1 УК РФ, обвиняемый привлечен к административной ответственности по статьям 12.8, 12.26 КоАП РФ. Если будет установлено, что лицо в связи с этим правонарушением было лишено права управления транспортным средством, то отбытый им срок лишения права управления транспортным средством засчитывается в срок назначенного по уголовному делу дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью с приведением в приговоре оснований принятого решения и с указанием периода, подлежащего зачету[3]. Такой вектор был задан Европейским судом по правам человека[4].

Так как оба вида наказания (уголовное и административное) относятся к сфере публично-правовых отношений, Верховный Суд РФ признал необходимым проводить зачет наказания, назначенного в административном порядке, в срок уголовного наказания, назначаемого за преступление[5]. Указанная рекомендация находит свое применение. Так, Московский городской суд, изменяя приговор Троицкого районного суда г. Москвы от 3 декабря 2014 г. в отношении П., указал: срок административного наказания, отбытый П. до вступления приговора в законную силу, подлежит зачету в срок дополнительного наказания в виде лишения права управления транспортным средством[6]. Однако следует отметить, что такое правило зачета назначенных наказаний не распространяется на дисквалификацию как вид административного наказания.

Вместе с тем, следует отметить и нарушения, которые вопреки требованиям закона и разъяснениям Пленума Верховного Суда РФ ухудшают положение осужденного.

Так, при разрешении уголовного дела в отношении К., осужденного по ст. 264.1 УК РФ, мировым судьей Пичаевского района Тамбовской области в резолютивной части приговора срок отбытого административного наказания в виде лишения права управления транспортным средством не засчитан в срок уголовного наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами.

Следует иметь в виду, что указанное дополнительное наказание может быть назначено как лицу, которое в установленном законом порядке было выдано соответствующее

---

[1] О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 ноября 2015 г. № 58 : текст с изм. и доп. на 18 дек. 2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Кафиатулина А. В. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью: уголовно-правовой и уголовно-исполнительный аспекты : дис. … канд. юрид. наук. М., 2020. 294 с.

[3] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Демиколи (Demicoli) против Мальты : Постановление Европейского Суда по правам человека от 27 августа 1991 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[5] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. П. 14.1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[6] Апелляционное постановление Московского городского суда от 16 февраля 2015 г. по делу № 10-1067/15. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

удостоверение, так и лицу, управлявшему автомобилем или другим транспортным средством без соответствующего разрешения[1].

Как справедливо отмечает А.А. Толкаченко, субъектом транспортного преступления признается водитель, т. е. лицо, управляющее транспортным средством, независимо от наличия у него водительского удостоверения, соответственно, данный вид наказания может применяться к виновному лицу, независимо от наличия у него водительского удостоверения[2].

В настоящее время это стало возможным еще и по тому, что запрет заключается не в лишении права управления транспортным средством, а в лишении права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами. Что не препятствует лишению такого права лица, не имеющего водительского удостоверения.

Согласно ч. 3 ст. 47 УК РФ лишение права занимать определенные должности или заниматься определенными деятельностью может назначаться в качестве дополнительного вида наказания и в случаях, когда оно не предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК РФ в качестве наказания за соответствующее преступление.

Пленумом Верховного Суда РФ подтверждена возможность назначения названного вида наказания в качестве дополнительного с учетом положений ч. 3 ст. 47 УК РФ и в том случае, если оно предусмотрено в статье Особенной части только в качестве альтернативного основного наказания[3]. И даже в том случае, если санкция соответствующей статьи предусматривает лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью в качестве дополнительного наказания только к отдельным видам основного наказания (штрафу, обязательным работам, исправительным работам, принудительным работам, лишению свободы).

При этом отсутствие указания в приговоре на ч. 3 ст. 47 УК РФ влечет его отмену. Так, Судебная коллегия по уголовным делам Верховного суда РФ отменила назначенное Гаджиеву дополнительное наказание в связи с тем, что при его назначении суд не сослался на ст. 47 УК РФ и не привел мотивы назначенного дополнительного наказания[4].

По совокупности преступлений или по совокупности приговоров окончательное дополнительное наказание при частичном или полном сложении наказаний не может превышать максимального срока или размера, предусмотренного для данного вида наказания Общей частью УК РФ.

По задумке законодателя, суд, назначая наказание, не может выйти за рамки минимального и максимального сроков наказания, предусмотренного Общей часть УК РФ. При этом остается открытым вопрос о максимальном размере дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, ведь в рамках одной части речь идет о двух разных сроках — три года и двадцать лет. Как поступать судам при решении вопроса о максимальных сроках наказания в случае назначения его по совокупности преступлений или совокупности пригово-

---

[1] О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2015 г. № 58 : текст с изм. и доп. на 18 дек. 2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Толкаченко А. А. Лишение права как вид наказания // Уголовный процесс. 2006. № 11. С. 33—41. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2015 г. № 58 : текст с изм. и доп. на 18 дек. 2018 г. П. 10. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 28 июня 2007 г. по делу № 20-007-25. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ров? Какими максимальными сроками наказания должен руководствоваться суд? Обратимся к руководящим разъяснениям Пленума Верховного Суда РФ.

В пункте 60 Пленум Верховного Суда РФ указал, что в случае, когда за два или более преступления наряду с основным наказанием назначается один и тот же вид дополнительного наказания, окончательный его срок или размер при частичном или полном сложении наказаний не может превышать максимальный срок или размер, предусмотренный для данного вида наказания Общей частью УК РФ. Если же за различные преступления, входящие в совокупность, судом назначены разные виды дополнительного наказания, то они с приведением соответствующих размеров и сроков должны быть указаны в приговоре и при назначении окончательного наказания по совокупности преступлений[1]. Как мы видим, однозначного ответа на вопрос о сроках наказания при их сложении Пленум Верховного Суда РФ так и не дал.

Федеральным законом от 18 апреля 2018 г. № 72-ФЗ в УПК РФ введена еще одна мера пресечения — запрет определенных действий (ст. 105.1 УПК РФ), которая заключается, в том числе в запрещении управлять автомобилем или иным транспортным средством, если совершенное преступление связано с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако законодателем не решен вопрос о зачете времени запрета управления автомобилем или иным транспортным средством в срок лишения свободы.

На основании вышеизложенного полагаем необходимым привести в соответствие с правилами системности санкции частей 2, 3, 4 ст. 263 УК РФ, частей 2, 3 ст. 266 УК РФ, дополнив их наказанием в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Предлагаем закрепить в статье 72 УК РФ правило о зачете в срок лишения свободы времени, в течение которого к обвиняемому применялась мера пресечения в виде запрета определенных действий — управление автомобилем или иным транспортным средством. Полагаем необходимым назначать дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью не только за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264, 264.1 УК РФ, а за совершение всех транспортных преступлений, в том числе в отношении военнослужащих.

УДК 343.346

А. А. КИСЕЛЕВ

ДЕТЕРМИНАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ И ЕЕ СЕЗОННЫЕ АСПЕКТЫ

Сезонность, как цикличное временное движение статистических показателей отмечается во многих видах преступлений. Отдельные виды преступности зависят от среднегодового ритма жизни социума: время сдачи налоговой декларации предопределяет период увеличения фискальных преступлений, а сезоны охоты и рыбалки в регионах влияют на уровень экологической преступности. Начало и конец учебного года в нашей стране совпадают с ростом неосторожной преступности и правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Так, согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД РФ, ежегодная динамика дорожно-транспортных

[1] О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2015 г. № 58 : текст с изм. и доп. на 18 дек. 2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

происшествий в России характеризуется повышением показателей с сентября по январь и снижением к июлю-августу[1].

Неосторожные преступления, в том числе и совершаемые в связи с осуществлением дорожного движения (далее — транспортная преступность), имеют ярко выраженную сезонную динамику. Опосредованная личностными факторами и навыками (движение в сложных погодных условиях, во время дачного сезона), цикличность дорожно-транспортных происшествий закономерно привлекает внимание криминологии[2].

Жаркая погода или, наоборот, сопровождающая осадками, снижает естественную реакцию человека, влияет на обзор трассы и возможность наблюдать поведение других водителей или пешеходов[3]. Погодные условия могут влиять на качество дорожного покрытия и маневренность автомобиля[4].

Бесконтрольное поведение несовершеннолетних и лиц престарелого возраста при пользовании дорогами так же имеет «ряд противопоказаний». По данным официальной статистики ДТП, сопряженные с наездом на пешеходов, приходятся на период с сентября по декабрь[5], как раз по окончании школьных каникул и сезона отпусков.

Праздничные периоды и время массовых отпусков так же отличаются расслабленностью основной массы населения, что в случае дорожного движения уже опасно. Почти 87 % случаев ДТП происходят по причине нарушения правил дорожного движения водителями[6]. Особенно трагичны ситуации, когда в них задействованы лица в состоянии опьянения[7]. Согласно исследованиям, каждое 10 ДТП совершается лицами в состоянии опьянения[8]. Внимание и контроль за ситуацией на дороге отличают ответственных людей, а значит, безопасных водителей и пешеходов.

Детерминационный комплекс данного вида преступности отличается некоторыми особенностями, среди которых чаще всего называют следующие:

1. Коррупция при сдаче экзаменов на вождение либо переоформление документов, предоставляющих право на управление транспортным средством, а также в вопросах реализации или уклонения от ответственности за нарушения правил дорожного движения, при получении диагностической карты техосмотра автомобилей[9]. Существование данного

---

[1] Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года : информационно-аналитический обзор / Министерство внутренних дел Российской Федерации, Научный центр безопасности дорожного движения МВД России. М., 2022. С. 14. URL: https://media.mvd.ru/files/embed/4605723 (дата обращения: 23.11.2022).

[2] Толочко Е. И. Культура безопасного поведения на дорогах как многоаспектная социально-педагогическая проблема // Человек и образование. 2015. Вып. № 1 (42). С. 173—179 ; Баранчикова М. В. Пешеходы как объект виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 2 (44). С. 20, 23.

[3] Кузьмина М. А., Котенкова И. Н., Пилюк Н. Н. Влияние неблагоприятных дорожных и погодно-климатических условий на безопасность движения // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). 2017. № 2. С. 234—239.

[4] Биндина В. В. Влияние неблагоприятных метеоявлений на риск возникновения транспортных происшествий // Молодой ученый. 2020. № 3 (293). С. 30—33.

[5] Дорожно-транспортная аварийность … С. 20.

[6] Там же. С. 7.

[7] Павлик Е. М., Громадская Н. В. Криминологическая характеристика правонарушений, совершаемых при управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 3 (79). С. 118—122.

[8] Дорожно-транспортная аварийность … С. 17.

[9] Кобозева Н. А. Противодействие коррупционным проявлениям в сфере безопасности дорожного движения и подготовки водителей // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 1. С. 98—100 ; Амельчаков И. Ф. Коррупция: проблемы противодействия и пути их решения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2010. № 1-2. С. 3—7.

вида социальной девиации стимулирует допуск к эксплуатации источника повышенной опасности людей, категорически не приемлющих правила, готовых их нарушать в угоду личным сиюминутным интересам.

2. Организация движения в городах, особенно в крупных мегаполисах имеет ряд недостатков, которые создают почву для дискомфортных ситуаций, провоцирующих агрессию: от пробок и малой скорости передвижения до работы ГИБДД[1]. Градостроительные аспекты организации городского пространства часто не отвечают требованиям удобства эксплуатации транспорта и обеспечения ее безопасности. Так, неудачные решения с парковками в центральной части поселений, непродуманное озеленение, ограничивающее обзор на перекрестках и местах с активным движением пешеходов, несвоевременное установление дорожных знаков и дорожной разметки и др., — можно считать элементами криминогенного характера[2].

3. Организация системы контроля[3] за участниками дорожного движения подлежит оценке не только в качестве средства предупреждения правонарушений, но в виде комплекса детерминационных факторов транспортной преступности.

В ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»[4] определено, что безопасность дорожного движения это как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий».

С учетом перечисленных выше аспектов, предопределяющих поведение людей на дорогах, наличие механизмов сдерживания самовольных действий, вопреки установленным требованиям, относятся к существенным условиям обеспечения безопасности процесса. Камеры видеонаблюдения и фиксации правонарушений; внедренные в автомобили модули по выявлению состояния опьянения водителей; искусственные преграды на дороге, заставляющие снижать скорость на некоторых участках; оптимизация сигналов, упорядочивающих движение; проведение «рейдов» по проверке правомочности управления транспортом и его состоянием, и др., — актуализируют внимание участников дорожного движения, тем более, что за нарушение правил размеры наказаний становятся все внушительнее каждый год. Определенный «перекос» в сторону выявления правонарушений и назначения наказаний, используемый в качестве показателя эффективности работы государственных органов, к сожалению, отвлекает их внимание от главного. Контроль создается для поддержания безопасности, а потому создание условий, помогающих «договориться» разным участникам дорожного движения важнее поиска правонарушителей.

4. Вопрос о контроле при изучении детерминации транспортных правонарушений и преступлений включает в себя не только оценку работы специализированных государственных органов и общественных правозащитных организаций, но и проблему само-

---

[1] Суденко В. Е. Дорожно-транспортные происшествия и преступления: причины, проблемы борьбы с ними // Транспортное право и безопасность. 2019. № 2 (30). С. 44—50 ; Есина М. Г., Хонгорова О. В., Шарабанова И. Ю. Статистический анализ прогнозирования дорожно-транспортных происшествий // Успехи современной науки. 2017. Т. 5, № 1. С. 205—207.

[2] Петрович М. Л. Градостроительный подход к решению транспортных проблем городов // Транспорт Российской Федерации. 2010. № 6 (31). С. 21—25.

[3] Бахтеев О. А., Миронов А. В. Применение систем контроля физического состояния водителей // Наземные транспортно-технологические комплексы и средства : материалы Международной научно-технической конференции / под общ. ред. Ш. М. Мерданова. Тюмень, 2018. С. 47—51 ; Короткий А. А., Марченко Ю. В., Бахтеев О. А., Тимофеева В. И. Снижение категорий риска транспортных предприятий путем внедрения устройств мониторинга и контроля // Молодой исследователь Дона. 2018. № 4 (13). С. 69—73.

[4] О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : текст с изм. и доп. на 29 нояб. 2021 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

дисциплины участников дорожного движения. Своеобразие преступлений, сопряженных с нарушением правил безопасности, связано с неосторожной формой вины, что фокусирует внимание исследователей на личности преступника. Традиционно выделяют следующие черты неосторожных преступников: авторитарность, самоуверенность, бравада, безапелляционность[1] либо наоборот: склонность к возникновению тревоги, неуверенность в своих силах, волнение при стрессе и избыточный самоконтроль[2].

В рассматриваемом контексте вполне ожидаемым становятся результаты типологизации, согласно которым, среди дорожно-транспортных преступников большинство относятся к криминальному типу — 60 % от общего числа[3]. Это лица, ранее осуждавшиеся за дорожно-транспортные преступления, либо, не совершавшие ранее таких деяний, но систематически нарушавшие правила безопасности дорожного движения на уровне административно-наказуемых поступков. На долю ситуативных преступников приходится оставшиеся 40 %. К ним относятся граждане, впервые совершившие дорожно-транспортное преступление по причине ошибочной оценки дорожной ситуации (так называемый легкомысленный подтип).

При этом сезонные неблагоприятные погодные условия одинаково негативно влияют на возможность контроля ситуации на дороге, как на малоопытных участников дорожного движения, так и на тех, чей «послужной список» исчисляется десятками лет.

Даже опытные водители приобретают «шаблонное восприятие» ситуации на дороге и могут полагать, что все остальные участники дорожного движения думают аналогично[4].

На самом деле, участниками данного вида социального взаимодействия одновременно выступают как специальные субъекты — лица, обладающие специальными навыками в связи с необходимостью управления транспортными средствами, так и широкие массы населения, включая детей. Получается, что в детерминационном комплексе ключевая роль принадлежит правовым нормам и культуре безопасного поведения — «это часть бытовой культуры, которая включает в себя состояние общественной организации человека, обеспечивающее определенный уровень его безопасности и безопасности окружающих его людей в сфере дорожного движения»[5].

ВЦИОМ России в ноябре текущего года провел опрос населения по вопросам, в том числе, относящимся к причинам дорожно-транспортных происшествий.

Почти половина опрошенных поставили на первое место «низкий уровень культуры участников дорожного движения — 48 %»[6]. Наибольшему риску стать жертвой ДТП, по мнению участников опроса, подвергаются дети-пешеходы (67 % ответов), что так же подтверждает базовую версию относительно главной причины опасности — отсутствие навыков безопасного и ответственного передвижения по дорогам.

Таким образом, именно правила дорожного движения работают главным и единственным знаменателем, уравнивающим всех участников дорожного движения, гаранти-

---

[1] Антонян Ю. М. Криминология : учебник для бакалавров. М., 2013. С. 488 ; Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. С. 32.

[2] Там же. С. 488.

[3] Шерпеева А. З. К вопросу о типологии личности дорожно-транспортного преступника // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2021. № 2 (139). С. 195.

[4] Спиваков В. Р. Личность преступника, совершившего дорожно-транспортное происшествие // Концепт : научно-методический электронный журнал. 2016. Т. 11. С. 2946—2950.

[5] Толочко Е. И. Указ. соч.

[6] «Берегись Автомобиля». Результаты социологического опроса // ВЦИОМ: результаты исследований : офиц. сайт. URL: https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/dorozhno-transportnye-proisshestvija-prichiny-sledstvija-profilaktika (дата обращения: 23.11.2022).

рующим социально приемлемый уровень безопасности. Сочетание внешнего контроля за лицами, осуществляющими движение по дорогам, а также самоконтроль позволит минимизировать воздействие негативных сезонных условий на уровень безопасности эксплуатации дорожно-транспортной системы. Следовательно, повышение внимательности и предусмотрительности всех участников дорожного движения в периоды статистически устойчивых колебаний числа ежегодно регистрируемых дорожно-транспортных происшествий, связанных с погодными условиями и календарем праздничных мероприятий в стране и регионах, способно удерживать транспортную преступность на социально приемлемом уровне.

УДК 343.346

П. Н. КОБЕЦ,
К. А. КРАСНОВА

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СВЕТЕ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ УГРОЗ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Атака на Крымский мост, осуществленная 8 октября 2022 года, актуализировала обращение к вопросам обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации. Ущерб от пожара, вызванного взрывом грузового автомобиля и возгоранием железнодорожного грузового состава, уже на первоначальном этапе расследования оценен в сумму ₽ 250-500 млн. Погибли трое человек.

Последствия от террористической деятельности привели к парализации транспортного сообщения с полуостровом Крым. Данное преступление демонстрирует значительную степень общественной опасности и выступает внушительной угрозой национальной безопасности. Несомненна его способность дестабилизировать и без того напряженную социально-политическую ситуацию в нашей стране. Иными словами, мы наблюдаем преобразование отдельных террористических актов на объектах транспорта в диверсионную борьбу, жертвами которой становятся не только отдельные личности, но также пути сообщения и транспортная инфраструктура.

Следует подчеркнуть, что террористические акты на объектах транспортной инфраструктуры приобретают характер устрашения населения[1], прежде всего, в силу обширного поражающего воздействия и их широкого освещения средствами массовой информации[2].

Исследователи уделяют большое внимание изучению вопросов обеспечения транспортной безопасности[3] и обсуждению путей усиления уголовной репрессии за совершение террористических атак на объектах транспорта[4]. Следует подчеркнуть комплексный характер проблемных вопросов обеспечения транспортной безопасности, поднимаемых спе-

[1] Сухомлинов А. В. Политика обеспечения транспортной безопасности и противодействия терроризму в России (на материалах железнодорожного транспорта) : автореф. дис. ... канд. полит. наук. М., 2012. С. 10.

[2] Зырянов С. М., Кузнецов В. И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. 2012. № 12 (192). С. 598.

[3] Кобец П. Н. Теоретические и прикладные проблемы обеспечения комплексной безопасности на транспорте в условиях XXI столетия // Теоретические и прикладные вопросы комплексной безопасности : материалы V Международной научно-практической конференции. СПб., 2022. С. 128—130.

[4] Жестеров П. В. Усиление уголовной репрессии в сфере противодействия терроризму: российский и европейский опыт // Юридическая мысль. 2016. № 1 (93). С. 98—103.

циалистами, учеными и исследователями в разнообразных отраслях научного знания, как в России[1], так и за рубежом[2].

В современных публикациях особое внимание акцентируется на необходимости бескомпромиссной борьбы с преступлениями террористического характера и совершенствования правовых и организационных мер в сфере обеспечения транспортной безопасности[3].

Транспортный комплекс представляет собой важнейшую составляющую современного общества, а его антитеррористическая защищенность является первостепенной задачей любого государства. Современная транспортная инфраструктура включает в себя обширную сеть физических элементов (дороги, железнодорожные пути и т.п.), а также менее наглядную сеть датчиков, систем связи и программного обеспечения. Для каждой из этих систем различные факторы влияют на непрерывную эволюцию усилий по обеспечению безопасности[4].

Как любая многокомпонентная категория, рассматриваемая нами проблема включает в себя разнообразные аспекты, требующие выработки системного подхода для их эффективного решения. Прежде всего, возникают масштабные и сложные управленческие задачи в сфере обеспечении антитеррористической безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Уровень состояния защищенности в сфере транспортного комплекса может оказывать не только прямое, но и косвенное влияние и на остальные элементы национальной безопасности[5].

Проблемы в сфере транспорта могут отражаться на экономической, научно-технической, экологической и других важнейших составляющих сферах деятельности нашей страны. В этой связи можно с уверенностью утверждать о том, что безопасность на объектах транспорта представляет собой проблему общегосударственного уровня, которая в том числе касается каждого из нас. А работа транспортной инфраструктуры в штатном режиме без сбоев и перерывов способствует не только стабильному развитию отдельных территорий нашего государства, но и в целом безопасности Российской Федерации[6].

Решение подобных задач невозможно без привлечения колоссальных и разнообразных материально-технических, людских средств и источников. При этом развитие транспортной отрасли происходит с явным опережением процессов по правовому обеспечению ее безопасности, что обусловливает целый ряд проблем.

---

[1] Международное сотрудничество в борьбе с преступностью. Учебное пособие. Часть II. Международное сотрудничество по предупреждению и борьбе с отдельными видами преступлений международного характера / А. В. Смирнов, С. Н. Сухов, А. А. Ходусов [и др.]. М., 2012. 360 с.

[2] Mátyás S., Tokodi P., Vári V., Miklós Tihanyi M. Investigation of certain components of tourism safety in the Visegrád countries // Internal security. 2021. № 13 (1). С. 89—97. DOI: 10.5604/01.3001.0015.2902.

[3] Кобец П. Н., Краснова К. А. Предупреждение террористических атак на прибрежные районы: опыт Израиля // Проблемы и перспективы совершенствования законодательства и правоприменительной практики органов внутренних дел : материалы Международной дистанционной научно-практической конференции, посвященной 30-летию Независимости Республики Казахстан. Караганда, 2021. С. 71—75.

[4] Chowdhury M., Fries R. N., Brooks R. Transportation Security // Artificial Intelligence Applications of Critical Transportation Issues. Chapter: Application Area 3: Transportation Safety and Security. Publisher: The National Academies Press, 2012. DOI: 10.17226/22690.

[5] Кобец П. Н. О социальной детерминации терроризма // Синтез науки и общества в решении глобальных проблем современности : сборник статей Международной научно-практической конференции 18 января 2017 г. : [в 3 ч.] / Omega Science международный центр инновационных исследований ; отв. ред. А. А. Сукиасян. Пермь, 2017. С. 220—222.

[6] Кобец П. Н. Совершенствование антитеррористических мер безопасности на объектах транспорта // Всероссийский научно-исследовательский институт МВД России : научный портал МВД России. 2020. № 1 (49). С. 35—45.

Обеспечение антитеррористической защищенности транспорта имеет под собой сложившуюся правовую основу, которая в настоящее время воплощает в себе множество правовых актов, не всегда систематизированных.

Российское законодательство устанавливает строгие правила в рассматриваемой сфере и включает в себя федеральные законы от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»; 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В частности, в них определена категория «транспортная безопасность» как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства»[1].

Значительный массив нормативных правовых актов представлен актами Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти. Применимы и отдельные нормы административного, уголовного, гражданского и других отраслей права. Транспортная безопасность регулируется и рядом ведомственных нормативных правовых актов.

Ряд авторов, анализируя состояние законности на транспорте, отмечают подчиненность железнодорожного, водного и воздушного сообщения особым правовым режимам, продиктованным «значительной удаленностью и динамикой объектов надзора, повышенным риском причинения вреда охраняемым законом отношениям, необходимостью постоянного и бесперебойного функционирования транспортных объектов, значение транспортного сегмента для всей экономической жизни страны»[2].

Среди правовых пробелов, требующих обсуждения и неотложного устранения, отметим следующие.

Во-первых, требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), категории объектов (территорий), порядок разработки указанных требований и контроля за их выполнением, порядок разработки и форма паспорта безопасности таких объектов (территорий) не распространяются на объекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства и объекты топливно-энергетического комплекса[3].

Во-вторых, позиция категории «транспортная безопасность» в структуре иных правовых институтов, связанных с безопасностью, окончательно не определена. Рассматриваемая дефиниция находится в логическом ряду среди таких же категорий, как экологическая или ядерная безопасность. Представляется, что изучаемая категория гораздо шире остальных подобных понятий, так как в транспортную безопасность включена авиационная безопасность и ряд других подвидов безопасности, которые связаны с функционированием отдельных видов транспорта.

В-третьих, виды транспортной безопасности не конкретизируются какой-то отдельной нормой права. Они регламентированы в отраслевом законодательстве. Так, Воздушный кодекс Российской Федерации определяет дефиниции «авиационная безопасность» и «безопасность полетов гражданских воздушных судов» (Преамбула и ст. 24.1). Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в разных статьях упоминает «безопасность торгового мореплавания», «безопасность судоходства», «безопасность мореплавания», «безопасность плавания судов» (ст.ст. 5.1, 6). Федеральный закон «О железнодо-

[1] О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ : текст с изм. и доп. на 28 июня 2022 г. П. 10 ст. 1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Безверхов А. Г., Юдин А. В. Прокурорский надзор в сфере безопасности на транспорте // Юридический вестник Самарского университета. 2021. Т. 7, № 2. С. 7—13.

[3] О противодействии терроризму : Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ : текст с изм. и доп. на 26 мая 2021 г. П. 4 ч. 2 ст. 5. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

рожном транспорте в Российской Федерации» оперирует категорией «безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта»[1].

Таким образом, транспорт обладает рядом характеристик, которые делают его уязвимым для террористических атак и, как показал отечественный опыт борьбы с терроризмом, главной мишенью для них.

Прокуратура и другие заинтересованные министерства и ведомства должны стать инициаторами мероприятий, направленных на решение проблем транспортной безопасности, и взять на себя ответственность за разработку и внедрение соответствующих нормативных правовых актов, при необходимости воспользовавшись соответствующей технической помощью и правовым сопровождением.

Требуется кодификация всего терминологического многообразия видов транспортной безопасности в целях дальнейшей выработки комплексных мер по антитеррористической защищенности на транспорте, как на отдельных его видах, так и в случаях комбинированного использования на одном объекте транспортной инфраструктуры (как в случае с Крымским мостом).

Национальное законодательство должно устанавливать строгие правила транспортной безопасности от террористических угроз, включая обновленную регламентацию работы прокуратуры и иных правоохранительных органов в сфере обеспечения транспортной безопасности в условиях проведения специальной военной операции в приграничных регионах.

УДК 343.346

М. Р. КОРНИЕНКОВА,
С. Н. ДЯКИНА

О РЕФОРМИРОВАНИИ СТАТЬИ 264 УК РФ

Ежедневно уровень оснащенности населения автомобилями активно возрастает. Такой процесс называют автомобилизацией. Однако транспортное средство является источником повышенной опасности и потому создает угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, понятие которых разъясняет Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090[2].

Совершение преступлений с использованием транспортных средств на сегодняшний день, к сожалению, имеет тенденцию на увеличение. Об этом свидетельствуют данные статистики, опубликованные в открытом доступе на официальном сайте МВД РФ за январь-сентябрь 2022 года. Она гласит, что за данный период времени было выявлено 11539 преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, из которых раскрыто 10715 преступлений. В представленный период предыдущего (2021) года таких преступлений было выявлено 11754, раскрыто из них 11173[3]. От общего числа уголовно-наказуемых деяний, совершаемых в рассматриваемый период, нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств составляют 0,9 % (см. Приложение 1).

---

[1] О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ : текст с изм. и доп. на 14 марта 2022 г. Ст. 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] О Правилах дорожного движения (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) : Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 31 декабря 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/32515852/ (дата обращения: 22.10.2022).

Следует отметить, что ответственность за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, среди преступлений с неосторожной формой вины отличается строгостью санкций. Полагаем, что таким образом, законодатель, изменяя и дополняя данную норму, стремится к повышению уровня правосознания участников дорожного движения.

В противоречие этому стоит сказать о том, что судами реальное назначение наказания по ст. 264 УК РФ применяется крайне редко. Это свидетельствует о расхождении оценки законодателя с оценкой общества. Понимая суровость санкций рассматриваемой статьи, суды чаще назначают виновному наказание в виде условного осуждения, что в свою очередь приводит к дисбалансу уголовного закона с уголовной юстицией в целом. В связи с этим проблемой в исследуемом вопросе считаем несогласованность уголовного закона с реальными социальными процессами.

Одной из ключевых проблем в определении предмета посягательства по ст. 264 УК РФ является его недостаточность. Так, диспозиция ч. 1 ст. 264 УК РФ ограничивается автомобилем и трамваем. Затем указывает на другие механические транспортные средства, отсылая нас к Постановлению Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 09.12.2008 г.[1] В нем разъясняется, что к механическим транспортным средствам, помимо перечисленных выше, относятся автобусы и троллейбусы… самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, которые, на наш взгляд, необходимо устранить с указанием на конкретные названия таких машин.

Например, целесообразно дополнить перечень транспортных средств понятием «квадроцикл» хотя бы потому, что существует позиция, что квадроцикл и квадрицикл это одно и то же транспортное средство в разных вариациях его названия. Это ошибочное суждение. Квадрицикл имеет автомобильный руль, акселератор, сцепление и тормоз. Он имеет салон, а посадка осуществляется на кресло. Квадроцикл же является мотовездеходом, у которого отсутствует салон, а посадка осуществляется «верхом». Также у квадроцикла нет педалей, а руль установлен мотоциклетного типа. Это не все, но основополагающие различия упомянутых транспортных средств. Надлежит также, исключив из Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 понятия самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, указать снегоходы, экскаваторы, экскаваторы-погрузчики, грейдеры, дорожные катки, бульдозеры, автомобильные краны и другие. Такая необходимость обуславливается расхождением в понимании указанных в настоящий момент в законе терминов.

Также среди ученых-процессуалистов сложилось мнение о загроможденности диспозиции ст. 264 УК РФ специальными терминами. Во избежание этого мы предлагаем указать в диспозиции статьи лишь на управление любыми механическими транспортными средствами.

Другой уголовно-правовой проблемой в изучаемом вопросе является субъект преступления, которым согласно ч. 1 ст. 20 УК РФ является вменяемое физическое лицо, достигшее к моменту совершения преступления шестнадцати лет. К специфике такого субъекта можно отнести тот фактор, что лицо должно управлять транспортным средством. При этом в квалифицирующих частях ст. 264 УК РФ (п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4, п. «в» ч. 6) предусмотрено также лицо, не имеющее или лишенное права управления транспортным средством.

Данные положения противоречат предполагаемому возрасту субъекта, ведь нередко угоны транспортных средств совершаются подростками, возраст которых составляет 14–15 лет. Совершая неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения (угон), ответственность за которое предусмотрена ст. 166 УК РФ, не имея достаточ-

[1] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ных навыков управления автотранспортным средством, подростки попадают в аварии, исходом которых может послужить и смерть третьих лиц. При этом подростки остаются безнаказанными за гибель этих людей и несут ответственность лишь за угон автомобиля.

В связи с этим целесообразным представляется снижение возраста уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ до четырнадцати лет.

Актуальным вопросом квалификации по данной норме является и повторный учет судами одних и тех же обстоятельств, которые составляют объективную сторону составов, как административных правонарушений, так и преступлений. Обратимся к судебной практике.

В 2019 году гражданин А. мировым судьей признан виновным в совершении административного правонарушения по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, а именно в управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, когда такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния. Тогда в суд общей юрисдикции обратился прокурор с просьбой отменить акт мирового судьи на основании п. 7 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ, обосновав это тем, что в отношении гражданина А. уже вынесено постановление о возбуждении уголовного дела по признакам преступления, предусмотренного п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ.

Судом установлено, что в июне А. был привлечен к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, тем самым нарушил п. 2.7 ПДД РФ. В таком виде действия гражданина А. не содержали признаков уголовно наказуемого деяния. После, в 2020 году, следователем было возбуждено уголовное дело в отношении гражданина А. Последний, управляя транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, выехал на полосу встречного движения, в результате чего допустил столкновение с другим автомобилем, водитель которого скончался в больнице.

При таких обстоятельствах постановление мирового судьи в отношении гражданина А. подлежит отмене, а само производство об административном правонарушении – прекращению на основании п. 7 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ[1], так как одновременное привлечение к административной и уголовной ответственности за одно и тоже деяние – недопустимо.

Ранее отмечено, что предпринятые в последнее время меры правового регулирования ст. 264 УК РФ ограничились лишь ужесточением наказания, а законодатель в очередной раз ожидает эффективности от своих действий. Целесообразность же таких методов давно ставится под сомнение многими процессуалистами[2]. Согласимся с Т.А. Левоненковой, которая верно отмечает независимость уровня преступности от распространенности применения наказания в виде лишения свободы. Они как две переменные, которые движутся по собственным законам и динамике[3].

Так, в доктрине уголовного права встречаются позиции[4] о такой альтернативе определения на законодательном уровне дифференцированных сроков лишения водительских прав, которая бы находилась в зависимости от тяжести последствий, совершенного виновным деяния. Мы поддерживаем данную позицию.

Конституционный Суд РФ в своем Определении от 26.11.2018 № 2844-О разъясняет: лишение водителя водительского удостоверения на определенный срок носит, помимо правоограничительного, также превентивный характер, лишая тем самым осужденного

---

[1] Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 31 марта 2021 г. № 16-1015/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Кисин В. Р., Хадисов Г. Х. Объективное вменение в законодательстве об административных правонарушениях // Законы России: опыт, анализ, практика. 2020. № 11. С. 11.

[3] Ямашева Е. В., Левоненкова Т. А. Оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия: подходы судебной практики // Комментарий судебной практики / отв. ред. К. Б. Ярошенко. М., 2019. С. 218.

[4] Кольчурин А. Г., Плетнев В. В. О возмещении морального вреда при рассмотрении уголовного дела о ДТП // Российская юстиция. 2021. № 3. С. 36.

перспективы злоупотребления возможностями, которые следуют из занятия определенным видом деятельности[1].

Не желая оказаться в местах лишения свободы, многие водители не решаются управлять автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. Однако не меньшее психологическое давление на автомобилистов оказывает и перспектива долговременного лишения права на управление транспортным средством, тем самым вынуждая не нарушать ПДД и законодательство в целом. На наш взгляд, такая мера не может в полном объеме оправдать причиненные предусмотренной ст. 264 УК РФ последствия, но, по крайней мере, способствует спокойствию других участников дорожного движения, поскольку на долгое время преступник оказывается обособленным от управления транспортным средством.

Таким образом, различные ученые в области уголовного права выдвигают суждения о потенциальной возможности замены реального лишения свободы на дифференцированные сроки лишения водительских прав в прямой зависимости от тяжести наступающих последствий. Их поддержал и один из представителей адвокатского сообщества[2], который в данном вопросе предлагает ориентироваться на сроки лишения свободы, указанные законодателем в соответствующих частях ст. 264 УК РФ, а именно: по части первой – до 2 лет, по части второй – от 3 до 7 лет, по части третьей – до 5 лет, по части четвертой – от 5 до 12 лет, по части пятой – до 7 лет, по части шестой – от 8 до 15 лет.

Считаем необходимым рассмотреть следующие вопросы и пути их решения:

Во-первых, указать в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 конкретный перечень самоходных дорожно-строительных и иных самоходных машин, исключив эти термины, для однородного понимания предмета преступного посягательства, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Во-вторых, снизить возраст уголовной ответственности с шестнадцати до четырнадцати лет путем редакции ч. 2 ст. 20 УК РФ, а именно внесения рассматриваемой статьи между статьями 229 и 267 УК РФ в перечень преступлений, за совершение которых предусмотрен пониженный возраст уголовной ответственности. Предлагаем внести следующую формулировку: «нарушение лицом, управляющим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (статья 264 УК РФ)».

В-третьих, рассмотреть возможность изменения меры наказания, закрепленной в ст. 264 УК РФ, в части установления дифференцированных санкций в виде лишения права на управление транспортным средством в прямой зависимости от наступивших общественно-опасных последствий.

Анализ выявленных проблем позволяет сделать вывод о том, что ст. 264 УК РФ нуждается в дальнейшей редакции. Данные уголовно-правовые проблемы, безусловно, требуют законодательного внимания, ведь их решение предложенными нами способами позволит конкретизировать уголовно-наказуемое деяние, за совершение которого установлена ответственность ст. 264 УК РФ.

Раскрытый в Постановлении Пленума Верховного Суда от 09.12.2008 № 25 перечень предметов преступного посягательства будет способствовать однородному пониманию судами предмета преступления. А также в случае решения выявленных проблем путем установления пониженного возраста уголовной ответственности и дифференциации санкций в виде лишения права на управление транспортным средством сократится число преступлений, ответственность за совершение которых установлена ст. 264 УК РФ.

---

[1] Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Федеральная палата адвокатов Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://fparf.ru (дата обращения: 23.10.2022).

УДК 343.346

Р. М. КРАВЧЕНКО

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ВЫПУСКА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ТЕХНИЧЕСКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ

В соответствии с п. 2.3.1 Правил дорожного движения любой водитель транспортного средства обязан обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. При наличии ряда неисправностей управление транспортным средством запрещено. При этом в случае причинения вреда в результате дорожно-транспортного происшествия, произошедшего ввиду игнорирования таких запретов, подлежит квалификации по ст. 264 УК РФ.

Однако уголовный закон содержит ст. 266 УК РФ, предусматривающую ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Согласно разъяснениям Пленума Верховного Суда РФ, изложенными в Постановлении № 25 от 09.12.2008 «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», под выпуском в эксплуатацию (действиями или бездействием) технически неисправных транспортных средств следует понимать невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями.

К таким лицам могут быть отнесены работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых инструкциями, правилами или соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного или должностного положения возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств.

Таким образом, главным критерием отграничения ст. 264 и 266 УК РФ является субъект, допустившее нарушение, выразившееся в управлении неисправным транспортным средством, что повлекло причинение вреда человеку. Однако п. 2.3.1 Правил дорожного движения распространяется на всех водителей вне зависимости от того, возложена ли обязанность по оценке возможности эксплуатации транспортного средства на специально уполномоченное лицо.

Видится, что самостоятельная ответственность лица, выпустившего в эксплуатацию технически неисправное транспортное средство, будет иметь место в тех ситуациях, когда профессиональные или должностные обязанности данного лица заключаются в более детальной оценке состояния транспортного средства с целью выявления дефектов, которые невозможно выявить водителем путем самостоятельного осмотра.

Больше трудностей в правоприменении вызывают ситуации, когда водитель осведомлен о ненадлежащем состоянии транспортного средства, выпущенным в его эксплуатацию, однако игнорируя данный факт, приступает к его управлению, в результате чего происходит дорожно-транспортное происшествие, сопряженное с причинением вреда гражданам.

Квалификационные трудности подобных случаев связаны с общностью общественно опасных последствий для разных деяний разных лиц (лица, ответственного за выпуск к эксплуатации транспортного средства, и водителя). Обеспечение транспортной безопасности посредством деятельности нескольких лиц, на которых лежит нормативно

закрепленная обязанность обеспечивать и контролировать соблюдение правил и требований безопасности на предыдущих участках, зачастую связано с расчетом одного лица на устранение фактов его неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязанностей со стороны следующего участника данного процесса.

С точки зрения юридической оценки поведений таких лиц подмена общественно опасных деяний или поглощение поздним деянием раннего отсутствует. Лицо, выпустившее в эксплуатацию неисправное транспортное средство, ненадлежащим образом исполняет либо не исполняет свои обязанности по оценке состояния транспортного средства, водитель, в свою очередь, совершает самостоятельное общественно опасное деяние в виде игнорирования требований п. 2.3.1 Правил дорожного движения и приступает к управлению транспортным средством, не удостоверившись в исправности и безопасности его эксплуатации.

Наступление общих предусмотренных уголовным законом последствий в результате совершения самостоятельных общественно опасных деянии, при наличии остальных признаков составов преступлений, не препятствует привлечению к уголовной ответственности водителя по ст. 264 УК РФ, а лицо, ответственное за выпуск в эксплуатацию транспортного средства, по ст. 266 УК РФ.

Действительно сложной проблемой является установление причинной связи между ненадлежащим выпуском в эксплуатацию транспортного средства и наступившими общественно опасными последствиями, особенно, если в деянии водителя присутствуют и другие нарушения правил дорожного движения. Это обстоятельство вызвано тем, что последствия преступления зачастую причиняются лицом, которому была разрешена эксплуатация технически неисправного транспортного средства.

Опосредованный характер связи между допущенными нарушениями и наступившими последствиями, неоднозначность связей между действиями и наступившим результатом, когда конкретное последствие может быть следствием различных нарушений, нормативный характер причины и ограниченность деяний, способных выступать в качестве причины наступления последствий, предусмотренных уголовным законом, приводят к серьезным сложностям на практике, проявляющимся чаще всего в том, что к ответственности привлекаются не основные, а второстепенные участники[1].

Так, К. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ, Л. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 266 УК РФ, при следующих обстоятельствах.

Л., занимая должность механика, будучи ответственным за техническое состояние транспортного средства, разрешил выезд водителю гусеничного транспортера, достоверно зная то, что указанный транспортер имеет сквозные повреждения кузова, которые образовались в результате длительного воздействия коррозионных процессов при его эксплуатации, и с технической точки зрения не может эксплуатироваться с данными повреждениями по водной поверхности, а также то, что транспортер имеет ряд технически конструктивных изменений, в том числе у него отсутствует трюмная помпа для откачки воды, в крыше кунга отсутствует люк, не имеется спасательных средств.

К. достоверно зная, что его пассажиры не оснащены спасательными средствами, не предпринял меры к их высадке из кунга гусеничного транспортера перед ручьем, сознавая, что на данном транспортере отсутствует трюмная помпа для откачки воды, в том числе в крыше кунга отсутствует люк, зная о том, что лодка транспортера имеет сквозные повреждения, и данный гусеничный транспортер не может эксплуатироваться из-за имеющихся повреждений и неисправностей, а также не убедившись в окружающей обстановке, осуществил движение через ручей, хотя в силу п. 1.5 ПДД РФ должен был вы-

[1] Тер-Акопов А. Причинная связь в преступлениях, связанных с нарушением должностных функций // Советская юстиция. 1984. № 22. С. 5.

полнить необходимые действия по безопасному управлению транспортным средством, заведомо поставил себя в условия, при которых был не в состоянии обеспечить безопасность движения, самонадеянно рассчитывая избежать причинения вреда.

В результате чего, правая гусеница потеряла сцепление с поверхностью грунта, транспортер резко потянуло вправо по направлению течения ручья, что вызвало быстрое затопление транспортера, пассажиры не смогли выбраться из него, в результате чего утонули[1].

Стоит отметить, что данный приговор, а также апелляционное постановление отменены судом кассационной инстанции и дело направлено на новое рассмотрение в новом составе, в связи с тем, что в ходе судебного следствия не изучено достаточно доказательств наличия причинной связи между деянием механика, выпустившего транспортное средство в эксплуатацию, и смертью пассажиров, а также доказательств вины Л. по отношению к наступившим последствиям[2].

Вместе с тем, необходимо отметить, что факт самостоятельного нарушения водителем правил дорожного движения не может однозначно трактоваться как обстоятельство, исключающее ответственность лица, выпустившее в эксплуатацию неисправное транспортное средство. Это обстоятельство не исключает наличие причинно-следственной зависимости: причина причины есть и причина результата[3].

Техническая неисправность транспортного средства может напрямую влиять на последующее нарушение водителем правил дорожного движения, определять размер причиненного вреда и в принципе обусловливать факт дорожно-транспортного происшествия, то есть выступать в качестве условия способствовавшему реализации причины и наступлению тяжких последствий.

От характера условий зависят способ действия данной причины и природа следствия. А. Г. Спиркин справедливо отмечал, что, изменяя условия, можно изменять и способ действия причины, и характер последствия[4].

Условия превращают заключенную в причине интенцию (возможность влиять на следствие) в действительность… Изменившиеся условия могут корректировать действие причины… При отсутствии должных условий причина не работает либо действует по случайному варианту. Условия сопровождают причинный процесс в обязательном порядке и косвенно детерминируют результат[5].

Наличие технической неисправности транспортного средства может выступать в качестве условия, наличие которого в данной конкретной ситуации было обязательно для причинения вреда жизни или здоровью человека в результате нарушения правил дорожного движения (например, неисправность тормозной системы влияет на то, что водитель, допустивший нарушение скоростного режима, не сумел избежать наезда на пешехода путем остановки автомобиля).

Преступный результат является следствием ненадлежащего осуществления своей профессиональной деятельности, служебных или должностных обязанностей лицами, действующими (либо бездействующими) совместно, их деятельность направлена на достижение общей цели. Следование установленным правилам и требованиям безопасности

---

[1] Приговор Печорского городского суда Республики Коми от 8 февраля 2021 г. по делу № 1-4/2021 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: http://sudact.ru (дата обращения: 25.11.2022).

[2] Кассационное определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 21 декабря 2021 г. № 77-3126/2021 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: http://sudact.ru (дата обращения: 25.11.2022).

[3] Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. М., 2018. 256 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Спиркин А. Г. Философия : учебное пособие для студентов вузов. 2-е изд. М., 2001. С. 286.

[5] Бойко А. И. Преступное бездействие. СПб., 2003. С. 150—151.

даже отдельными исполнителями зачастую может выявить недостатки выполняемой работы и предотвратить наступление общественно опасных последствий[1].

В таких ситуациях деяние водителя не разрывает связь наступивших последствий с деянием лица, ответственного за выпуск транспортного средства в эксплуатацию, их деяния становятся элементами единого причинного комплекса, в связи с чем, при наличии всех признаков составов преступлений, предусмотренных ст. 264 и 266 УК РФ, они оба подлежат уголовной ответственности.

Однако приведенные квалификационные трудности некоторые авторами предлагают преодолеть путем усечения состава преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, путем конструирования его как формального[2].

Данное предложение видится небесспорным, так как, во-первых, применение составов преступлений, предусматривающих ответственность за сам факт нарушения специальных правил, требуют тщательного анализа характера деяния и обстоятельств его совершения с целью оценки возможности признания деяния малозначительным. Однако зачастую приведенное требование игнорируется в процессе правоприменения.

Во-вторых, подобный способ юридической конструкции зачастую выражается в нарушении принципа вины. Наличие формально закрепленной обязанности в отношении правил безопасности … еще не означает установление вины субъекта: имевшиеся объективные обстоятельства, которые исключали возможность осознания допускаемого нарушения, исключают и вину лица (должна быть не просто формальная обязанность, а фактическая способность ее выполнения)[3].

В-третьих, в качестве одного из аргументов позиции усечения составов нарушения специальных правил высказывается необходимость более оперативного пресечения противоправных деяний уголовно-правовыми средствами с целью предупреждения наступления тяжких последствий.

Видится же, что цель предупреждения совершения преступлений в данных сферах должна в первую очередь достигаться не усечением составов преступлений и формулированием их юридической конструкции как формальных или составов опасности, а действенной реализацией средств контрольной и надзорной деятельности и использованием имеющихся законных средств привлечения виновных к административной, гражданской либо иной ответственности.

УДК 343.346

Д. Ю. КРАЕВ

К ВОПРОСУ О ПРИЗНАКАХ СУБЪЕКТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ

В соответствии с Концепцией государственной транспортной политики Российской Федерации транспорт — это «важнейшая составная часть производственной инфраструктуры России. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения це-

[1] Безбородов Д. А., Кравченко Р. М. Уголовно-правовое значение причин и условий в сфере небезопасного выполнения строительных работ // Российское правосудие. 2020. № 6. С. 86—92.

[2] Балашов С. К. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта : дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д., 2007. С. 109.

[3] Похлеба Т. И. Техника конструирования составов нарушения правил безопасности при ведении работ (ст. 143, 216, 217 УК РФ) : автореф. дис. … канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2013. С. 25.

лостности и национальной безопасности и обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения»[1].

Согласно Приказа Генеральной прокуратуры России от 15.07.2011 № 211 «Об организации надзора на исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере», «при реализации надзорных полномочий транспортными прокурорами считать приоритетными направлениями надзора на транспорте исполнение законов о транспортной безопасности, безопасности движения и эксплуатации транспорта, инженерных сооружений и технических средств, непосредственно обеспечивающих его безопасное функционирование, защите прав потребителей при пользовании транспортными услугами, охране их жизни, здоровья и имущества, а также обеспечение мерами прокурорского реагирования надлежащего контроля (надзора) уполномоченными органами государственной власти за своевременной и надлежащей подготовкой специалистов авиационного персонала гражданской авиации, работников железнодорожного и водного транспорта» (п. 5), и «в связи с распространенностью правонарушений, посягающих на безопасность движения, полетов и плавания, фактов разрушения, повреждения путей сообщения, блокирования транспортных коммуникаций территориальным и транспортным прокурорам активизировать взаимодействие по их пресечению, предупреждению, устранению причин и условий, им способствующих» (п. 7).

Одним из самых распространенных транспортных преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ, является нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ).

Субъект преступлений, предусмотренных ч. 1, п. «б» ч. 2, ч. 3, п. «б» ч. 4, ч. 5 и п. «б» ч. 6 статьи 264 УК РФ – любое физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем[2] (пункт 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации).

Им, в соответствии с пунктом 2 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», признается «не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением».

Относительно учебной езды в ПДД имеются следующие положения:

1.2 «Водитель» — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению».

«Обучающий вождению» — педагогический работник организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, квалификация которого отвечает квалификационным требованиям, указанным в ква-

[1] Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации : Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. П. 2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

лификационных справочниках, и (или) профессиональным стандартам (при наличии), обучающий управлению транспортным средством».

«Обучающийся вождению» — лицо, проходящее в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение в организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, имеющее первоначальные навыки управления транспортным средством и освоившее требования Правил.

17.2. В жилой зоне запрещается учебная езда.

21.1. Обучение первоначальным навыкам управления транспортным средством должно проводиться на закрытых площадках или автодромах.

21.2. Учебная езда на дорогах допускается только с обучающим вождению.

21.3. При обучении управлению транспортным средством на дорогах обучающий вождению должен находиться на сиденье, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления этим транспортным средством, иметь при себе документ на право обучения управлению транспортным средством данной категории или подкатегории, а также водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории.

21.4. К учебной езде на дорогах допускаются обучающиеся вождению, достигшие возраста: 16 лет — при обучении управлению транспортным средством категорий «B», «C» или подкатегории «C1»; 20 лет — при обучении управлению транспортным средством категорий «D», «Tb», «Tm» или подкатегории «D1» (18 лет — для лиц, указанных в пункте 4 статьи 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»[1], — при обучении управлению транспортным средством категории «D» или подкатегории «D1»).

21.5. Механическое транспортное средство, на котором проводится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с пунктом 5 Основных положений и иметь опознавательные знаки «Учебное транспортное средство».

21.6. Запрещается учебная езда на дорогах, перечень которых объявляется в установленном порядке.

Согласно Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения:

5. Механическое транспортное средство, используемое для обучения вождению, должно быть оборудовано дополнительными педалями привода сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для обучающего и опознавательным знаком «Учебное транспортное средство» в соответствии с пунктом 8 настоящих Основных положений».

15. Соответствующие должностные и иные лица в случаях, предусмотренных действующим законодательством, в установленном порядке согласовывают перечень дорог, на которых запрещается учебная езда[2].

---

[1] В соответствии с п. 4 ст. 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» «лица, проходящие военную службу, после соответствующего профессионального обучения допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категории “D” и подкатегории “D1” по достижении девятнадцатилетнего возраста. До достижения указанными лицами двадцатиоднолетнего возраста выданные им по результатам сдачи экзаменов российские национальные водительские удостоверения подтверждают право на управление транспортными средствами категории “D” и подкатегории “D1”, принадлежащими только Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам, в которых федеральными законами предусмотрена военная служба».

[2] Согласно п. 1 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, следует учитывать, что водителем признается не только лицо, получившее в установленном законом порядке право управления транспортными средствами, но и иное лицо, управляющее транс-

Лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением, по общему правилу, отвечает за аварию, допущенную обучаемым. Однако если обучаемый сознательно игнорирует указания инструктора и грубо нарушает правила безопасности движения, в результате чего потерпевшему (нескольким лицам) по неосторожности причиняется тяжкий вред здоровью либо смерть, то в этом случае он несет ответственность по ст. 264 УК РФ[1].

В отношении стажеров и наставников, действует общее правило о привлечении к ответственности стажера, поскольку последний (в отличие от ученика) обладает уже не только необходимыми теоретическими познаниями в автоделе, но и имеет навыки практического вождения. Наставник лишь помогает ему закрепить эти навыки. Наставник поэтому может отвечать при нарушении стажером тех правил безопасности движения, для усвоения и соблюдения которых он и был к нему прикреплен[2].

Так, приговором Свердловского районного суда г. Белгорода от 19 января 2011 года Г. была осуждена по ч. 1 ст. 264 УК РФ и признана виновной в том, что, совершила нарушение правил дорожного движения, что повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровья человека при следующих обстоятельствах.

Г., управляя на основании путевого листа технически исправным троллейбусом ЗИУ № 386, принадлежащим МУП «Белгородский Электротранспорт», 24.04.2010 г. около 20 часов следовала по пр. Славы со стороны ул. Белгородского полка в направлении ул. Вокзальной г. Белгорода. Проезжая перекресток пр. Славы и ул. Вокзальная, на котором расположен регулируемый пешеходный переход, обозначенный дорожной разметкой 1.14.1 «Зебра» приложения № 2 к Правилам дорожного движения, она в нарушение пп. 8.1, 10.1, 13.1 Правил дорожного движения, приступила к выполнению маневра — поворота направо в направлении ул. Вокзальной, при этом вела транспортное средство со скоростью не менее 1.09 км/ч., без учета интенсивности движения, особенностей и состояния транспортного средства, дорожных и метеорологических условий, в результате чего при возникновении опасности – выхода на проезжую часть пешехода П., имеющей преимущество в движении и пересекавшей проезжую часть ул. Вокзальной по регулируемому пешеходному переходу на зеленый сигнал светофора, справа налево относительно движения троллейбуса, она в нарушении п.п. 1.3, 1.5, 13.1 Правил дорожного движения, не уступила ей дорогу, чем создала опасность для пешехода и совершила на нее наезд.

В результате дорожно-транспортного происшествия пешеходу П. были причинены телесные повреждения, которые причинили тяжкий вред здоровья П., по признаку значительной стойкой утраты общей трудоспособности не менее чем на 1/3.

Своими действиями водитель Г. грубо нарушила пп. 1.3, 1.5, 8.1, 10.1, 13.1 Правил дорожного движения, требования горизонтальной дорожной разметки 1.14.1 приложения № 2 к Правилам дорожного движения, и эти нарушения находятся в прямой причинной

портным средством, в том числе не имеющее права управления всеми или отдельными категориями (подкатегориями) транспортных средств либо лишенное такого права. К водителю приравнивается лицо, обучающее вождению, при осуществлении учебной езды. Необходимо также иметь в виду, что водителем признается лицо, находящееся за рулем буксируемого транспортного средства, за исключением случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего (п. 20.1 ПДД РФ). Кроме того, в силу положений пп. 1.2, 25.6 ПДД РФ водителем является погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо, а также водитель гужевой повозки (саней).

[1] Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность : монография. М., 2015. С. 162 ; Овчинникова Г. В., Рогатых Л. Ф. Комментарий к постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации «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» от 9 декабря 2008 года № 25 с изменениями, внесенными Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 декабря 2010 года № 31 / под ред. А. Н. Попова. СПб., 2011. С. 5.

[2] Коробеев А. И. Указ. соч. С. 162—163.

связи с совершенным дорожно-транспортным происшествием, повлекшим по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью П.

В судебном заседании Г. показала, что с 20 марта 2010 года работала водителем-стажером на троллейбусе ЗИУ № 386. В качестве наставника вместе с ней ездил Д. 24.04.2010 г. около 20 часов она управляла троллейбусом ЗИУ № 386 и следовала по пр. Славы от ул. Белгородского полка в направлении ул. Вокзальной по правому ряду движения со скоростью не менее 10 км/ч. Подъехав к перекрестку ул. Вокзальная – проспект Славы остановилась на красный сигнал светофора. На зеленый начала маневр поворот направо. В салоне закричали люди, что сбита женщина. Остановилась. Вместе с Д. вышли. Возле переднего правого колеса троллейбуса лежала пожилая женщина. Стали оказывать ей помощь. Она вызвала скорую.

В порядке ч. 1 ст. 281 УПК РФ оглашены показания свидетеля Д. который показал, что с 20 марта 2010 года его «закрепили» за молодым водителем Г. в качестве наставника. Он со стажером ездил по маршруту № 5 и подсказывал ей как не выбиваться из графика, следил за соблюдением маршрута, и прочее, однако в управление троллейбусом не вмешивался, и водитель Г. управляла троллейбусом самостоятельно. 24.04.2010 года около 20 часов 00 минут он находился в кабине троллейбуса ЗИУ № 386 под управлением Г., следовавшей по пр. Славы от ул. Белгородского полка в направлении ул. Вокзальная по правому ряду движения со скоростью около 10 км/ч. Подъехав к перекрестку ул. Вокзальная и пр. Славы, она остановилась на красный сигнал светофора перед перекрестком. После включения зеленого сигнала светофора Г. начала маневр поворот направо на ул. Вокзальную. Он видел, что по пешеходному переходу шли люди справа налево относительно движения троллейбуса. Г. остановилась перед пешеходным переходом и уступила дорогу пешеходам. Когда все люди прошли, Г. начала движение. Какой сигнал светофора был включен и пешеходов, идущих справа налево, он не видел. В процессе движения троллейбуса пассажиры закричали, что «падает бабушка». Г. сразу же остановилась, и они вышли из салона троллейбуса. За правым колесом троллейбуса лежала пожилая женщина. Он сразу стал оказывать первую помощь пострадавшей и вызвал сотрудников милиции и скорую[1].

Не достигшие возраста 16 лет лица (например, 15-летние подростки), управлявшие механическим транспортным средством и допустившие нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, что повлекло причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего (нескольких лиц), уголовной ответственности не подлежат, т.к. и по ст. 109, и по ст. 118, и по ст. 264 УК РФ она наступает только с 16 лет (ст. 20 УК РФ).

Субъект преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4 и п. «в» ч. 6 статьи 264 УК РФ, специальный — лицо, не имеющее или лишенное права управления транспортными средствами.

Субъект преступлений, предусмотренных п. «а» ч. 2, п. «а» ч. 4 и п. «а» ч. 6 ст. 264 УК РФ, тоже специальный, поскольку характеризуется нахождением в момент управления механическим транспортным средством в состоянии опьянения.

В Примечании к ст. 264 УК РФ указывается, что «для целей настоящей статьи и статьи 264.1 настоящего Кодекса лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об

[1] Приговор Свердловского районного суда г. Белгорода от 19 января 2011 года по делу № 1-8/2011 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: http://sudact.ru (дата обращения: 20.08.2022).

административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации»[1].

Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»:

— «управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, и передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, влекут административную ответственность по статье 12.8 КоАП РФ, а невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения — по статье 12.26 данного кодекса;

— определение факта нахождения лица в состоянии опьянения при управлении транспортным средством осуществляется посредством его освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, проводимых в установленном порядке;

— освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и оформление его результатов осуществляются уполномоченным должностным лицом. При этом состояние опьянения определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений (в которую входит, в частности, погрешность технического средства измерения), а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха;

— доказательством наличия у водителя состояния опьянения является составленный уполномоченным должностным лицом в установленном законом порядке акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

— в случае отказа водителя от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения при наличии одного или нескольких закрепленных законодательством Российской Федерации признаков, несогласия его с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо наличия у водителя одного или нескольких закрепленных законодательством Российской Федерации признаков при отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения такой водитель подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения;

— обстоятельства, послужившие законным основанием для направления водителя на медицинское освидетельствование, должны быть указаны в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (часть 4 статьи 27.12 КоАП РФ);

— при этом судье следует учитывать, что невыполнение уполномоченным должностным лицом обязанности предложить водителю предварительно пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения является нарушением установленного порядка направления на медицинское освидетельствование, за исключением случаев нахождения водителя в беспомощном состоянии (тяжелая травма, бессознательное состояние и другое), когда для вынесения заключения о наличии или об отсутствии состояния

[1] Подробнее об этом см.: Краев Д. Ю. Преступления, предусмотренные чч. 2, 4, 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ (вопросы правоприменения) // Актуальные вопросы прокурорской деятельности : лекции / А. Н. Попов, Я. И. Гилинский, Е. В. Баркалова [и др.] ; под ред. Г. В. Штадлера. СПб., 2016. С. 161—172. (Серия «В помощь прокурору» ; вып. 3).

опьянения требуется проведение специальных лабораторных исследований биологических жидкостей;

— отказ от выполнения законных требований уполномоченного должностного лица либо медицинского работника о прохождении такого освидетельствования образует объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.26 КоАП РФ, и может выражаться как в форме действий, так и в форме бездействия, свидетельствующих о том, что водитель не намерен проходить указанное освидетельствование, в частности предпринимает усилия, препятствующие совершению данного процессуального действия или исключающие возможность его совершения, например отказывается от прохождения того или иного вида исследования в рамках проводимого медицинского освидетельствования. Факт такого отказа должен быть зафиксирован в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения или акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также в протоколе об административном правонарушении;

— по результатам проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения составляется акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Для целей установления у водителя состояния опьянения следует исходить из того, что такое состояние определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений (в которую входит, в частности, погрешность технического средства измерения), а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, либо наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо наличием наркотических средств или психотропных веществ в организме человека (примечание к статье 12.8 КоАП РФ);

— оценивая акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения в качестве доказательства по делу об административном правонарушении, судья при наличии сомнений в его законности должен проверить сведения о подготовке врача (за исключением врача-психиатра-нарколога) либо фельдшера (в сельской местности при невозможности проведения освидетельствования врачом), осуществлявшего медицинское освидетельствование на состояние опьянения, по вопросам проведения медицинского освидетельствования, а также о том, имеется ли у медицинской организации, в которой проводилось такое освидетельствование, лицензия на осуществление медицинской деятельности, включающей работы и услуги по медицинскому (наркологическому) освидетельствованию;

— при этом необходимо учитывать, что химико-токсикологическое исследование биологического объекта, осуществляемое в рамках медицинского освидетельствования на состояние опьянения, является одним из элементов процедуры проведения такого освидетельствования, в связи с чем не может расцениваться как проведение по делу об административном правонарушении административного расследования» (п. 11).

Как прямо предусмотрено в диспозиции ст. 264 УК РФ, уголовную ответственность по данной статье несет только лицо, управлявшее[1] механическим транспортным сред-

[1] Согласно п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» при рассмотрении дел об административных правонарушениях в области дорожного движения необходимо учитывать, что управление транспортным средством представляет собой целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя). Действия лица, приравненного к пешеходу (п. 1.2 ПДД РФ), например, ведущего мопед, мотоцикл, не могут расцениваться в качестве управления транспортным средством.

ством и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Так, Кунгурским городским судом Пермской области Белоусов осужден по ч. 2 ст. 264 У К РФ.

Он признан виновным в том, что 12 декабря 1996 г. в пос. Комсомольский Кунгурского района, не имея водительского удостоверения, при управлении автомобилем ГАЗ-53 допустил нарушение требований п. 8.12 Правил дорожного движения, в результате чего причинил смертельные повреждения Блохину и легкие телесные повреждения с расстройством здоровья Ащрафзянову.

Заместитель Председателя Верховного Суда РФ в протесте поставил вопрос об изменении приговора ввиду неправильного применения уголовного закона.

Президиум Пермского областного суда 14 августа 1998 г. протест удовлетворил, указав следующее.

Как видно из показаний Белоусова, он и Ащрафзянов в качестве пассажиров ехали в автомобиле ГАЗ-53, управляемом водителем Блохиным. В пос. Комсомольский Блохин задним ходом подъехал к дверям кафе «Витязь» и вместе с Ащрафзяновым вышел из кабины для разгрузки товара, а он (Белоусов) остался в кабине автомобиля. Было холодно, и он, Белоусов, находясь рядом с местом водителя, по просьбе Блохина повернул ключ зажигания с целью прогреть машину, не проверив, находится рычаг переключателя скоростей в нейтральном положении или автомобиль стоит на ручном тормозе. При повороте ключа зажигания машина резко дернулась и поехала назад, прижав задней частью к стене Блохина и Ащрафзянова. За руль, как показал Белоусов, он не садился, никакого маневра или управления автомобилем не осуществлял.

Эти показания подтверждены протоколом осмотра места происшествия, актом расследования происшествия, а также показаниями потерпевшего Ашрафзянова.

Дело в отношении Блохина прекращено на основании п. 8 ст. 5 УПК РСФСР в связи с его смертью.

Таким образом, из совокупности собранных доказательств по делу следует, что Белоусов автомобилем не управлял.

Согласно ч. 2 ст. 264 УК РФ уголовной ответственности подлежит лицо, управляющее автомобилем и допустившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Осуществляя поворот ключа в замке зажигания автомобиля, Белоусов не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был предвидеть эти последствия, т.е. проявил небрежность, что повлекло причинение смерти Блохину и легких телесных повреждений Ащрафзянову.

С учетом этого действия Белоусова подлежат переквалификации с ч. 2 ст. 264 УК РФ на ч. 1 ст. 109 УК РФ (предусматривающей ответственность за причинение смерти по неосторожности), санкция которой является менее строгой, чем санкция ч. 2 ст. 264 УК РФ[1].

Поскольку Белоусов не управлял автомобилем, он не может нести ответственность по ст. 264 УК РФ.

По этой же причине нельзя согласиться с предложением некоторых криминалистов квалифицировать по ст. 264 УК РФ действия водителя, передавшего управление механическим транспортным средством пьяному лицу или лицу, не имеющему прав на управление автомобилем, поскольку в этом случае в момент аварии транспортным средством управляет не тот, кто передал автомобиль другому лицу, а последнее.

[1] Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1999. № 5. С. 21—25.

В принципе, не исключены ситуации, когда механическим транспортным средством управляют сразу два лица: например, девушка просит своего молодого человека «научить водить машину», и он, сидя на кресле водителя, садит ее себе на колени - она нажимает педали тормоза и газа, переключает скорости, «рулит», он тоже «при необходимости» придерживает руль, нажимает указанные педали и переключает скорости; увлекшись процессом обучения, они не замечают пешехода, которого сбивают насмерть, не пропустив на пешеходном переходе. Представляется, что в таком случае ответственности по ст. 264 УК РФ подлежат оба лица, совместно управлявшие механическим транспортным средством. Если же в рассматриваемом примере автомобилем управляла бы только девушка, а «помощь» молодого человека, сидящего на сиденье пассажира, состояла исключительно в даче устных советов по управлению транспортным средством, он не мог бы нести ответственности по ст. 264 УК РФ, т.к. не являлся бы указанным в ней «лицом, управляющим механическим транспортным средством».

Возможны ситуации, когда виновным в ДТП будет пассажир, а не лицо, управлявшее механическим транспортным средством, и тогда ответственность наступает по ст. 268 УК РФ.

Так, приговором Колышлейского районного суда Пензенской области от 17.12.2012 г. Л. был осужден по ч. 2 ст. 268 УК РФ и признан виновным в нарушении пассажиром правил безопасности движения, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и причинение по неосторожности смерти человека

Л. около 16 часов, находясь в состоянии алкогольного опьянения в качестве пассажира на переднем пассажирском сидении в автомашине марки ВАЗ-11183, под управлением ФИО2, движущейся по автодороге со скоростью около 90 км/ч, в качестве пассажира, в нарушение требований пункта 5.2 /часть 1/ ПДД РФ «Пассажирам запрещается: отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения», схватил рукой за руль автомобиля и, применяя физическую силу, с целью преодоления физической силы ФИО2, держащего руль автомобиля, стал поворачивать руль автомобиля из стороны в сторону, тем самым стал вмешиваться в управление транспортным средством и мешать ФИО2 управлять автомашиной марки ВАЗ-11183, и в нарушение пункта 1.5 /часть 1/ ПДД РФ «Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда», создал опасность для движения и причинения вреда.

В результате его неправомерных действий автомашина марки ВАЗ-11183, под управлением ФИО2 потеряла управление и выехала на встречную полосу движения, а затем в кювет указанной полосы движения, где произошло опрокидывание автомобиля. В результате опрокидывания пассажиру автомобиля ФИО4 были причинены телесные повреждения, которые причинили тяжкий вред здоровью последнего, так как являются опасными для жизни. От полученных телесных повреждений ФИО4 скончался.

Водителю автомобиля ФИО2 были причинены телесные повреждения, которые причинили тяжкий вред здоровью, так как являются опасными для жизни[1].

В данном случае виновным в аварии был признан пассажир легкового автомобиля, который не является субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, поэтому он был осужден по ст. 268 УК РФ.

Сложно согласиться с встречающимся мнением о том, что при нарушении правил безопасности движения транспорта двумя или несколькими лицами в причинной связи с наступившими последствиями могут находиться действия лишь одного из них[2].

---

[1] Приговор Колышлейского районного суда Пензенской области от 17 декабря 2012 г. по делу № 1-82/2012 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 20.08.2022).

[2] Подробнее об этом см.: Краев Д. Ю. Вопросы квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264, 264.1 УК РФ // Участие прокурора в рассмотрении судами уголовных дел о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : сборник материалов

Верховный Суд РФ в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 разъяснил, что «в тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по статье 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации» (п. 5).

Судебная практика ориентируется на данное разъяснение (Дело Ищенко и Гурьева[1]).

Так, приговором Октябрьского районного суда г. Омска от 01 октября 2013 года Поздняков и Михайлов были осуждены по ч. 3 ст. 264 УК РФ и признаны виновными в нарушении ими, как лицами, управляющими транспортным средством, правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и смерть человека.

Судом установлено, что 17 июля 2011 года Поздняков. при управлении автомобилем, выполняя обгон попутного автобуса в нарушение правил дорожного движения, проявил небрежность, не дожидаясь, когда водитель следовавшего впереди его попутного автомобиля завершит маневр обгона автобуса, и тем самым даст возможность обзора полосы встречного движения, выехал на полосу встречного движения и стал следовать по ней в условиях ограниченной видимости, в связи с чем не сумел своевременно обнаружить автомобиль под управлением водителя Михайлова, двигавшегося во встречном направлении по полосе своего движения со значительным превышением разрешенного в населенных пунктах скоростного режима, и допустил с ним столкновение.

В результате дорожно-транспортного происшествия водителю автомашины Михайлову был причинен тяжкий вред здоровью, а пассажиру этой же автомашины — Ш. тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни, повлекший за собой его смерть.

Вопреки доводам жалобы осужденного об отсутствии в его действиях нарушений правил дорожного движения и возможности избежать столкновения по причине нарушения Михайловым скоростного режима, который, по его мнению, является единственным виновником ДТП, виновность осужденного подтверждена совокупностью доказательств, исследованных судом первой инстанции, в частности показаниями осужденного Михайлова, свидетелей Т., В. А., П., А. результатами осмотра места происшествия и другими доказательствами, подробно изложенными в приговоре.

Обстоятельства произошедшего дорожно-транспортного происшествия, механизм столкновения автомашин подтверждаются и проведенными по делу автотехническими экспертизами. Согласно их заключениям, столкновение произошло на встречной для водителя Позднякова полосе движения, при значительном превышении установленного скоростного режима водителем Михайловым, т. о. действия водителей обеих автомашин не соответствовали правилам дорожного движения.

На основании этих доказательств судом сделан обоснованный вывод о том, что допущенные Поздняковым нарушения п. п. 8.1, 9.1, 10.1, 11.1, 11.2 правил дорожного движения, также находятся в прямой причинной связи с наступившими последствиями, как и действия водителя Михайлова[2] .

Однако не всегда, когда ДТП происходит с участием двух автомобилей, уголовную ответственность должны нести все лица, управлявшие механическим транспортным средством – необходимо устанавливать, кто виновен в ДТП: может быть, что а) оба водителя виноваты или б) только один из водителей виновен, либо в) оба водителя не виновны, а виноват пешеход или другой участник движения и т.д.).

семинара (Москва, 28 октября 2020 г.) / под общ. ред. О. С. Капинус ; [науч. ред. К. В. Камчатов ; сост. Е. В. Великая]. М., 2021. С. 74—80.

[1] Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 17 февраля 2015 г. № 50-УД14-9. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Так, органами предварительного расследования Жмуров и Иванов обвинялись в нарушении правил дорожного движения, повлекшим по неосторожности смерть человека, а именно в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ (в ред. Федерального закона от 08.12.2003 года № 162-ФЗ).

Вместе с тем суд, изучив и проанализировав материалы уголовного дела, представленные сторонами доказательства, установил следующие обстоятельства происшедшего.

Иванов, управляя автомобилем, выехал с прилегающей территории на проезжую часть с целью поворота налево, при этом, в нарушение п. 8.1 Правил дорожного движения РФ (ПДД РФ), не убедился в безопасности выполняемого им маневра и что он не создаст помех другим участникам движения, игнорируя требования п.8.3 ПДД РФ, предписывающего при выезде на дорогу с прилегающей территории уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней, и горизонтальной дорожной разметки 1.1 Приложения 2 к ПДД РФ, пересекать которую запрещено, двигаясь со скоростью около 5 км/ч, пересекая проезжую часть в направлении справа налево, не уступил дорогу автомобилю под управлением Жмурова, двигавшегося по данной дороге по крайней левой полосе движения и имеющему приоритет движения, тем самым, создал опасность для движения последнего и допустил с ним столкновение.

В то же время водитель Жмуров, управляя автомобилем следуя со скоростью, не превышающей допустимой на данном участке дороги (60 км/ч), обнаружив на проезжей части автомобиль под управлением Иванова на расстоянии около 15 м, не меняя направления движения, предпринял меры к снижению скорости, но не имея технической возможности предотвратить столкновение путем экстренного торможения, т.е. не нарушая пп.10.1 и 8.1 ПДД РФ, совершил столкновение с автомобилем под управлением Иванова, по причине нарушения последним вышеуказанных Правил дорожного движения.

Удар пришелся левой передней частью одного автомобиля в заднюю левую часть другого автомобиля, отчего автомобиль под управлением Жмурова дальше продолжил двигаться вправо с выездом на обочину до полной остановки после столкновения с бетонным ограждением.

В результате столкновения транспортных средств, водитель Жмуров получил телесные повреждения в виде открытой черепно-мозговой травмы, которые согласно заключения судебно-медицинской экспертизы характеризуются как тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни в момент причинения, пассажир его автомобиля — К.К.С. получил тяжкие телесные повреждения в виде открытой черепно-мозговой травмы, от которых скончался, второй пассажир автомобиля — Д.М.И., получил телесные повреждения в виде обширной скальпированной раны в лобно-височной области, характеризующиеся как легкий вред здоровью.

Таким образом, причинение телесных повреждений К.К.С. и его смерть состоит в прямой причинно-следственной связи только с невыполнением Иванова И.Т. названных требований ПДД РФ.

При таких обстоятельствах суд, пришел к выводу о невиновности Жмурова в связи с отсутствием в его действиях состава преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ (в ред. Федерального закона от 13.06.1996 № 63-ФЗ), в связи с чем, на основании п. 3 ч. 2 ст. 302 УПК РФ, он подлежит оправданию.

Установленные действия Иванова необходимо правильно квалифицировать по ч. 2 ст. 264 УК РФ (в ред. Федерального закона от 13.06.1996 № 63-ФЗ), как нарушение лицом, управляющим автомобилем правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека[1].

[1] Приговор Ленинского районного суда г. Красноярска 7 февраля 2012 г. по делу Иванова // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 20.08.2022).

УДК 343.346

А. В. КУРСАЕВ

НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта связаны с деяниями, где автомобильный транспорт выступает в качестве предмета преступления[1] (например, ст. 264 УК РФ) либо взаимодействуя с транспортом как источником повышенной опасности[2] человек совершает преступление (ст. 268 УК РФ).

В то же время имеются средства передвижения на электрической тяге, правовой статус которых был не достаточно определен, что создавало сложности в вопросах отнесения их к механическим транспортным средствам и, как следствие, в квалификации действий, связанных с причинением ими вреда.

К числу данных транспортных средств относятся средства индивидуальной мобильности. По данным МВД России, за первое полугодие 2021 года с участием пользователей средств индивидуальной мобильности произошло около 180 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло пять человек.

Ранее статус средств индивидуальной мобильности находился в абсолютном правовом вакууме. Только постановлением Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769, внесшим изменения в Правила дорожного движения, наметились определенные положительные изменения, заключающиеся в уточнении их правового положения.

Под средством индивидуальной мобильности предложено понимать транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства). Данная правовая новация отвечает международному правовому опыту, так как зарубежные страны также устанавливают определенные процедуры и ограничения передвижения посредством средств индивидуальной мобильности [3].

Таким образом, Правила дорожного движения однозначно относят средств индивидуальной мобильности к транспортным средствам.

Соответственно, возникает вопрос о возможности отнесения средств индивидуальной мобильности к механическим транспортным средствам для целей ст. 264 УК РФ.

Проблема состоит в том, что содержание понятий механического транспортного средства, закрепленных в Правилах дорожного движения и в примечании к ст. 264 УК РФ, существенно различаются. Если Правила дорожного движения связывают понятие механического транспортного средства с тем, что оно приводится в движение двигателем, то примечание к ст. 264 УК РФ требует наличие специального права на управление механическим транспортным средством.

Данная двойственность в дефинициях механического транспортного средства возникла в результате того, что если ранее при их определении учитывался рабочий объем двигателя (не менее 50 $см^3$) и конструктивная скорость (более 50 км/ч) (именно данные критерии были закреплены в ранее действовавшей редакции абзаца второго пункта 2 по-

[1] Грачева Ю. В., Чучаев А. И. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. 2015. № 3. С. 9.

[2] Брунер Р. А. Проблемные вопросы юридической ответственности новых участников дорожного движения // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 35.

[3] Афанасьевская А. В., Иванова Н. А. Правовые отношения, связанные с использованием электросамокатов: зарубежный опыт и перспективы применения в российском законодательстве // Международное публичное и частное право. 2022. № 4. С. 29—31.

становления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 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»), то в настоящее время во внимание принимается требование о наличии на управление им специального права.

В связи с этим произошла трансформация признаков при определении предмета преступления, закрепленного в ст. 264 УК РФ, с содержательной их характеристики (отнесение к транспортному средству) на формально-правовую (необходимость наличия водительских прав). Теперь, исходя из этого изменения, не каждое механическое транспортное средство, предназначенное для движения по автомобильным дорогам, может являться предметом преступления по ст. 264 УК РФ.

То, что к механическим транспортным средствам в ст.ст. 264 и 264.1 УК РФ судебная практика относит квадрициклы и мопеды[1], также не должно вводить в заблуждение, так как действующее законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает требование о наличии водительских прав для управления ими (категории «М»)[2]. Поэтому содержащееся в примечании к статье 264 УК РФ требование о наличии специального права строго соблюдается и в этом случае.

Квалификация нарушения правил дорожного движения средствами индивидуальной мобильности в юридической литературе предлагается различной.

Так, Г.Ш. Аюпова и И.С. Макеева считают, что средства индивидуальной мобильности не являются предметом преступления по статье 264 УК РФ, поскольку они не предназначены для движения по дорогам, а нарушения с их участием необходимо квалифицировать по статье 268 УК РФ[3]. С этим мнением соглашается и Г.К. Буранов[4].

Иной позиции придерживается Н.А. Колоколов, который полагает, что причинение вреда с использованием средств индивидуальной мобильности должно квалифицироваться (после соответствующих законодательных изменений, связанных с исключением требования о наличии специального права на управление механическим транспортным средством) по статьям 264 и 264.1 УК РФ[5].

Полагаем, что для правильного вменения в вину причинения вреда с использованием средств индивидуальной мобильности необходимо определиться с возможностью квалификации подобных действий именно по статье 268 УК РФ.

Статья 268 УК РФ фактически является «резервной» нормой и она не может применяться в отношении лиц, несущих ответственность по статьям 263, 264 и 264.1 УК РФ. Поскольку средства индивидуальной мобильности не являются предметом преступления по статье 264 УК РФ, применение ее к лицам, управляющим ими, недопустимо.

В качестве субъекта преступления в статье 268 УК РФ в уголовно-правовой литературе традиционно рассматриваются пешеход, пассажир, велосипедист, погон-

---

[1] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. П. 2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : текст с изм. и доп. на 29 нояб. 2021 г. П. 1 ст. 25. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Аюпова Г. Ш., Макеева И. С. Особенности квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обусловленные признаками предмета // Уголовное право. 2019. № 1. С. 7.

[4] Буранов Г. К. Адекватное воздаяние или пенализационное безумие? // Транспортное право. 2019. № 4. С. 21.

[5] Колоколов Н. А. Лицо, подвергнутое административному наказанию, — специальный субъект в современном уголовном праве России. Анализ примеров из новейшей судебной практики применения статьи 264.1 УК РФ // Мировой судья. 2019. № 3. С. 15.

щик скота[1]. А.С. Маркунцов дополняет данный перечень также водителем гужевого транспорта[2].

Обобщенное утверждение высказал А.И. Чучаев, полагавший, что редакция статьи 268 УК РФ предусматривает уголовную ответственность в отношении лиц, управляющих транспортом, не являющимся механическим (например, гужевым)[3].

Нам представляется, что формулировка статьи 268 УК РФ не содержит никаких ограничений относительно вида транспорта, а потому он может быть и механическим, в том числе и на электрической тяге, что позволяет отнести к нему и средства индивидуальной мобильности. Поэтому суждение о том, что лицо, управляющее механическим транспортным средством, не может быть признано субъектом преступления, предусмотренного указанной уголовно-правовой нормой[4], мы считаем в настоящее время устаревшим, поскольку оно основывалось на ранее действовавшем уголовном законе и практике его применения.

Наша позиция коррелирует и с судебной практикой. Так, по статье 268 УК РФ были квалифицированы действия лица, управляющего мотоблоком, приводимым в движении двигателем внутреннего сгорания, который суд рассмотрел в качестве двухколесного транспортного средства[5].

Судебная практика также квалифицирует по статье 268 УК РФ и управление самодельным механическим транспортным средством[6].

Судья Верховного Суда РФ Е.Ю. Земсков, прокомментировавший статью 268 УК РФ, также полагает, что субъектом этого преступления может быть и водитель мопеда[7], то есть механического транспортного средства.

Включение статьи 268 УК РФ в главу 27 УК РФ служит дополнительным доказательством того, что субъектом данного преступления могут являться лица, нарушающие правила движения и эксплуатации транспортных средств. Фактически соглашаются с этим А.И. Чучаев и А.Ю. Пожарский, которые транспортное средство также рассматривают в качестве предмета преступления по статье 268 УК РФ[8].

В то же время отнесения средств индивидуальной мобильности к предмету преступления по статье 268 УК РФ не означает отсутствия иных проблем при квалификации данного преступления.

Так, из диспозиции ст. 268 УК РФ следует, что его субъектом являются только пассажир, пешеход или другой участник дорожного движения.

Однако содержащееся в статье 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» определение участника дорожного движения относит к ним тех же субъектов,

---

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А. В. Бриллиантова. М., 2010. С. 726.

[2] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. Г. А. Есакова. М., 2021. С. 514.

[3] Есаков Г. А., Рарог А. И., Чучаев А. И. Настольная книга судьи по уголовным делам / отв. ред. А. И. Рарог. М., 2007. С. 401.

[4] Энциклопедия уголовного права. [В 35 т.]. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта / отв. ред. В. Б. Малинин. СПб., 2014. С. 311.

[5] Приговор Ефремовского районного суда Тульской области от 4 июля 2016 г. № 1-95/2016 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[6] Приговор мирового судьи судебного участка Касторенского судебного района Курской области от 17 декабря 2018 г. № 1-82/2018 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[7] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. В 4 т. Т. 3. Особенная часть. Раздел IX / отв. ред. В. М. Лебедев. М., 2017. С. 277.

[8] Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография. М., 2018. С. 160.

которые поименованы в диспозиции статьи 268 УК РФ, а именно лиц, принимающих непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства.

Таким образом, толкование термина «другой участник дорожного движения) только через позитивное законодательство привело бы к его бессмысленности, поскольку оно никого иного, кроме и так упомянутых в диспозиции статьи 268 УК РФ лиц, не называет. Поэтому полагаем, что данный термин фактически наполняется собственным уголовно-правовым содержанием. В частности, субъекты данного преступления должны быть включены в систему взаимодействия с транспортными средствами, а также руководствоваться Правилам дорожного движения или иными правовыми актами в сфере деятельности транспорта.

Это позволяет разграничить собственно автотранспортные преступления от преступных действий других лиц, которые хотя и выполняются на маршрутах движения транспорта, однако не имеют к его работе никакого отношения. Например, в литературе высказано различное мнение относительно того, можно ли отнести к субъектам преступления по статье 268 УК РФ регулировщика или лиц, выполняющих ремонтные работы на дороге. А.И. Коробеев[1] допускает такую квалификацию вполне допустимой. Иного мнения придерживается А.В. Сумачев[2].

Полагаем, что последняя позиция является более обоснованной, поскольку диспозиция статьи 268 УК РФ в качестве субъекта этого преступления прямо называет участника движения. Очевидно, что ни регулировщик, ни дорожные рабочие участниками движения являться не могут.

Именно поэтому предложенный А.А. Зубцовым[3] критерий разграничения преступлений по статьям 264 и 268 УК РФ в виде управления транспортным средством не может быть признан универсальным, так как субъект преступления по статье 268 УК РФ может управлять и средством индивидуальной мобильности, которое тоже является транспортным средством.

Названные сложности в определении правового статуса средств индивидуальной мобильности приводят к неоднородной практике привлечения к уголовной ответственности за причинения вреда их владельцем.

Так, Ставицкий был осужден по части 1 статьи 268 УК РФ за то, что он, управления транспортным средством — электросамокатом, допустил наезд на пешехода, в результате чего последнему был причинен тяжкий вред здоровью. Осужденному было назначено основанное наказание в виде ограничения свободы сроком на один год и дополнительное наказание в виде лишения права заниматься деятельностью, связанной с управлением средствами индивидуальной мобильности (электросамокатами, гироскутерами, сигвеями и моноколесами) на срок один год[4].

Иная практика складывается в судах г. Санкт-Петербурга.

В частности, лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности, привлекались в этом городе к ответственности за совершение преступлений против личности, например, по части 1 статьи 118 УК РФ.

---

[1] Коробеев А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность. М., 2015. С. 226.

[2] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. А. А. Чекалина, В. Т. Томина, В. В. Сверчкова. М., 2006. С. 806.

[3] Зубцов А. А. Управление транспортным средством как конститутивный признак преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ // Уголовное право. 2020. № 2. С. 33—38.

[4] Приговор мирового судьи судебного участка № 1 Ленинского района г. Челябинска от 11 января 2022 г. по делу № 1-1/2022 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

Так, Далецкий был осужден по указанной статье и ему назначено наказание в виде обязательных работ на срок 120 часов за то, что он, двигаясь по пешеходному тротуару на электрическом моноколесе, допустил наезд на пешехода с причинением ему тяжкого вреда здоровью[1].

По этой же статье был осужден гражданин Зюзин с назначением ему наказания в виде обязательных работ на срок 300 часов за то, что он двигаясь по пешеходному тротуару на электросамокате, допустил наезд на пешехода с причинением ему тяжкого вреда здоровью[2].

Полагаем, что последний подход не является оправданным, так как лицо, управляющее средством индивидуальной мобильности, может быть признано участником дорожного движения для целей статьи 268 УК РФ.

Такая позиция основывается и на мнении Пленума Верховного Суда РФ, отметившего в пункте 2 постановления от 9 декабря 2008 г. № 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», что лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к указанным в диспозиции ст. 264 УК РФ механическим транспортным средствам (например, велосипедами), и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по частям 1, 2 или 3 статьи 268 УК РФ.

Иными словами, если вред в результате дорожно-транспортного происшествия был причинен хотя и водителем транспортного средства, однако действующее законодательство в области обеспечения безопасности дорожного движения не предусматривает получение водителем специального права на управление им, то такое транспортное средство не подпадает под признаки механического транспортного средства, описанные в примечании к статье 264 УК РФ, и поэтому лицо, управляющее им, может нести ответственность по статье 268 УК РФ.

Необходимо отметить, что статьи 264 и 268 УК РФ имеют «нормы-двойники» в КоАП РФ, которыми являются статьи 12.24 и 12.29. Учитывая, что большинство нарушений правил дорожного движения не связаны с причинением тяжкого вреда здоровью или смерти по неосторожности, административная практика привлечения к ответственности за нарушение правил движения средствами индивидуальной мобильности более обширна и потому репрезентативна.

Отдельные суды полагали, что причинение вреда посредством средств индивидуальной мобильности (электрического самоката) не влечет ответственность по статье 12.29 КоАП РФ[3], так как субъект, управляющий им, не может быть отнесен к лицам, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения.

---

[1] Приговор мирового судьи судебного участка № 100 Красносельского района г. Санкт-Петербурга от 14 декабря 2021 г. по делу № 1-55/2021-100 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[2] Приговор мирового судьи судебного участка № 77 Колпинского района г. Санкт-Петербурга от 28 июля 2021 г. по делу № 1-21/2021-77 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[3] Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 27 августа 2021 г. по делу № 16-5823/2021 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

Имеются также судебные решения, в которых лицо, управляющее средством индивидуальной мобильности (на примере электросамоката), приравнивается к пешеходу[1], велосипедисту[2] либо к лицу, управляющему мопедом[3].

Однако данная позиция не стала определяющей. Возобладал другой подход, поддержанный высшей судебной инстанцией, согласно которому нарушение правил дорожного движения с использованием средств индивидуальной мобильности квалифицируется именно по статье 12.29 КоАП РФ, поскольку субъектом этого правонарушения может являться не только водитель механического транспортного средства или пешеход, но и иное лицо, участвующее в процессе дорожного движения[4].

Более того, имеется судебная практика, в которой водитель электросамоката, выступая потерпевшей стороной в дорожно-транспортном происшествии, приравнивается по своему статусу к пешеходу. Действия водителя транспортного средства, являющегося нарушителем, в этом случае квалифицируются по статье 12.27 КоАП[5].

Представленный анализ судебной практики позволяет прийти к выводу, что при привлечении к административной ответственности лица, управляющие средством индивидуальной мобильности, по своему статусу приравниваются не к водителям механических транспортных средств, а к пешеходам, велосипедистам или к иным участникам дорожного движения.

Проведенное нами исследование позволяет сделать вывод о том, что в случае причинения лицом, управляющим средств индивидуальной мобильности, тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшего по неосторожности виновные должны нести ответственность по статье 268 УК РФ.

УДК 343.346

Г. К. ЛАПКО

ОСОБЕННОСТИ ПРОФИЛАКТИКИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В структуре неосторожной преступности транспортная преступность является наиболее распространенной. В соответствии с ч. 1 ст. 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации, транспортные средства являются источником повышенной опасности.

По данным И.П. Кравец, смертность в результате транспортных преступлений одна из основных причин гибели людей [6]. Например, в 2020 г. вследствие дорожно-транспортных происшествий (далее по тексту — ДТП) погибло 16152 человек. Кроме вы-

[1] Решение Петроградского районного суда г. Санкт-Петербурга от 9 ноября 2021 г. по делу № 12-724/2021 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[2] Решение Дзержинского районного суда г. Перми от 21 сентября 2021 г. по делу № 12-541/2021 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[3] Постановление Московского городского суда от 29 ноября 2019 г. № 4а-7610/2019 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[4] Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 4 июля 2022 г. № 78-АД22-22-К3. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» ; Постановление Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 9 декабря 2021 г. № 16-6407/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[5] Решение Московского городского суда от 10 ноября 2020 г. № 7-13527/2020 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022) ; Решение Ставропольского краевого суда от 11 ноября 2020 г. № 7а-589/2020 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 11.08.2022).

[6] Кравец И. П. Общие и специальные меры предупреждения транспортных преступлений // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2014. № 41. С. 25—27.

сокой смертности транспортные преступления характеризуются причинением тяжкого вреда здоровью человека и значительного имущественного вреда.

Все это обуславливает высокую общественную опасность транспортной преступности и насущную необходимость совершенствования мер ее профилактики. Вместе с тем, в научной литературе дискуссионными остается ряд вопросов, касающихся значимости и направленности как отдельных направлений и мер профилактики, так и их комплексов, которые будут изучены в настоящей работе.

Предваряя исследование мер профилактики транспортной преступности, отметим, что их выработка невозможна без знания детерминант. Однако и в этом вопросе существует определенное расхождение мнений специалистов по ряду вопросов. Так, например, практически не вызывает возражений положение, что причинами и условиями транспортных преступлений являются совокупность объективных и субъективных факторов, снижающих состояние защищенности участников движения от транспортных происшествий и их последствий, связанных с возникновением опасной аварийной ситуации, личностью правонарушителя, социально-правовыми и организационно-техническими недостатками[1].

Вместе с тем мнения относительно значимости отдельных элементов системы детерминант разняться. Так, одни авторы настаивают, что основным фактором совершения транспортных преступлений является личность преступника, а другие, считают, что водитель, являясь частью системы детерминант, не может быть основным криминогенным фактором[2].

Мы же, соглашаясь с мнением А.В. Соляного, что специфической чертой объективных условий автотранспортных преступлений является их разнохарактерность, непостоянство, переменчивость источников опасности,[3] полагаем, что в столь многофакторной и ежесекундно динамично меняющейся системе, как транспортный поток, приоритетная роль в отдельных элементов в совершении ДТП так же многократно изменяется в короткие промежутки времени. Именно поэтому меры профилактики транспортных преступлений должны быть равнонаправленные на устранение всех возможных их причин и условий.

В литературе существует несколько подходов к классификации мер профилактики транспортных преступлений. Так, Е. О. Ефимова профилактику в сфере безопасности дорожного движения (по нашему мнению, являющейся более общим понятием по отношению к профилактике транспортной преступности) подразделяет на общесоциальную, специальную, групповую и индивидуальную.

И.П. Кравец по масштабности выделяет общие и локальные меры профилактики. При этом последние определяться особенностями региона либо отдельных категорий транспортных средств или спецификой эксплуатации транспорта в системе определенного министерства (ведомства)[4]. Мы же в данной работе рассмотрим направления профилактической работы, поскольку в столь сложной с точки зрения иерархии системе, как обеспечение безопасного движения транспорта все структурные элементы взаимозависимы и взаимообусловлены.

---

[1] Кравец И. П. Правовое регулирование деятельности по предупреждению преступлений на внутреннем водном транспорте. Сборник трудов 14-го международного научно-промышленного форума «Великие реки—2012». В 2 т. Т. 2. Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек / Нижегород. гос. архит.-строит. ун-т ; отв. ред. Е. В. Копосов. Н. Новгород, 2013. С. 125.

[2]Мидловец М. В. Система мер по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных преступлений // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. 2015. Т. 1 (67), № 1. С. 167—173.

[3] Соляной А. В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений : автореф. дис. … канд. юрид. наук. М., 2011. С. 17—18.

[4] Кравец И. П. Общие и специальные меры …

Одним из важнейших в предупреждении транспортной преступности представляется правовое направление. Это направление, прежде всего, предполагает:

— детализацию законодательства по вопросам полномочий и ответственности органов исполнительной власти в сфере дорожного движения;

— разработку новых и совершенствование действующих технических регламентов эксплуатации дорог и автотранспортных средств;

— установление четких критериев подготовки лиц, управляющих транспортными средствами;

— ужесточение медицинских противопоказаний для допуска к управлению транспортными средствами;

— совершенствование законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Последнее направление представляется необходимым детализировать, поскольку вопросы направленности и эффективности действующих санкций за совершение транспортных преступлений остается дискуссионным. Так, сторонники частной превенции считают, что наказания за рассматриваемые преступления должны быть направлены на предупреждение повторных случаев; в то же время сторонники общей превенции настаивают на том, что применительно к транспортным преступлениям задачи наказания определяются, прежде всего, целями общего предупреждения преступлений[1].

Столь же дискуссионен вопрос об эффективности санкций. Сторонники ужесточения санкций, применяемых за совершение транспортных преступлений, считают, что «чем строже наказание, тем выше его обще предупредительная роль» и что пересмотр санкций в сторону смягчения наказания однозначно приведет росту транспортных преступлений.

Другие же авторы исходят из того, что «ужесточение наказаний для участников дорожного движения за нарушения установленных правил, вводимых в качестве «противовеса» неудовлетворительному техническому состоянию транспорта и автомобильных дорог, слабой профессиональной подготовке водителей, а также другим недостаткам дорожной инфраструктуры, уже проявило себя неэффективных средством борьбы с криминогенной ситуацией на дорогах[2].

В то же время с одной стороны следует согласиться со специалистами, считающими необходимым еще большее усиление санкций в отношении водителей, управляющих транспортом в состоянии алкогольного опьянения, а с другой нельзя поддержать их предложение ввести уголовную ответственность для пассажиров (как соучастников преступления), осведомленных о наличии у водителя состояния алкогольного опьянения[3].

Криминалистическое направление профилактики транспортных преступлений включает в себя: повышение уровня профессиональной подготовки следователей; совершенствование методик расследования дорожно-транспортных происшествий, внедрение и инновационных технологий в качестве доказательственной базы.

В связи с вышесказанным следует согласиться с Т.А. Мещеряковой, обращающей внимание на необходимость повышения уровня профессиональной подготовки прокуроров, осуществляющих надзор за расследованием транспортных преступлений, в процессе которых следователями постоянно допускаются ошибки[4].

---

[1] Квашис В. Е. Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений. М., 2012. С. 53.

[2] Мидловец М. В. Указ. соч.

[3] Кривопальков К. А., Цих В. Д. Криминологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений, совершаемых в состоянии алкогольного опьянения. // Эпомен. 2021. № 58. С. 262—267.

[4] Мещерякова Т. А. Сущность и значение криминалистической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Достижения вузовской науки. 2013. № 5. С. 153—157.

Не менее важным представляется техническое направление профилактики транспортных преступлений. Профилактические мероприятия в этом направлении заключаются в:

— приведение в соответствии с нормативными требованиями разметки, дорожного покрытия, пешеходных зон;

— установке и поддержании и надлежащем состоянии информационных табло, ограждений, дорожных знаков, техники фото- и видеофиксации,

— уменьшение вдоль дорог информации, отвлекающей водителя, в частности носителей рекламной информации;

— статистический сбор и обработка данных для выявления наиболее опасных участков дороги. Исполнение указанных мер позволяет снизить риск возникновения условий транспортных преступлений.

Наряду с вышеперечисленными, особо необходимо подчеркнуть значимость для профилактики транспортных преступлений правого просвещения, информирования и воспитательного воздействия, которые направлены как на широкую аудиторию участников дорожного движения, так и на потенциальных жертв дорожно-транспортных преступлений. Целью реализации указанных направлений является формирования менталитета всех без исключения участников дорожного движения в духе ответственности и дисциплинированности. Особо хочется обратить внимание на то, что, по нашему убеждению, виктимологическая профилактика транспортных происшествий не может быть направлена на какую-то группу участников движения — водителей, пешеходов или пассажиров, по той причине, что они все постоянно меняются ролями. Исключение составляют разве что дети, для которых должны быть предусмотрены отдельные меры виктимологической профилактики.

Рассматриваемая группа мероприятий реализуется посредством печатных и электронных средств массовой информации, бесед и выступлений сотрудников ГИБДД, теоретических и практических занятий и т.п.

Подводя итог, отметим, что с учетом многофакторности и динамичности системы детерминант транспортных преступлений их эффективная профилактика возможна только на основе комплексного, системного и равноценного осуществления профилактических мер различной направленности.

УДК 343.346

И. В. МАЛЫШЕВА

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРИ КВАЛИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Цифровые технологии сегодня внедряются во все сферы жизни общества. Можно игнорировать их в повседневной жизни, отказавшись от смартфонов и высокотехнологичных машин, пользуясь по старинке кнопочным телефоном и автомобилем с механическим приводом. Но прогресс остановить не удастся и современный человек должен понимать, насколько важно идти «в ногу со временем».

Применительно к исследованию транспортных преступлений, важно понимать, что используемые при квалификации цифровые технологии обладают достаточно большим вспомогательным потенциалом. Сегодня практически все города оборудованы камерами, которые фиксируют скоростной режим, соблюдение дорожной разметки, требований сигналов светофора и т. д.

Необходимо отметить, что по данным ВОЗ каждый третий смертельный случай на дороге связан с превышением скоростного режима[1], а статистика за 20 лет показывает снижение смертности на дорогах почти в два раза[2]. В качестве гипотезы можно предположить, что, кроме иных факторов, установленные камеры видеофиксации скоростного режима оказали должное влияние на контроль скоростного режима на дорогах и, соответственно, уменьшили показатель смертности. Кроме фактического влияния на граждан с целью соблюдения требований Правил дорожного движения, цифровые технологии облегчают процедуру сбора фактов и доказывание виновности тех или иных лиц в совершенных преступлениях, фактически формируя «информационную модель… криминалистической характеристики преступления»[3].

Одним из ярчайших примеров — дорожно-транспортное происшествие (далее — ДТП) с участием популярного артиста М. Ефремова, очевидность вины которого была явной благодаря видеофиксации. Используемые цифровые возможности кроме сказанного, фактически способствуют снижению коррупционной составляющей и влиянию субъективного фактора (невнимательность, усталость и т.д.) при оценке фактов совершенных преступлений в сфере дорожного движения.

Кроме фиксации правонарушений и преступлений, стоит обратить внимание, что цифровые технологии позволяют создать невероятно объемные базы данных, отражение информации в них осуществляется автоматически, что дает возможность выявлять закономерности при анализе статистических данных; облегчает работу субъектов, требующих повышенной концентрации внимания; передачу данных в считанные минуты. Результативность расследования преступления существенно зависит от того массива значимой информации, которой располагают следователь и иные лица[4]. Позволим дополнить высказанную казахскими исследователями мысль: сегодня важен не только объем информации, но и особую роль имеет скорость передачи или распространения информации.

И в России, и в Казахстане используются системы сбора и хранения данных, такие как: «Папилон» — система цифровой дактилоскопии, «Арсенал» — баллистическая идентификационная система огнестрельного оружия, автоматизированные информационные системы для составления субъективных портретов и др.[5] Сегодня все правоохранительные органы формируют свои базы данных, имеют цифровые «закрытые» каналы передачи информации, документов и др. При расследовании преступлений оперативное взаимодействие различных подразделений зачастую приводит к ускорению производства по делу и снижения риска влияния субъективного (человеческого) фактора[6].

Однако, кроме положительного влияния на эффективность квалификации транспортных преступлений, становятся очевидными и некоторые проблемные позиции при

---

[1] Дудниченко А. Н. К вопросу о соотношении понятий «криминалистическая характеристика», «механизм преступления» и «механизм дорожно-транспортного происшествия» при расследовании преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Юристъ-Правоведъ. 2019. № 1 (88). С. 138.

[2] Статистика ДТП с 2000 по 2020 годы // Pikabu.ru : сайт. URL: https://pikabu.ru/story/statistika_dtp_s_2000_po_2020_godyi_8344829 (дата обращения: 05.12.2022).

[3] Дудниченко А. Н. Указ. соч. С. 138.

[4] Брушковский К. Б., Алмаганбетов П. А. Использование и перспективы автоматизированных информационно-поисковых систем в борьбе с преступностью // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. 2020. № 1 (59). С. 205.

[5] Там же. С. 207.

[6] Кубасов И. А., Стрельников Ф. И., Лунев Ю. С. Вопросы повышения эффективности использования автоматизированных дактилоскопических учетов при раскрытии и расследовании преступлений // Вестник Воронежского института МВД России. 2020. № 2. С. 231—236.

воздействии цифровых технологий при квалификации транспортных преступлений. Основными видятся два вопроса:

— сложность использования баз данных и проблема информационной безопасности;

— проблема квалификации транспортных преступлений при использовании роботизированных (беспилотных) транспортных средств, то есть на основе искусственного интеллекта.

При использовании правоприменителями баз данных обращают на себя внимание «двойники»-правонарушители[1], которые являются результатом невозможности абсолютно идентифицировать личность и приводят к множественным сегодня случаям выявления фактов дублирования данных правонарушителей и преступников, и как следствие — распространение неблагоприятных последствий на законопослушных граждан. Без сбора и фиксации биометрических данных эта проблема вряд ли разрешится[2].

Перспектива перевозок с использованием транспортных средств, оснащенных искусственным интеллектом, то есть беспилотных транспортных средств очевидна: «в России до 2025 года запустится первый беспилотный метрополитен. Беспилотные технологии начнут внедрять в Казани…» Для реализации этого проекта разрабатываются стандарты системы управления железнодорожным транспортом в автоматическом и дистанционном режимах»[3]. Обращает на себя внимание существование, как минимум, двух режимов: автоматический и дистанционный.

Беспилотные автомобили тестируются в разных государствах, к таким странам относятся США, Россия, Израиль, Китай, Великобритания, Южная Корея. В информационном пространстве высказываются вполне реалистичные предположения, что «через 20 лет автономные автомобили вытеснят традиционные машины», а сотрудники ГИБДД предполагают, что использование новых технологий позволит сократить количество ДТП[4]. Тем не менее и беспилотное транспортное средство не перестает быть средством повышенной опасности. Имеющийся в США опыт использования автомобиля на автопилоте продемонстрировал несовершенство системы, которая «не успела распознать опасность», и водитель не смог вовремя среагировать и включиться в управление транспортным средством[5]. Очевидно, что использование ИИ требует тщательных исследований, но только реальная эксплуатация позволит выявить недостатки.

С правовой точки зрения использование беспилотных транспортных средств поднимает проблему определения субъекта преступления при ДТП с использованием беспилотного транспортного средства. Ст. 264 УК РФ устанавливает ответственность в отношении лица, управляющего транспортным средством. Такое «лицо» Правила дорожного движения[6] называют «водителем». По мнению некоторых исследователей, «специалист,

---

[1] См., напр.: Проблемы «Двойников» в России / Юридическая компания «Правда закона» // Правда закона : сайт. URL: https://pravda-zakona.ru/blog/problemy-dvojnikov-v-rossii.html (дата обращения: 05.12.2022).

[2] См., напр.: Кузнецова Е. В. Биометрия и криминалистика // Вестник магистратуры. 2016. № 12-2 (63). С. 192—195.

[3] Беспилотное метро появится в России до 2025 года // SOSTAV : сайт. URL: https://www. sostav.ru/publication/bespilotnoe-metro-poyavitsya-v-rossii-do-2025-goda-48039.html (дата обращения: 05.12.2022).

[4] Наумова Ю. Н. Особенности квалификации и предмета доказывания с использованием систем искусственного интеллекта при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Правовое государство: теория и практика. 2021. № 1 (63). С. 152.

[5] Там же. С. 153.

[6] О правилах дорожного движения : Постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 31 дек. 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

находящийся в кабине беспилотного автомобиля, водителем не является»[1]. Этот вопрос не бесспорный, но имеющий вполне обоснованные основания.

А.И. Коробеев и А.И. Чучаев замечают, что «беспилотные транспортные средства функционируют не абсолютно самостоятельно», при этом системы управления такими транспортными средствами различаются по уровню помощи водителя (шесть уровней): от полностью ручного управления с предупреждающими об опасностях датчиками до совершенно автоматизированной системы, требующей от человека лишь ее запуска[2]. Таким образом, человек все-таки осуществляет общее руководство транспортным средством, но фактически вопрос о том является ли он в этот момент водителем, остается открытым. На наш взгляд роль человека в управлении транспортным, даже беспилотным, средством безусловна, поэтому он должен относится к категории лиц, управляющих транспортными средствами с установлением ответственности как административной, так и уголовной (ст. 264 УК РФ). Возможно, степень ответственности при фактическом и дистанционном управлении должна быть разная, что позволит разграничить разные составы преступления.

Полагаем, что уже сегодня понятие «беспилотного транспортного средства» должно быть введено в Правила дорожного движения, равно как и лицо, участвующее в управлении беспилотным транспортным средством. Кроме этого, совершенно очевидно, что само транспортное средство представляет собой довольно сложную систему, оснащенную искусственным интеллектом.

Техническое состояние беспилотного транспортного средства может изначально быть неисправным, и это, как верно подмечено Ю.Н. Наумовой, ставит вопрос о способе совершения преступления и о виновности лиц сопричастных к созданию, производству ИИ или лиц, имеющих возможность влиять на действие искусственного интеллекта.

Вслед за И.Н. Мосечкиным, Ю.Н. Наумова предлагает круг субъектов, которые могут быть «совиновниками» при ДТП с использованием транспортного средства с искусственным интеллектом: создатель искусственного интеллекта; производитель или продавец продукции, оснащенной искусственного интеллекта; пользователь продукции, оснащенной искусственным интеллектом; киберпреступник[3]. Очевидно, на практике могут возникнуть проблемы с определением вины тех или иных субъектов.

Завершая размышления на тему использования цифровых технологий при квалификации транспортных преступлений стоит отметить прежде всего очевидный прогресс при установлении фактов ДТП, ускорению процесса расследования благодаря распространению систем видеофиксации, формированию баз данных для идентификации личностей, оружия и др.

Однако, очевидны и проблемы как проявленные, так и перспективные. Одной из существующих проблем выступает появление «двойников», осложняющих идентификацию правонарушителей. Решению этой проблемы может поспособствовать фиксация биометрических данных. Одной из острейших перспективных проблем — квалификация транспортных преступлений и установление ответственности при ДТП с использованием беспилотных транспортных средств. В действующем законодательстве в этом вопросе имеется пробел. Автор убежден в необходимости дополнения Правил дорожного движения понятием «беспилотное транспортное средство». Вопрос о субъекте преступления при использовании беспилотного транспортного средства на сегодняшний день требует более глубокого предметного исследования.

---

[1] Наумова Ю. Н. Указ. соч. С. 153.

[2] Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 2 (147). С. 22.

[3] Наумова Ю. Н. Указ. соч. С. 154.

УДК 343.346

В. И. МОРОЗОВ,
С. Г. ЛОСЕВ

ВЫПОЛНЕНО ЛИ ТРЕБОВАНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РФ от 25.04.2018 г. № 17-П ПРИ ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 264 УК РФ?

Уровень дорожно-транспортного травматизма в России, несмотря на принимаемые меры, по-прежнему остается недопустимо высоким. По уровню дорожно-транспортных происшествий Россия в 2021 году оказалась на 71 месте из 175 стран[1].

Согласно данным ВОЗ, в 2021 году количество смертей по причине дорожно-транспортного травматизма в России составило 10,8 человека на 100 000 населения, что ставит нашу страну в один ряд с Казахстаном (10,9), Сирией (10,7), Египтом (10)[2].

При этом следует отметить, что в Финляндии, находящейся примерно в одинаковых с большинством российских регионов климатических условиях, данный показатель составляет 3,8, а в Швеции — 2,2.

Особое внимание привлекает к себе проблема «пьяных водителей», которые, поистине являются «убийцами на дорогах». Согласно данным научного цента изучения безопасности движения МВД РФ, в 2021 году водители в состоянии опьянения (в том числе и те, кто отказался от прохождения освидетельствования на состояние опьянения) совершили 15.719 дорожно-транспортных происшествий, что составляет почти 12 % от общего числа зарегистрированных происшествии такого рода в России.

В результате нарушения водителями в состоянии опьянения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств погибли 3 866 человек (26 % от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествий в России за год). Особо настораживает то, что доля дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом более чем в два раза превышает показатели общего количества этих водителей среди допустивших дорожно-транспортных происшествий[3].

Наряду с совершенствованием технической составляющей безопасности дорожного движения, включающей средства автоматической фиксации правонарушений, возведение механических средств контроля движения (разделителей полос, «лежачих полицейских»), государство активно использует нормы административного и уголовного законодательства в целях воздействия на потенциальных правонарушителей и адекватного реагирования на дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями.

Статьи Уголовного кодекса России, предусматривающие ответственность за посягательства на установленный порядок безопасности движения, являются одними из самых динамично изменяющихся.

Так, с 1998 года было принято 13 законов, вносивших изменения в только статью 264 УК РФ. Такая интенсивная законотворческая деятельность не может не вызывать определенные огрехи, связанные с рассогласованностью содержания норм как Уголовного закона, так и иных нормативных правовых актов.

Законом от 13.02.2009 года № 20-ФЗ в содержание ст. 264 УК РФ были внесены существенные изменения, в соответствии с которыми была усилена уголовная ответственность за причинение смерти или тяжкого вреда здоровью вследствие нарушения

---

[1] Статистика ДТП в России: с 2000 по 2021 год и 1 квартал 2021 // Авто-арена : сайт. URL: https://арена-ра.рф/novosti/smertnost-v-avtokatastrofah.html (дата обращения: 12.09.2022).

[2] Смертность от ДТП в мире // Открытая база : открытая база данных. URL: https://openbase.online/smertnost-ot-dtp-v-mire (дата обращения: 07.09.2022).

[3] Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год : информационно-аналитический обзор. М., 2022. С. 32—34.

правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения.

Определяя признаки опьянения, законодатель указал, что для установления факта употребления алкогольных напитков требуется установить наличие в организме нарушителя этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную административным законодательством России.

Также законодатель предусмотрел, что к лицу в состоянии опьянения приравнивается и лицо, которое отказалось от прохождения процедуры освидетельствования на состояние опьянения. Подобная трактовка признаков опьянения, опирающаяся на признаки, указанные в административном законодательстве РФ существенно формализовала и ограничила процедуру определения состояния опьянения.

Хотя Конституционный суд РФ в своем решении указал, что названные положения уголовного и административно-деликтного законодательства системно согласованы[1], позволим себе не согласиться с этим и констатировать, что, на наш взгляд, законодатель не учел, что процедура освидетельствования водителя на состояние опьянения, в настоящий момент утвержденная постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475, не совсем подходит для применения в рамках уголовного процесса, и проигнорировал особенности российского административного процесса, которые резко отличают его от производства по уголовным делам, в силу чего административный процесс требует совершенно иного качества доказательств:

— рассмотрение административного дела возможно заочно, в отсутствие нарушителя;

— рассмотрение дела возможно в отсутствие защитника;

— процесс осуществляется максимально оперативно – общий срок для принятия решения мировым судьей по административным делам составляет 3 месяца, процесс может занимать по времени меньше 10 минут;

— процесс может не отражаться в судебном протоколе.

Подобные упрощения порождают и особые требования к качеству доказательств для рассмотрения административного дела. Если рассматривать в качестве примера процесс привлечения к ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, то фактически все рассмотрение дела сводится к установлению факта – факта управления транспортным средством и фактом опьянения во время управления.

Однако в уголовном процессе имеется достаточно времени, а также процессуальных и организационных средств для разрешения дела, поэтому «административизация» доказательств по таким делам представляется достаточно спорной.

Кроме того, сотрудники ДПС, устанавливая факт управления транспортным средством в состоянии опьянения, всегда имеют дело с нарушителем, поведение которого они имеют возможность контролировать. В такой ситуации единственный способ избежать освидетельствования на состояние опьянения – это отказ от его прохождения. Законодатель приравнивает данный отказ к состоянию опьянения. Однако если водитель покидает место дорожно-транспортных происшествия, у него возникает возможность уклониться от процедуры освидетельствования.

Таким образом, включение положений административного законодательства во второе из примечаний к ст. 264 УК РФ привело к тому, что появился «эффективный» способ уклонения от установления наличия состояние опьянения лица во время управления

[1] По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2018 г. № 17-П. Абз. 7 п. 3. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

транспортным средством — покинуть место дорожно-транспортных происшествия и скрываться от властей до момента отрезвления.

При этом следует обратить внимание, что Конституционный Суд РФ в своем постановлении указал, что запрет на оставление места дорожно-транспортных происшествия является безусловной обязанностью водителя, вытекающей из его особого правового статуса, и подчеркнул пробельность механизма уголовно-правового регулирования в части отсутствия как самостоятельной уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортных происшествия, так и соответствующего квалифицирующего признака в ст. 264 УК РФ.

Положение подзаконных актов о порядке освидетельствования водителя на состояние опьянения нашло свое отражение в акте толкования права, принятом Верховный Суд РФ, который указал, что нижестоящие суды, устанавливая факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должны принимать во внимание исключительно результаты освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а факт употребления наркотиков — исключительно по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с действующими правилами. либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации[1].

Особо следует обратить внимание на то, что в другом своем Постановлении – «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» Верховный Суд прямо указывает, что состояние опьянения лица может быть подтверждено как медицинскими документами, так и показаниями подсудимого, потерпевшего или иными доказательствами. Однако это положение вряд ли может распространяться на преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, в которой прямо указан иной порядок установления состояния опьянения в случаях, предусмотренных данной уголовно-правовой нормой.

Подобными пробелами в законодательстве пользуются недобросовестные водители, которые просто скрываются с места дорожно-транспортных происшествий, сопровождающегося травмами или смертью участников, что делает невозможным установления факта употребления виновным лицом алкогольных напитков либо психоактивных веществ. Стоит отметить, что не всегда суды следовали положениям административного законодательства и в отдельных случаях пытались вводить в правоприменительную практику установление состояния опьянения виновного на основании иных собранных по делу доказательств.

А.И. Агрицкая приводит пример решения по делу П., который после наезда на пешехода два дня прятался в квартире знакомых, чтобы избежать освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Суд первой инстанции на основании доказательств по делу квалифицировал его действия по ч. 4 ст. 264 УК РФ, апелляционная инстанция переквалифицировала действия виновного на ч. 3 той же статьи, однако кассационная инстанция Смоленского областного суда отменила решение апелляционной инстанции[2].

Поворотным моментом в практике применения ст. 264 УК РФ в части определения состояния опьянения водителя, покинувшего место ДТП, можно назвать приговор в от-

---

[1] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. П. 10.1. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Агрицкая А. И. Уголовная ответственность по статьям 264, 264.1 УК РФ // Молодой ученый. 2021. № 22 (364). С. 259—263. URL: https://moluch.ru/archive/364/81481/ (дата обращения: 23.11.2022).

ношении Ж., который 24 декабря 2016 года Фрунзенским судом г. Иваново был осужден по ч. 6 ст. 264 УК РФ к 8 годам лишения свободы в исправительной колонии общего режима с лишением права управлять транспортным средством на два года.

Преступление было совершено 22 марта 2015 года, а Ж, который скрывался от органов власти, предстал перед следователем только 16 марта 2016 года. Естественно никакой возможности установить состояние опьянения способом, предусмотренным административным законодательством, не было, однако у следствия было достаточно доказательств для того, чтобы установить факт употребления алкоголя виновным – показания самого обвиняемого, показания потерпевших и свидетелей, видеозапись, на которой было запечатлено, что Ж. пьет из бутылки шампанское. Перечисленные доказательства и были положены в основание обвинительного приговора.

Очевидно, что приговор, который был постановлен с нарушением процедуры определения состояния опьянения, стал предметом обжалования. Однако апелляционная инстанция не стала отменять приговор, что вынудило осужденного и его адвоката обратиться в Верховный суд РФ. В свою очередь, Ивановский областной суд, отстаивая свою правовую позицию, обратился в КС РФ за разъяснением конституционности положений второго Примечания к ст. 264 УК РФ.

По результатам рассмотрения дела Конституционный суд РФ принял постановление от 25.04.2018 № 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда». В указанном постановлении орган конституционного надзора обратил внимание на то, что исходя из действующей редакции Примечания 2 к ст. 264 УК РФ, обстоятельство, когда невозможно установить факт употребления водителем вызывающих опьянение веществ (по причине удаленности медицинского учреждения, отсутствия специалистов для проведения освидетельствования или экспертизы и др.), не должно расцениваться как возможность выявление признака специального субъекта преступлений, предусмотренных частями 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, иными способами — например, путем свидетельских показаний. Тем самым, высшая инстанция конституционного надзора России встала на сторону Ж. и его адвоката.

В то же время, формулируя свою позицию, Конституционный суд РФ обратил внимание на то, что лица, оставшиеся на месте дорожно-транспортных происшествия, в отношении которых факт употребления вызывающих опьянение веществ надлежащим образом установлен либо которые отказались от освидетельствования, оказываются в худшем положении по сравнению с лицами, скрывшимися с места дорожно-транспортного происшествия, когда возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления фактически утрачивается.

На основании чего Конституционный Суд РФ принял решение признать Примечание 2 к ст. 264 УК РФ в редакции закона от 3 июля 2016 года № 328-ФЗ не соответствующим Конституции РФ в части поставления лица, управлявшего транспортным средством и покинувшего место ДТП, повлекшего последствия, указанные в ст. 264 УК РФ в преимущественное положение по сравнению с водителем, который в аналогичных условиях остался на месте, и обязал законодательные органы РФ внести в течение года изменения в действующее правовое регулирование ответственности за нарушение правил дорожного движения, совершенное лицом, управлявшим транспортным средством. Также конституционная судебная инстанция РФ постановила, что в случае, если изменения не будут внесены, то указанное примечание должно быть исключено из действующего Уголовного закона.

Указанное решение поставило перед законодателем проблему изменения содержания уголовного закона. Вопреки требованию Конституционного суда РФ, депутаты Государственной Думы не стали ни менять содержание примечания 2 к ст. 264 УК РФ, ни исключать его из УК РФ. Для того, чтобы устранить отмеченную КС РФ проблему, законодатель принял решение дополнить составы, содержащиеся в чч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ,

новым квалифицирующим признаком — оставлением места дорожно-транспортных преступления с тяжкими последствиями.

Однако подобное положение не учитывает то, что в составе главы 27 УК РФ содержится ст. 264.1, которая предусматривает уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой ст. 264 УК РФ.

Устанавливая в качестве признака субъекта преступления в ст. 264.1 УК РФ наличие такой судимости, законодатель фактически исключил уголовную ответственность для тех лиц, которые были ранее осуждены по пункту «б» частей 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, то есть тех, кто скрылся с места ДТП. Создав препятствия для своевременного обнаружения факта алкогольного или иного опьянения, они избегают уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Кроме того, в июле 2022 года в статью 104.1 УК РФ были внесены изменения, согласно которых конфискации подлежат транспортные средства, обвиняемых в совершении преступлений по ст.ст. 264.1, 264.2 или 264.3 УК РФ. То есть и автомобиль у такого лица конфискован не будет.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что по формальным критериям требование Конституционного Суда РФ о внесении изменений в примечания к ст. 264 УК РФ не выполнено — они не внесены, само примечание продолжает действовать. Изменения в тексте ст. 264 УК РФ в части усиления ответственности водителей, покинувших место дорожно-транспортных происшествия с тяжкими последствиями, тоже вряд ли можно признать адекватной заменой требования изменить текст примечания 2 к ст. 264 УК РФ, так как по-прежнему сохраняется преимущество для водителей, покинувших место ДТП.

Каков же выход из создавшегося положения?

Некоторые ученые предлагают вернуться к изначальной редакции ст. 264 УК РФ, сократив ее до трех частей, а также вновь криминализировать оставление места ДТП с тяжким исходом[1]. Однако, как представляется, данная позиция не в полной мере учитывает общепредупредительный потенциал уголовного закона.

Более взвешенной выглядит позиция Коробеева А.И. и Чучаева А.И., которые предлагают полностью исключить п. 2 Примечаний к ст. 264 УК РФ, ориентируясь на положения ст. 63 УК РФ в части определения состояния опьянения как отягчающего вину обстоятельства.

Однако, на наш взгляд, такое решение приведет к тому, что и в составе преступления с административной преюдицией, предусмотренном ч. 1 ст. 264.1 УК РФ состояние опьянения будет определяться не только в порядке, предусмотренном сегодня в примечании 2 к ст. 264 УК РФ, что вряд ли можно признать правильным.

На наш взгляд, законодатель, наконец, должен исполнить требования Конституционного Суда РФ и внести изменения в примечание 2 к ст. 264 УК РФ, способствующие уменьшению вероятности правового преимущества тех, кто покинул место дорожно-транспортных преступления перед теми, кто после совершения дорожно-транспортного преступления остался на месте совершения преступления.

Каким же способом должен действовать законодатель? На наш взгляд, оптимальным способом для исполнения решения КС РФ будет дополнение положений второго примечания следующими словами: «Кроме того, для целей настоящей статьи и статьи 263 настоящего Кодекса, состояние опьянения может быть установлено и любым другим, предусмотренным действующим законодательством Российской Федерации, способом».

---

[1] Ширшов А. А., Коробеев А. И. О конституционности некоторых положений примечания к ст. 264 УК РФ // Уголовное право. 2018. № 3. С. 4.

УДК 343.346

Ю. А. НИКИТИН

ПРОФИЛАКТИКА ТРАВМИРОВАНИЯ И ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ НА ОБЪЕКТАХ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ (ПО РЕЗУЛЬТАТАМ АНАЛИЗА НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ)

Профилактика несчастных случаев с людьми на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта представляет собой деятельность различных субъектов по выявлению причин допускаемых нарушений, условий, им способствующим, и принятию мер по их устранению.

Надзор за исполнением законодательства, направленного на обеспечение безопасности движения и эксплуатации ж.д. транспорта, а также профилактика травматизма и гибели граждан на объектах транспорта определены в качестве приоритетных направлений прокурорской деятельности. В этих целях прокурорами обеспечивается систематический сбор, накопление и анализ информации о состоянии законности и правопорядка.

Изучение практики прокурорского надзора в данной сфере регулирования позволяет констатировать, что основной причиной получения травм на объектах железнодорожного транспорта является личная неосторожность граждан во время нахождения на железнодорожных путях либо в момент их пересечения, игнорирование ими мер безопасности.

Причинами несчастных случаев с людьми на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта также являются нарушения водителями требований Правил дорожного движения, в результате которых имеет место наезд поездов на автотранспортные средства с тяжелыми последствиями.

Кроме того, статистические данные свидетельствуют о том, что из числа пострадавших более половины находились в состоянии алкогольного опьянения и не могли адекватно оценить риск и реагировать на опасность.

Условиями, способствующими возникновению несчастных случаев с людьми на объектах железнодорожного транспорта, являются ненадлежащее исполнение своих обязанностей должностными лицами железной дороги и органов внутренних дел (далее – ОВД) по обеспечению безопасности на объектах транспорта, отсутствие должного контроля, координации, организационного и иного обеспечения деятельности в этой сфере.

Проверки исполнения законодательства о профилактике и гибели людей на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, проводимые органами прокуратуры, выявляют нарушения следующих организационных и технических требований по обеспечению безопасности на указанных объектах.

1. Отсутствие информационных знаков безопасности.

В ряде случаев не обеспечивается размещение информационных знаков «Переходить через пути в наушниках опасно!», «Переходить через пути в капюшоне опасно!», «Пешеходный переход. Берегись поезда. Проезд транспорта по переходу, а также хождение по путям вне перехода запрещается», «Перелезать через автосцепки запрещено!» и «Подлезать под вагон запрещено!».

2. Недостатки в деятельности сотрудников железной дороги.

В некоторых отделениях железной дороги не определены должностные лица, на которых была бы возложена персональная ответственность за соблюдение порядка учета и расследования случаев травмирования граждан, выработку по таким фактам предложений и организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности граждан на железной дороге.

Не всегда в полном объеме выясняются причины и условия, способствующие травмированию граждан.

3. Нарушения при реализации Государственных программ.

В соответствии с пп. 1.14 п. 1 мероприятий Программы по борьбе с преступностью и коррупцией на 2020-2022 гг. Генеральной прокуратурой Республики Беларусь разработан и совместно с МВД, Следственным комитетом и Министерством транспорта и коммуникаций 07.12.2020 утвержден Комплекс мер по стабилизации криминогенной обстановки и профилактике травматизма на объектах железнодорожного транспорта (далее – Комплекс мер).

Подпунктом 14.1 п. 14 Комплекса мер определен перечень подвижного железнодорожного состава, не оснащенного системами видеорегистрации. В этой связи на железной дороге утвержден Порядок оборудования локомотивов и моторвагонного подвижного состава системами видеорегистрации. Отсутствие указанного технического обеспечения (нарушение сроков его установки) не позволяет эффективно проводить работу по выявлению правонарушителей.

В частности, имеют место факты нахождения граждан на железнодорожных путях, что влечет применение локомотивными бригадами экстренного торможения поезда для предотвращения наезда. Применение данной меры является нештатной ситуацией, способной оказать негативное влияние на организацию перевозочного процесса, привести к травмированию граждан в пассажирских поездах вследствие падения из-за резкой остановки поезда, повлечь иные негативные последствия.

4. Нарушения при первичном осмотре места происшествия.

Задачами уточнения обстоятельств травмирования является выяснение причин и условий, способствующих его возникновению. В то же время выбывающие на место происшествия работники организаций железной дороги, на территории которых произошло травмирование, в ряде случаев осмотр проводят поверхностно (не фиксируются сведения о расположении и техническом состоянии подвижного состава, а также потерпевшего в момент травмирования и после него, состоянии пешеходных переходов и переездов, искусственных сооружений, предметах, имеющих отношение к данному происшествию, прилегающей территории, маршрутах подхода к месту травмирования, наличии указателей, сведения об освещенности участка железнодорожного пути и др.).

5. Недостатки в проведении информационно-разъяснительной работы.

Пунктами 4, 6 Комплекса мер предусмотрено информирование со стороны ОВД и СК местных исполнительных и распорядительных органов о причинах и условиях гибели и травмирования людей на объектах ж.д. инфраструктуры, а также внесение предложений по недопущению подобных фактов впредь.

Анализ содержания направляемых информационных писем ОВД показывает их формальный характер: они лишь констатируют факт происшествия, не отражают причины и условия гибели и травмирования людей, не содержат предложения по устранению причин несчастных случаев на объектах железнодорожной инфраструктуры.

В ряде случаев райисполкомы не информируются о фактах роста числа лиц, травмированных подвижным составом, предложения по преодолению сложившихся негативных тенденций не вносятся.

Более того, в ряде случаев ОВД сами не всегда располагают полной и достоверной информацией о состоянии травматизма на железной дороге.

Ответы исполкомов также, как правило, малоинформативны, не содержат практических мероприятий по решению обозначенной проблемы на конкретных участках железнодорожного пути.

Имеют место и недостатки в проведении информационно-разъяснительной работы со стороны местных органов власти.

6. Недостатки в обеспечении охраны общественного порядка на объектах железной дороги.

Наблюдается пассивность сотрудников ОВД при проведении профилактической работы с населением и неэффективность принимаемых мер по снижению уровня травмирования на объектах железнодорожного транспорта.

В ОВД недостаточно полно выстроена система по обеспечению охраны общественного порядка на указанных объектах с учетом риска наступления негативных последствий по причине несоблюдения гражданами мер безопасности. Детальный анализ причин и условий, способствующих травмированию граждан, не организован. Во внимание не принимается повторность несчастных случаев в отдельных районах, факты применения поездами экстренного торможения, динамика травмирований пострадавших в состоянии опьянения и другие условия, влияющие на комплексную оценку уровня безопасности и выработку мероприятий, направленных на укрепление правопорядка на объектах ж. д. транспорта.

7. Несоответствие технического состояния переездов и пешеходных переходов требованиям технических нормативных правовых актов (далее – ТНПА).

Мониторинг посадочных платформ и пешеходных настилов показал, что организациями железной дороги не в полной мере обеспечено соблюдение положений законодательства о железнодорожном транспорте в части содержания железнодорожных переездов и пешеходных переходов в соответствии с требованиями ТНПА.

Конструкция и устройство отдельных пешеходных переходов не соответствует требованиям создания безбарьерной среды для инвалидов и других физически ослабленных лиц.

На некоторых пешеходных переходах рельсы железнодорожных путей находятся выше плоскости верха настила. Значительные повреждения имеют сами настилы пешеходных переходов, что не обеспечивает безопасный проход граждан.

На некоторых железнодорожных переездах отсутствуют пешеходные дорожки на подходах к переездам и в их границах, на пешеходных переходах отсутствует освещение.

Результаты анализа материалов прокурорских проверок эффективности профилактики травмирования и гибели людей на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта позволяют констатировать следующие недостатки в профилактической деятельности.

1. Не на всех участках железных дорог организациями железной дороги соблюдаются требования нормативных и локальных правовых актов в части содержания объектов инфраструктуры в безопасном состоянии и организации расследования случаев травматизма, в том числе:

— многие железнодорожные станции, а также участки железнодорожного пути, проходящие в густонаселенных районах, не имеют ограждений;

— в некоторых отделениях железной дороги с органами местной власти не решаются вопросы о благоустройстве пешеходных дорожек вдоль железнодорожных путей, строительстве пешеходных мостов и тоннелей, путепроводов, закрытии малодеятельных переездов и переводе движения автотранспорта через существующие искусственные сооружения.

2. В ряде случаев присутствует формализм со стороны ответственных должностных лиц железной дороги в установлении причин и условий, способствовавших травмированию граждан.

3. Имеют место недостатки при проведении разъяснительной работы среди населения о правилах поведения граждан на железнодорожных станциях и остановочных пунктах.

Во ряде случаев на станциях, в поездах отсутствует либо предоставлена в ограниченном количестве информация, предназначенная для граждан, о необходимости соблюдения ими правил безопасности на железнодорожном транспорте.

4. Отдельные ответственные должностные лица железной дороги недобросовестно относятся к вопросам обеспечения безопасности граждан, в том числе не принимают действенные меры к:

недопущению хождения их по железнодорожным путям станций и перегонов в неустановленных местах и проезда в грузовых поездах;

размещению объявлений и наглядной информации о запрещении хождения по путям в неустановленных местах и ответственности граждан за эти нарушения;

упорядочению прохода граждан через железнодорожные пути;

оборудованию мест перехода на станциях и наиболее травмоопасных участках перегонов.

5. Имеет место нарушение установленных нормативных, локальных и технических правовых актов при выполнении ремонтно-строительных работ железнодорожных путей и пассажирских платформ, что приводит к изменению габаритных расстояний платформ по высоте и расстоянию от оси пути.

6. Из-за нарушения водителями требований ПДД имеют место факты наезда поездов на автотранспортные средства с тяжелыми последствиями.

7. Выявлены факты ненадлежащего информирования со стороны ОВД и СК местных исполнительных и распорядительных органов о несчастных случаях с людьми на железной дороге, а также иные нарушения в деятельности указанных органов по предупреждению травмирования и гибели людей на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта.

К основным мерам, способствующим предупреждению травматизма на объектах железнодорожного транспорта, которые должны принимать организации железной дороги и субъекты профилактики правонарушений, относятся:

— проведение на регулярной основе информационно-разъяснительной работы среди населения по предупреждению несчастных случаев (с использованием печати, радио, интернета и телевидения);

— постоянный мониторинг состояния законности в сфере профилактики травмирования и гибели людей на объектах железнодорожного транспорта;

— ежегодный детальный анализ гибели граждан от внешних причин в результате травмирования железнодорожным транспортом с рассмотрением данных вопросов на заседаниях исполкомов;

— осуществление профилактической работы по недопущению прохода по железнодорожным путям или нахождению граждан на путях в неустановленном месте;

— предупреждение появления в зонах повышенной опасности и прилегающей территории лиц, находящихся в состоянии опьянения.

Прокурорам при осуществлении надзора за исполнением законодательства, направленного на обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, необходимо в полном объеме использовать полномочия, предусмотренные уголовно-процессуальным законом, для установления всех обстоятельств происшествий, обращая особенное внимание на выявление причин и условий, способствующих нарушениям установленных правил, принятию мер по их устранению, к установлению ущерба и его возмещению.

УДК 343.346

А. В. НИКУЛЕНКО

МЕРЫ СИЛОВОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ (ПРЕСТУПЛЕНИЯМ)

Общественная безопасность складывается из многих составляющих, одной из которых выступает транспортная безопасность или безопасность на транспорте. Преступлениям в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта отведена в уголовном законодательстве России целая глава, причем ввиду их опасности (а транспорт является источником повышенной опасности) и потенциальной угрозы многочисленных жертв, а также значительной распространенности, подвергающаяся регулярным изменениям и дополнениям[1].

При этом, несмотря на весь комплекс предпринимаемых мер, происходят события, приводящие к трагическим последствиям.

Последнее становится все более актуальным в связи с участившимися случаями террористических актов на транспорте, таких как подрыв «Невского экспресса» (27 ноября 2009 г.) и взрывов в московском метро (29 марта 2010 г.)[2], взрыва в аэропорту «Домодедово» (24 января 2011 г.), взрыва в Санкт-Петербургском метрополитене (3 апреля 2017 г.), взрыва в магазине «Перекресток» в Санкт-Петербурге (27 декабря 2017 г.), нападения на приемную ФСБ (19 декабря 2019 г.), наконец, взрыв на Крымском мосту (8 октября 2022 г.), уничтожение газопроводов «Северный поток – 1» и «Северный поток – 2» (28 октября 2022 г.), а также многочисленных ложных сообщений о минировании торговых комплексов и государственных учреждений.

Примечательно, что по опросам сотрудников правоохранительных органов (сотрудники группы разминирования ОМОН Росгвардии, полицейские) волна ложных сообщений сошла на нет только по причине несообщений о них в соответствующие службы представителями коммерческих структур, терпящих колоссальные убытки в связи с эвакуацией торговых площадей.

Впрочем, эта волна повторилась уже в конце 2019 года. В результате злонамеренных действий террористов, длительное время рассылающих электронные письма с угрозами, в Санкт-Петербурге оперативные действия проводились в 57 школах, других образовательных организациях, 24 больницах, судах, включая Санкт-Петербургский городской суд, Исаакиевском соборе и других. Под прицел злоумышленников попали такие важные объекты, как школы, вузы, торговые центры, станции метро. А городской и районные суды эвакуировали ежедневно в течение уже нескольких недель[3]. И хотя в настоящее время волна ложных минирований спадает, тревога остается.

Кстати, об этом говорилось еще в 2010 г.: «Предотвращение терактов подобного рода – сложное дело, как и обеспечение безопасности на транспорте. Нужно существенно усилить то, что делалось, посмотреть на эту проблему в государственном масштабе не только применительно к одному населенному пункту и отдельному виду транспорта.

---

[1] См., напр.: О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ : текст с изм. и доп. на 14 марта 2022 г. Ст. 12.3. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Егоров И. Н. Что ждет за поворотом // Защита и безопасность. 2010. № 1 (52). С. 16—17.

[3] Российская газета. 2019. 18 дек.

Очевидно, что то, что предпринималось, недостаточно» (Из выступления Д. Медведева на совещании в Кремле после взрывов на станциях метро г. Москвы[1]).

Говоря о безопасности на транспорте, В. Путин напомнил, что с 2007 г. действует закон о транспортной безопасности, а также две федеральные программы — «Модернизация транспортной системы России» и «Антитеррор»[2]. На наш взгляд, это становится все более актуальным в настоящее время. Тем более, новейшая история России переживает уже не первую волну террористических атак. Здесь мы имеем в виду заведомо ложные сообщения об актах терроризма, произошедшие за последние два года. Вал таких преступлений повлек за собой дезорганизацию работы многих государственных, и не только, учреждений, транспортные коллапсы, многомиллионный ущерб экономике, а также заставил «силовые» структуры метаться в поисках мнимых террористов. Позже выяснилось, что преступники звонят из-за рубежа и установить их точное местонахождение не представляется возможным. На самом деле, есть и законные способы борьбы с данными преступными проявлениями[3].

«Следственный комитет России квалифицировал как террористический акт подрыв на Крымском мосту, совершенный утром 8 октября 2022 г. Выяснилось, что взрывы, а их было как минимум два, прогремели в 06:07 час. Уже первые кадры с камер видеонаблюдения позволили сделать вывод, что эпицентр находился в том месте, где проезжал грузовой автомобиль, причем взрыв был совершенно не похож на «технический», когда причиной ЧП становится неисправность самого автомобиля.

Основной версией сразу стал подрыв фуры с заложенной внутри взрывчаткой. Обстоятельства подрыва дают основания предполагать, что бомба была приведена в действие дистанционно, причем именно в тот момент, когда сверху проезжал железнодорожный состав с топливом.

Мощность взрыва была такой, что обрушились два пролета одной из веток автомобильного моста. После того как взлетел на воздух грузовик, загорелся и проезжавший выше по железной дороге грузовой состав, перевозивший топливо. Пожар, охвативший семь цистерн, местные жители могли наблюдать за несколько километров. На снимках с места происшествия видны отверстия в сгоревших цистернах, видимо, оставленные вырванными взрывом фрагментами конструкции моста»[4].

Как известно, после ввода в эксплуатацию ответственность за объект была разделена: безопасность со стороны моря, включая подводную защиту, поручили Росгвардии, наземная часть осталась за ФГУП «Управление ведомственной охраны Минтранса», а конкретно этот вопрос был поручен керченскому филиалу предприятия. В охране моста задействованы самые современные системы, в том числе радиотехнические комплексы, которые позволяют «просветить» любой автомобиль, включая большегрузные, обнаружив взрывчатку, запрещенные предметы и вещества. Теперь предстоит установить, кто из должностных лиц должен нести ответственность за то, что на мост смог проехать «заря-

---

[1] Российская газета. 2010. 30 марта. (Отметим, что 5 апреля 2010 г. в «Российской газете» опубликован Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», который вступил в действие с 31 марта, т. е. с момента подписания).

[2] Правительство России : офиц сайт. URL: http://government.ru (дата обращения: 06.11.2022).

[3] См.: Корецкий Д., Милюков С. Внесудебная репрессия как законный способ борьбы с преступностью // Уголовное право. 2004. № 1. С. 112—114 ; Милюков С. Ф. Причины неэффективности противодействия «телефонному» терроризму и пути их устранения // Эволюция следствия в России: история и современность : материалы Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 14 декабря 2017 года) / под общ. ред. А. И. Бастрыкина. СПб., 2018. С. 28—31.

[4] Украина заявила о себе в полный мост // Коммерсант. 2022. 09 окт. URL: https://www. kommersant.ru/doc/5606427?utm_source=newspaper&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter (дата обращения: 22.10.2022).

женный» автомобиль. Тем временем Президент РФ В. Путин уже принял организационное решение, касающееся безопасности Крымского моста. «Возложить на Федеральную службу безопасности Российской Федерации полномочия по организации и координации мер защиты транспортного перехода через Керченский пролив, электросетевого энергомоста Российская Федерация – полуостров Крым и магистрального газопровода Краснодарский край – Крым в период их эксплуатации»[1].

И это глобальная проблема безопасности всей нашей транспортной инфраструктуры. Впрочем, многочисленные происшествия на воздушных судах так же не дают оснований для успокоения. Так, например «30-летний житель Кемеровской области во время рейса Южно-Сахалинск — Новосибирск вел себя агрессивно и высказывал нецензурные слова в адрес бортпроводников. На замечания и просьбы успокоиться не реагировал, и работники авиакомпании привязали пассажира к креслу, связали ему руки и сообщили в полицию.

Правоохранители задержали дебошира по прилету в аэропорт и доставили в дежурную часть. В отношении пассажира составили протокол об административном правонарушении»[2].

«В Хабаровском крае будут судить 57-летнего мужчину, который устроил дебош на борту воздушного судна, следовавшего по маршруту Москва — Хабаровск. Пассажир эконом-класса, находясь в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, стал бесконтрольно перемещаться по салону и осыпать окружающих нецензурными ругательствами. Просьбы бортпроводников занять свое место мужчина проигнорировал. А потом и вовсе попытался открыть люк самолета, чем создал угрозу безопасности полета. Успокоить авиадебошира удалось только перед посадкой в Хабаровске. В аэропорту пассажира встретили представители транспортной полиции. Свою вину мужчина отрицать не стал. В настоящее время подозреваемый ожидает решения по уголовному делу, которое уже направлено в суд для рассмотрения»[3].

Однако вернемся к более приземленным транспортным преступлениям. Особая роль в упомянутой нами главе отводится преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств как наиболее распространенной группы рассматриваемых преступлений. О новых способах противодействии им мы и постараемся рассказать.

С запуском федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги» количество дорожно-транспортных происшествий неуклонно снижается. Так, «по итогам 2020 года общее количество ДТП сократилось на 11,07 %, число погибших в них людей — на 4,49 %, раненых — на 12,75 %. Удалось сохранить более 900 человеческих жизней. Тенденция продолжилась и в 2021 году. По данным официальной статистики аварийности, в минувшем году произошло 133 331 ДТП с пострадавшими. И это на 8,1 % меньше, чем годом ранее. Число погибших и раненых в этих ДТП людей снизилось на 7,9 % и 8,3 % соответственно.

Что касается видов ДТП, то наиболее частыми в минувшем году стали столкновения транспортных средств — 44,7 %, а также наезды на пешеходов — 26,8 %. На них и приходится наибольшее число погибших. Так, количество наездов на пешеходов

---

[1] Об усилении мер защиты транспортного перехода через Керченский пролив, электросетевого энергомоста Российская Федерация — полуостров Крым и магистрального газопровода Краснодарский край — Крым в период их эксплуатации : Указ Президента Российской Федерации от 8 октября 2022 г. № 724. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Российская газета. 2022. 10 марта. URL: https://rg.ru/2022/10/03/reg-sibfo/v-novosibirskom-aeroportu-zaderzhali-aviadeboshira.html (дата обращения: 20.10.2022).

[3] Российская газета. 2022. 10 апр. URL: https://rg.ru/2022/10/04/reg-dfo/passazhir-rejsa-moskva-habarovsk-v-puti-popytalsia-otkryt-liuk-samoleta.html (дата обращения: 20.10.2022).

в 2021 году снизилось почти на 8 %. В них погибло на 13,8 % меньше людей, чем годом ранее. А число получивших травмы сократилось на 7,3 %.

Сократилось количество ДТП с участием водителей с признаками опьянения — на 17,8 %. В этих происшествиях удалось сохранить 649 жизней. Тенденция на снижение такого вида ДТП сохраняется на протяжении нескольких лет. Сказываются усиление ответственности за вождение в нетрезвом виде и совершенствование порядка и методов медицинского освидетельствования»[1].

На наш взгляд, несмотря на прилагаемые усилия, усиление уголовной ответственности, преодолеть опасные тенденции пока не удается. И примеров тому не счесть. Так, «в Приморском районе Петербурга вечером 3 октября 2022 г. горожане стали свидетелями полицейской погони со стрельбой в окрестностях метро «Пионерская». В квартале Богатырский-Испытателей-Коломяжский дорожная полиция преследовала «Тойоту». Дорога была усеяна гильзами. Сотрудники правоохранительных органов произвели около 30 выстрелов из табельного оружия — на пробитых колесах женщина далеко не уехала. Гонщица, по данным «Дорожного инспектора», заявила, что якобы «испугалась». Проверка показала, что нарушительница еще в 2020 году привлекалась к ответственности за вождение в нетрезвом виде – ее лишили прав на полтора года. От медосвидетельствования задержанная 1991 года рождения отказалась, а алкотестер показал «нули». «Во время досмотра следственно-оперативной группой в салоне т/с (в косметичке) был обнаружен пакетик с порошкообразным веществом белого цвета». В отношении женщины составили 17 административных протоколов. Решается вопрос о возбуждении уголовного дела по ст. 264[1] УК РФ (управление транспортным средством в состоянии опьянения) и ст. 228 УК РФ (незаконные хранение, приобретение, изготовление, переработка наркотических веществ)[2].

«Инспекторы ДПС начали погоню за нарушителем еще в Петербурге, а закончилась она со стрельбой в Ленобласти. Вечером 9 октября 2022 г. сотрудники ГИБДД заметили белую «КИА» на проспекте Большевиков, 54. Остановиться по сигналу автомобилист не пожелал, и началась погоня. Кружили по району минут 25, водитель много раз проезжал на красный и выскакивал на встречную полосу, удирал «как в последний раз, наивно полагая, что ему это удастся». В итоге полицейские начали стрелять по колесам. Из 27 пуль несколько достигли цели и пробили шины. Около 21:50 час. нарушителя задержали на Промышленной улице, 41, в Кудрово. Как выяснилось, водитель, 2002 года рождения, прав у него нет, никогда их не получал. Автомобиль принадлежит его подруге. От освидетельствования он отказался.

В отношении молодого человека составлены административные материалы за неостановку по требованию полиции (статья 12.25 КоАП РФ), неповиновение сотрудникам (статья 19.3 КоАП РФ), за отказ от освидетельствования (часть 2 статьи 12.26 КоАП РФ). Самого его доставили в отдел полиции, а машину — на спецстоянку».[3]

«За 3 квартал 2022 года только в Санкт-Петербурге было совершено 1140 ДТП, в которых погибло 33 и ранено 1299 человек. За тот же период на всей территории России совершено 37 тыс. 239 ДТП, в которых погибло 4348 и ранено 46836 человек»[4].

---

[1] Российская газета. 2022. 29 апр. URL: https://rg.ru/2022/04/29/chislo-pogibshih-v-dtp-v-rossii-snizhaetsia-deviatyj-god-podriad.html (дата обращения: 22.10.2022) ; Российская газета. 2021. 30 нояб. URL: https://rg.ru/2021/11/30/naskolko-bezopasnee-stali-rossijskie-dorogi.html (дата обращения: 22.10.2022).

[2] Фонтанка : интернет-газета. 2022. 4 окт. URL: https://www.fontanka.ru/2022/10/04/71706623/ (дата обращения: 20.10.2022).

[3] Фонтанка : интернет-газета. 2022. 10 окт. URL: https://www.fontanka.ru/2022/10/10/71722043/ (дата обращения: 20.10.2022).

[4] Официальная статистика ГИБДД России // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 22.10.2022).

Таким образом, несмотря на предпринимаемые меры, опасность стать жертвой автотранспортного правонарушения (читай – преступления) вовсе не снижается.

Активных способов противодействия таковым закон якобы не предусматривает — в Кодексе об административных правонарушениях напрочь отсутствует не только понятие необходимой обороны, но и нет никакого упоминания о задержании. Попробуем восполнить этот пробел, хотя бы теоретически обосновав возможности уголовного законодательства в пресечении административных правонарушений.

На наш взгляд, необходимая оборона и насильственное задержание законны и целесообразны в отношении лиц, совершивших отдельные административные правонарушения[1]. Так, например, отстранение водителя, находящего в состоянии опьянения, от управления транспортным средством может осуществляться и с использованием силовых методов (выдергивание из автомобиля, недопуск к его управлению, установление препятствий на пути следования, насильственное изъятие ключей от замка зажигания, удержание и связывание).

В процессе этих и подобных действий граждане и правоохранители нередко вступают в активное противоборство, чреватое получением травм и телесных повреждений, не говоря уже о порче имущества, что, разумеется, может вполне закономерно подпадать под признаки какого-либо деяния, предусмотренного Уголовным кодексом России. И сознательный гражданин, активно действующий сотрудник полиции оказываются в ситуации, когда, на первый взгляд, адекватные социально-полезные действия вдруг «превращаются» в причинение вреда здоровью, повреждение чужого имущества, превышение должностных полномочий и т.п. То есть, выполняя служебный или общественный долг, стремясь предотвратить наступление более тяжких последствий от управления автомобилем лицом, находящимся в состоянии опьянения, эти доброхоты обрекают себя на возможные негативные правовые последствия.

Таким образом, весьма важно в современных условиях, когда в сфере действия данной отрасли права оказалось множество опасных проступков, немалая часть из которых в недавнем прошлом влекла уголовную ответственность[2].

Назовем лишь некоторые из них: нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение по неосторожности легкого или средней тяжести вреда здоровью (ст. 12.24 КоАП РФ); невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства (ст. 12.25); неповиновение законному распоряжению сотрудника полиции, военнослужащего, сотрудника органов федеральной службы безопасности, сотрудника органов государственной охраны, сотрудника органов, осуществляющих федеральный государственный контроль (надзор) в сфере миграции, либо сотрудника органа или учреждения уголовно-исполнительной системы либо сотрудника войск национальной гвардии Российской Федерации (ст. 19.3); мелкое хулиганство (ст. 20.1); нарушение требований режима чрезвычайного положения (ст. 20.5); установка на гражданском или служебном оружии приспособления для бесшумной стрельбы или прицела (прицельного комплекса) ночного видения (ст. 20.9); стрельба из оружия в неотведенных для этого местах (ст. 20.12); блокирование транспортных коммуникаций (ст. 20.18); оскорбление (5.61); нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов (ст. 11.5); действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте (11.6) и др.

---

[1] К сожалению, указанное положение подвергается сомнению в юридической литературе. См., напр.: Звечаровский И. Э. Причинение вреда при задержании лица, совершившего преступление // Полный курс уголовного права. В 5 т. Т. 1 / под ред. А. И. Коробеева. СПб., 2008. С. 685.

[2] Смирнов М. А. Превышение пределов необходимой обороны в деятельности сотрудников полиции и Росгвардии : автореф. дис. … канд. юрид. наук. СПб., 2022. С. 15.

Совсем недавно «второй кассационный суд общей юрисдикции защитил жителя Смоленска, который в ходе бытового конфликта несколько раз ударил в грудь агрессивного соседа. Фактически решение расширяет права граждан на самооборону в мелких бытовых ссорах: ответить обидчику, распустившему руки, не будет нарушением.

В данном конкретном деле история умалчивает, какая именно кошка пробежала между Г., который предстал перед судом, и его соседом П. Мужчины столкнулись на лестничной площадке и подрались. Сам Г. не был зачинщиком драки, это сосед набросился на него. Данный факт установлен судом. Однако полиция попыталась привлечь Г. к административной ответственности за побои. Дело в том, что до уголовной статьи в ходе ссоры никто никого не доколотил.

В деле, которое дошло до третьей инстанции, в вину мужчине поставили то, что он «нанес один удар в область левого бедра правой ногой, не менее четырех ударов в область груди руками, хватался за левое предплечье правой рукой». Вреда здоровью оппонент не получил – просто оба человека сделали друг другу больно.

Кассационный суд, изучив материалы, не нашел подтверждений, что гражданин Г. наносил удары умышленно. В переводе с юридического это означает: не доказано, что мужчина бил соседа лишь потому, что руки чесались его побить. Зато доводы, что Г. защищался, оказались весомы. Об этом говорят свидетели. По всему вышло – один нападал, другой активно оборонялся. В итоге дело гражданина Г. закрыто.

Данным решением фактически за человеком признано право на самооборону даже в достаточно мелких бытовых спорах. Если на вас набросились, вы вправе применить силу, чтобы прекратить даже незначительное физическое воздействие. Это принципиальный правовой момент. Любое насилие у нас по закону наказуемо. Если только человек не защищался. Но толчки, пощечины и любые удары, не причинившие вреда здоровью человека, наказываются по КоАП. Процедура здесь гораздо проще. А потому на практике правоохранители нередко составляют протоколы сразу на всех участников потасовки»[1].

Применение адекватных способов необходимой обороны и силовых мер задержания может быть обусловлено, на наш взгляд, как особым правовым статусом таких лиц (военнослужащий, сотрудник ОВД), статусом гражданина, выполняющего общественный долг, так и повышенной опасностью обеспечиваемой ими сферы жизнедеятельности общества (автомобильный, железнодорожный, водный или воздушный транспорт), невыполнение требований дисциплины в которых может повлечь за собой необратимые последствия в виде вреда здоровью или жизни многих людей, значительного материального и экологического ущерба.

Отмечая указанные трудности в определении того, является ли задерживаемое лицо именно преступником, уже давно было предложено заменить законодательную формулировку ст. 38 УК РФ на «лицо, совершившее общественно опасное деяние»[2]. Впрочем, несмотря на таковое упоминание в случаях необходимой обороны (ст. 37 УК РФ), некоторые ученые и практики не признают возможности обороны от административных правонарушений.

Не менее значимыми представляются нам действия сотрудников полиции, связанные с принудительной остановкой уже движущегося транспортного средства.

По мнению С. Ф. Милюкова и Р. Е. Токарчука, «…у сотрудников полиции недостаточно правовых средств, чтобы предотвращать преступления, влекущие за собой гибель случайных лиц в результате нарушений ПДД водителями транспортных средств. В сфере обеспечения безопасности дорожного движения необходимо не только ужесточать ответ-

[1] Куликов В. Кассационный суд расширил правила самообороны в ссорах с соседями // Российская газета. 2022. 1 нояб. URL: https://rg.ru/2022/11/01/poboi-prostili.html (дата обращения: 06.11.2022).

[2] Никуленко А. В. Причинение вреда при задержании лица, совершившего общественно опасное деяние : дис. … канд. юрид. наук. Калининград, 2011. 325 с.

ственность за тяжкие последствия нарушений ПДД, как это сделано рассмотренным Федеральным законом, но и предоставить больше прав сотрудникам полиции для их предотвращения. В частности, путем причинения вреда водителю-нарушителю (даже путем применения огнестрельного оружия), который грубейшим образом нарушает ПДД и пытается скрыться от сотрудников полиции и заслуженной ответственности. Эти меры могут иметь значительно больший предупредительный эффект, чем ужесточение уголовной ответственности за смертельные ДТП.

Для устранения рассмотренных противоречий в вопросах приоритета уголовного закона над отраслевым законодательством в определении пределов преступности деяния предлагаем устранить в Постановлении Пленума ВС РФ № 19- 2012 выявленные недостатки. Во-первых, п. 3 дополнить указанием о том, что право защиты (необходимой обороны) допустимо и для пресечения административных правонарушений, таких как умышленное злостное опасное нарушение ПДД. Во-вторых, абз. 2 п. 28 дополнить указанием на то, что в соответствующих случаях сотрудники органов правопорядка могут нарушать не только порядок применения оружия, специальных средств, боевой и специальной техники или физической силы, закрепленный в действующем законодательстве, но также условия и пределы их применения, если это не нарушает границ, установленных обстоятельствами, исключающими преступность деяния.

В целях устранения несогласованности пределов полномочий сотрудников полиции в применении огнестрельного оружия и необходимой обороны, в связи с необходимостью объективной оценки устраняемой угрозы и опасности, а не оценки криминальности действий лица, создающего такую угрозу, предлагаем дополнить ч. 1 ст. 23 ФЗ «О полиции» пунктом 8 следующего содержания: «8) для защиты другого лица либо себя от опасности причинения смерти или тяжкого вреда здоровью, если обеспечить безопасность иным способом не представляется возможным»[1].

На наш взгляд, следует принять более кардинальные меры, прямо разрешив применять гражданам (имеющееся в гражданском обороне) и полицейским оружие при обстоятельствах, исключающих преступность деяния. Тем самым, будет положен конец рассогласованности отраслевого и «ведомственного» законодательства и заложен фундамент для однозначной правовой оценки случаев причинения вреда охраняемым законом интересам только с точки зрения уголовного кодекса.

Конкретным примером ошибочной квалификации деяний, совершенных в условиях обоснованного риска может служить применение сотрудником полиции огнестрельного оружия для остановки транспортного средства путем его повреждения, когда водитель создает реальную опасность жизни и здоровью людей и не подчиняется неоднократным законным требованиям сотрудника полиции остановиться. Действительно, нельзя не признать, что здесь достаточно высока вероятность поражения водителя и пассажиров, находящихся в преследуемом транспортном средстве. Строгое соблюдение требования Закона о причинении вреда только транспортному средству при его остановке весьма затруднительно в силу того, что при ведении огня по колесам останавливаемого транспортного средства, в сектор обстрела попадают также водитель и пассажиры, которые в нем находятся[2]. Но содержание, которое вкладывается в данном случае в понятие «риск», означает

---

[1] Токарчук Р. Е., Милюков С. Ф. Уголовно-правовые проблемы осуществления сотрудниками полиции полномочий по применению огнестрельного оружия в целях обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2019. № 4. С. 87—95 ; Меркурьев В. В., Тараканов И. А. Особенности правовой оценки применения сотрудниками полиции огнестрельного оружия для остановки транспортного средства, создающего угрозу жизни и здоровью граждан // Open science 2.0 : collection of scientific articles. Vol. 4. Raleigh, North Carolina, USA, 2018. P. 107—117.

[2] Токарчук Р. Е., Хенцинский Е. А. Проблемы правовой регламентации пределов допустимого причинения вреда при применении сотрудниками полиции огнестрельного оружия // Обеспечение общественной безопасности и противодействие преступности: задачи, проблемы и перспективы : материалы Всерос-

лишь возможность наступления неблагоприятных последствий при реализации сотрудником полиции предоставленных ему полномочий. Иными словами, исключение преступности содеянного связывается только лишь с тем, что невозможно полностью контролировать пределы поражающего действия огнестрельного оружия и предугадать последствия его применения.

Между тем основание применения огнестрельного оружия в рассматриваемом случае определяется в Федеральном законе «О полиции», как создание водителем реальной опасности жизни и здоровью людей и неподчинение при этом неоднократным законным требованиям сотрудника полиции остановиться. В такой ситуации остановка транспортного средства необходима для того, чтобы обеспечить безопасность жизни и здоровья людей, встречающихся по пути его движения. И если, в связи с этим водителю и (или) пассажирам причиняется вред, то причинение такого вреда, если и может рассматриваться как обстоятельство, исключающее преступность деяния, то в контексте уголовно-правового режима крайней необходимости, поскольку основание применения огнестрельного оружия Закон связывает с реальной опасностью жизни и здоровью людей и неподчинением неоднократным законным требованиям сотрудника полиции об остановке[1].

Следует отметить, что сопротивление при задержании может быть только пассивным (ненасильственным), например, задерживаемый упирается, хватается руками за неподвижные предметы, запирается изнутри в помещении, салоне транспортного средства и др. Словесный или конклюдентный отказ пройти в органы власти следует расценивать лишь как неповиновение. В случае если задерживаемый начинает оказывать активное сопротивление в виде агрессивного противодействия, например, отталкивает задерживающего, наносит ему удары, преграждает путь ему или его транспортному средству, подобные действия следует пресекать, руководствуясь уже правилами о необходимой обороне[2]. Так же, на наш взгляд, следует пресекать угрозы и оскорбления со стороны задерживаемого[3].

Еще раз подчеркнем, что наличие коллизий между УК РФ и иными законами (нормативными правовыми актами) по столь важным вопросам влечет за собой вынесение незаконных (в том числе неправосудных) процессуальных решений, а главное – многочисленные человеческие жертвы. Последние (имеются в виду законы), согласно ч. 3 ст. 2 Федерального закона от 13.06.1996 № 64-ФЗ «О введении в действие Уголовного кодекса

сийской научно-практической конференции (г. Симферополь, 29 июня 2018 г.) : в 2 т. Симферополь, 2018. Т. 2. С. 191—195 ; Бокий А. Н., Токарчук Р. Е., Чобитько С. П. Недостатки правовой регламентации применения сотрудниками полиции специальных средств ограничения подвижности // Научный портал МВД России. 2018. № 4 (44). С. 72—81 ; Токарчук Р. Е. Вопросы соотношения принципов применения силы и огнестрельного оружия должностными лицами по поддержанию правопорядка и обстоятельств, исключающих преступность деяния УК РФ // Уголовная политика и культура противодействия преступности : материалы Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, 21 сентября 2018 г.) : в 2 т. Краснодар, 2018. Т. 2. С. 175—180 ; Токарчук Р. Е., Милюков С. Ф. Уголовно-правовые проблемы … ; Милюков С. Ф., Токарчук Р. Е. Некоторые особенности обратной силы уголовного закона // Уголовное право. 2019. № 6. С. 58—63.

[1] Токарчук Р. Е., Милюков С. Ф. Обратная сила изменений уголовного закона, внесенных Федеральным законом № 146-ФЗ от 17.06.2019 года, или Эффект «последовательной двойной бланкетности» // Уголовная политика и культура противодействия преступности : материалы Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, 20 сентября 2019 г.) : в 2 т. / Краснодарский университет МВД России ; редкол.: А. Л. Осипенко [и др.]. Краснодар, 2019. Т. 2. С. 255—261.

[2] Милюков С. Ф. Обстоятельства, исключающие преступность деяния // Уголовное право России. Общая часть : учебник / под ред. Г. Л. Касторского, А. И. Чучаева. СПб., 2009. С. 478.

[3] Отметим, что, несмотря на изменения УК РФ, внесенные Федеральным законом от 07.12.2011 № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», о признании утратившими силу ст.ст. 129, 130 УК РФ, норма об ответственности за оскорбление представителей власти сохранена, а за оскорбление обычных граждан установлена административная ответственность.

Российской Федерации»[1], должны применяться лишь «в части, не противоречащей Уголовному кодексу Российской Федерации». «Другие законы и иные нормативные правовые акты, действующие на территории Российской Федерации, подлежат приведению в соответствие с Уголовным кодексом Российской Федерации» (ч. 2 ст. 2 этого же Закона).

Несмотря на многочисленные предложения в полной мере распространить сферу действия норм главы 8 Уголовного кодекса России на деятельность сотрудников полиции (других правоохранительных и контролирующих министерств и ведомств)[2], указанный вопрос до сих пор остается без внимания законодателя. Предпринимаемые попытки усовершенствовать регулятивное законодательство (имеется ввиду ФЗ «О полиции») вряд ли способны изменить действительное положение дел хотя бы потому, что регулирующая функции состоит в определении (уточнении) полномочий федеральных органов, в том время как, предоставляя соответствующие права полицейским (вскрывать автомобили, проникать на территории и т.п.) происходит вторжение в сферу действия норм, урегулированных совсем другими отраслями законодательства[3], так как при этом ущемляется принцип неприкосновенности жилища, охраны собственности, наконец, свободы передвижения, что подпадает под соответствующие нормы УК России. И только УК России, включающий в свое лоно нормы главы 8, способен признавать таковые деяния не только непреступными, но даже социально-полезными и необходимыми[4].

УДК 343.346

А. В. ОСТАШОВ

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ КОНФИСКАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПРИ СОВЕРШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

25 июля 2022 года вступили поправки в УК РФ, которые позволяют изымать автомобили у граждан в пользу государства в случае, если граждане нарушили ПДД. То есть в качестве дополнительной меры пресекательного характера теперь возможна конфискация транспортного средства на основании обвинительного приговора.

Так, за совершение преступлений, предусмотренных ст.ст. 264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ, транспортное средство, за рулем которого находился не трезвый водитель, подлежит конфискации[5].

---

[1] Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Изменения, внесенные Федеральным законом от 08.12.2003 № 161-ФЗ, вступили в силу со дня официального опубликования.

[2] Никуленко А. В. Обстоятельства, исключающие преступность деяния: концептуальные основы уголовно-правовой регламентации : дис. … д-ра юрид. наук. СПб., 2019. 512 с. ; Пархоменко С. В., Милюков С. Ф., Никуленко А. В. Векторы уголовной политики в сфере правовой регламентации обстоятельств, исключающих преступность деяния // Всероссийский криминологический журнал. 2019. Т. 13, № 6. С. 992—1001 ; Милюков С. Ф., Никуленко А. В. Причинение вреда при задержании лица, совершившего общественно опасное деяние. 2-е изд., перераб. и доп. СПб., 2020. С. 235 и др. ; Никуленко А. В. Полицейская девиантность: причины и возможности преодоления // Российский девиантологический журнал. 2022. № 2 (3). С. 325—331 ; Смирнов М. А. Превышение пределов необходимой обороны в деятельности сотрудников полиции и Росгвардии : дис. … канд. юрид. наук. СПб., 2022. С. 96 и др.

[3] Милюков С. Ф., Никуленко А. В. Модернизация Федерального закона «О полиции» в сфере действия норм об обстоятельствах, исключающих преступность деяния // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2020. № 3 (61). С. 9—13.

[4] Уголовное право. Особенная часть : учебник / В. В. Бабурин, М. В. Бавсун, И. А. Белецкий [и др.] ; под ред. М. В. Бавсуна. М., 2022. 577 с.

[5] Баканов К. С., Бурцев А. А. Предупреждение фактов управления транспортным средством в состоянии опьянения на этапах получения, приостановления, прекращения и возобновления права на управление транспортным средством. М., 2021. 150 с.

Конфискацией является принудительное безвозмездное изъятие и обращение имущества в собственность государства на основании обвинительного приговора (статья 104.1 УК РФ).

Таким образом вне зависимости от вида и стоимости транспортного средства в случае совершения преступлений, связанных с управлением им в состоянии опьянения, оно будет безвозмездно обращено в доход государства.

Российские автомобилисты впервые столкнулись с такой санкцией. Данное законодательное решение свидетельствует об активно принимаемых государственных мерах по обеспечению общественной безопасности в процессе эксплуатации транспортных средств и соблюдению основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения, установленных в ст. 328 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», что вполне обусловлено современным состоянием аварийности автотранспорта на дорогах в Российской Федерации.

Хотя, следует признать, что применении в современном мире специальной конфискации, предполагающей изъятие имущества у лица, совершившего преступное деяние, имеет успех. Одним из наиболее популярных механизмов противодействия преступности, получившим распространение в большинстве государств современного мира, выступает конфискация имущества, суть которой сводится к принудительному изъятию собственности у лиц, преступивших закон. Лишение осужденного собственности значительно затрудняет его дальнейшее существование в социуме и служит серьезной превентивной мерой, особым фактором сдерживания преступности.

Дискуссия о целесообразности применения конфискации к виновникам ДТП длится уже на протяжении нескольких лет и не утихает до сих пор. Существует мнение, что применение конфискации прямо противоречит основным началам собственности. При этом ставится под сомнение незыблемость конституционного положения о праве каждого на частную собственность. Лишение преступника законно нажитого имущества также непосредственно нарушает принцип виновности, ведь члены семьи осужденного претерпевают материальные трудности и теряют возможность наследовать конфискованную собственность. Другие авторы, напротив, аргументируют необходимость данной меры тем, что конфискация, сохранившая статус дополнительного наказания, стала распространяться не на все имущество виновного, а на конкретные, поименованные в законе объекты собственности (в данном случае — транспортные средства), связанные с осуществлением преступной деятельности[1].

Так, конфискация помещена в отдельную главу УК РФ, что целесообразно не только с точки зрения удобства применения норм, но и с позиций систематизации уголовного законодательства. Расположив конфискацию в рамках главы 15.1 УК РФ раздела VI «Иные меры уголовно-правового характера», российский законодатель четко определил место данного института в отечественной уголовной системе. Следует отметить, что в УК РФ положения о конфискации имущества логично изложены в рамках трех различных норм (ст.ст. 104.1, 104.2, 104.3 УК РФ). Иначе говоря, законодательная техника в части регламентации института конфискации имущества в РФ отличается большей продуманностью. В целом можно утверждать, что российский законодатель в рамках главы 15.1 УК РФ максимально и наиболее удачно охватил все основные правила конфискации, которые, как показал сравнительно-правовой анализ, фрагментарно и разобщенно отражены в нормах законодательства иностранных государств[2].

---

[1] Коробеев А. И. Неосторожное транспортное преступление как аналог убийства: метаморфозы отечественной пенализации // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке : материалы XVII Международной научно-практической конференции (г. Москва, 23—24 января 2020 г.) / редкол.: Ю. В. Грачева [и др.]. М., 2020.

[2] Куликов А. В., Хибнерс Ю. А. Проблемы назначения и применения конфискации имущества // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2021. № 1. С. 39—45.

Несмотря на придание конфискации имущества статуса «вспомогательной» меры государственного принуждения, законодательная регламентация применения данного института по транспортным преступлениям нуждается в совершенствовании. Так, критике можно подвергнуть изложенный в п. «а» ч. 1 11 ст. 104.1 УК РФ перечень преступлений, совершение которых допускает возможность применения конфискации имущества. До сих пор не совсем ясно, по какому объединяющему признаку он построен, ведь содержащиеся в нем преступления размещены в разных главах УК РФ, а значит, имеют различные родовые и видовые объекты.

Нельзя не отметить и тенденцию постоянного пополнения обозначенной нормы новыми составами: с момента внедрения конфискации в российский уголовный закон в качестве иной меры уголовно-правового характера редакция п. «а» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ менялась более 15 раз. В процессе регламентации конфискации как меры государственного принуждения законодатель вовсе избегает перечисления категорий преступных деяний, лишь определяя виды разрешенного для изъятия имущества. Решение российского законодателя о прямом перечислении конкретных составов преступлений, в отношении которых может быть изъято имущество, видится крайне нелогичным и противоречащим зарубежным тенденциям регламентации института конфискации имущества.

Возможно, в правоприменительной практике будут возникать и такие вопросы, как исполнять применение конфискации транспортного средства у лица, неоднократно совершающего запрещенные УК РФ действия, если оно не имеет права на управление транспортным средством, либо имеет право на управление транспортным средством, но иной категории. Интересным, на наш взгляд, представляется вопрос о том, должна ли быть распространена норма на машинистов и трактористов, управляющих гусеничными и колесными тракторами, комбайнами или иными самоходными транспортными средствами, при выезде на полосу встречного движения.

УДК 343.346

С. В. ПИКАЛОВ

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УГРОЗЫ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА КАК ОБЯЗАТЕЛЬНОГО УСЛОВИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ ЗА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Статья 238 УК РФ является основной статьей, призванной уголовно-правовыми методами защитить жизнь и здоровье потребителей, однако назвать стабильной практику ее применения нельзя. В сфере оказания услуг по пассажирским перевозкам этот вопрос особенно актуален, поскольку использование источника повышенной опасности (автобус, поезд, теплоход и т.п.) изначально влечет повышенную опасность для потребителей.

Анализ судебной практики, результаты опросов сотрудников надзорных и следственных органов, показали, что усилия, направленные на ликвидацию формального подхода при решении вопроса об уголовной ответственности по ч. 1 ст. 238 УК РФ, породили новую проблему, связанную с тем, что данная статья уголовного закона практически не применяется ввиду сложности доказывания возникновения реальной угрозы (опасности) причинения вреда.

Для более полного понимания проблемы необходимо коротко остановиться на том, как менялась практика применения ст. 238 УК РФ.

До 1999 года состав преступления был «материальным» и для привлечения к ответственности требовалось наступление последствий в виде неосторожного причинения вреда здоровью человека.

Федеральным законом от 09.07.1999 № 157-ФЗ такие общественно-опасные последствия были исключены, состав преступления стал «формальным». При этом бланкетный характер статьи позволял органам следствия и судам увидеть состав преступления практически при любых технических неисправностях транспортных средств, которые использовались для оказания услуг населению (автобусы, маршрутные такси и т. п.). Потенциальная опасность таких неисправностей для жизни и здоровья потребителей исследовалась или поверхностно и в отрыве от других детерминирующих факторов (погодных условий, времени суток и т.п.), или не исследовалась вовсе. Реальная угроза (опасность) жизни и здоровью потребителей устанавливалась редко.

Обозначенная проблема в применении ч. 1 ст. 238 УК РФ активно обсуждалась в научных кругах.[1] Как верно стали подчеркивать ученые, а иногда даже и суды[2], действующий уголовный закон применительно к ч. 1 ст. 238 УК РФ требует обязательного установления наличия реальной угрозы (опасности) причинения вреда населению от технических неисправностей и нарушений правил оказания услуг. Наступление общественно-опасных последствий или угроза их наступления — обязательное условие уголовной ответственности по российскому законодательству.

Как отмечал Кудрявцев В.Н., все преступления делятся на те, что фактически причиняют опасные последствия, и те, которые создают реальную возможность их наступления. Этой квалификацией исчерпываются все составы преступлений. В противном случае правонарушитель должен привлекаться к административной ответственности.

Чтобы исключить возможность привлечения к уголовной ответственности при отсутствии общественной опасности деяния, предлагалось внести изменения в ч. 1 ст. 238 УК РФ и изложить ее как состав создания опасности.

В июне 2019 года Верховный суд РФ поддержал идею, что общественная-опасность — обязательный признак преступления, и в постановлении Пленума ВС РФ от 25.06.2019 № 18 разъяснил, что ч. 1 ст. 238 УК РФ, пункты «а», «б» ч. 2 ст. 238 УК РФ требуют, чтобы опасность услуг для жизни или здоровья человека являлась реальной. При этом о реальной опасности оказываемых (оказанных) услуг может свидетельствовать такое их качество, при котором выполнение работ или оказание услуг в обычных условиях могло привести к смерти или причинению тяжкого вреда здоровью человека. Тем самым без внесения каких-либо изменений в диспозицию ч. 1 ст. 238 УК РФ, пунктов «а», «б» ч. 2 ст. 238 УК РФ, эти статьи стали составами создания опасности.

После данных разъяснений и возникла поставленная в настоящей статье проблема.

Согласно сведениям Судебного департамента при ВС РФ[3], количество лиц, привлеченных к ответственности по ст. 238 УК РФ выглядит следующим образом:

1-е полугодие 2018 г.: ч. 1 ст. 238 УК РФ — 1574; ч. 2 ст. 238 УК РФ — 507; ч. 3 ст. 238 УК РФ — 11;

1-е полугодие 2019 г.: ч. 1 ст. 238 УК РФ — 1073; ч. 2 ст. 238 УК РФ — 367; ч. 3 ст. 238 УК РФ — 7;

1-е полугодие 2020 г.: ч. 1 ст. 238 УК РФ — 282; ч. 2 ст. 238 УК РФ — 102; ч. 3 ст. 238 УК РФ — 8;

1-е полугодие 2021 г.: ч. 1 ст. 238 УК РФ — 278; ч. 2 ст. 238 УК РФ — 90; ч. 3 ст. 238 УК РФ — 12;

---

[1] Бурлаков В. Н. Охрана здоровья населения в сфере товарного рынка: уголовно-правовые и криминологические вопросы // Всероссийский криминологический журнал. 2018. Т. 12, № 2. С. 178—189.

[2] Апелляционное постановление Иркутского областного суда от 9 июня 2018 г. по делу № 22-1619/2018. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: http://www.cdep.ru/?id=79 (дата обращения: 14.11.2022).

1-е полугодие 2022 г.: ч. 1 ст. 238 УК РФ — 288; ч. 2 ст. 238 УК РФ — 81; ч. 3 ст. 238 УК РФ — 6.

Отсутствие понимания, какая совокупность действий (бездействий), технических неисправностей транспортных средств и иных детерминирующих факторов влекут реальную опасность для жизни и здоровья потребителей, на практике привело к тому, что ч. 1 ст. 238 УК РФ практически не применяется, а те немногочисленные дела, которые доходят до судов, разрешаются по-разному.

Так, А. оказывал услуги по перевозке пассажиров на автобусе, имеющем технические неисправности, а именно наличие установленных на транспортном средстве различных шин. Отменяя приговор, суд кассационной инстанции указал, что нижестоящий суд фактически обошел вопрос о наличии реальной опасности для жизни и здоровья пассажиров. Реальная опасность должна оцениваться с учетом имевших место в данной обстановке всей совокупности объективных и субъективных факторов, а не только исходя из факта наличия на автомобиле различных шин[1].

В другом деле Р., состоящий в должности капитана-механика пассажирского теплохода «Золушка», 16.06.2022, находясь на причале по Наб. реки Фонтанки, осуществлял деятельность, связанную с оказанием услуг по прогулочному плаванию для 31 пассажира, среди которых 26 детей, являющихся учащимися 9 класса. Р. не проведя инструктаж на судне, в том числе о местах размещения и способе надевания спасательных жилетов, находясь в алкогольном опьянении, начал управление теплоходом с выходом к акватории реки Нева. Позднее произошла поломка топливоподкачивающего насоса, в результате которой теплоход вынужден был совершать движение по реке без возможности управления им, после чего при непосредственной помощи теплохода «Кассандра» он был пришвартован к причальной стенке. За все это время Р. не выдал пассажирам спасательные жилеты. Суд уголовное дело прекратил с назначением судебного штрафа[2].

В другом деле суд пришел к выводу, что превышение норм пассажировместимости теплохода (66 человек при норме в 50 человек), что влияет на управляемость, маневренность, непотопляемость и плавучесть судна, в совокупности с отсутствием спасательных жилетов по числу пассажиров, непроведением инструктажа и использования теплохода в технически неисправном состоянии создавали реальную угрозу безопасности жизни и здоровья пассажиров[3].

Если суммировать признаки возникновения реальной опасности при оказании некачественных услуг, которые отражены в постановлении Пленума ВС РФ от 25.06.2019 № 18 и в опубликованных судебных актах[4], на которые, несомненно, ориентируются следственные органы, то они получаются следующими:

— качество услуг должно быть таким, которое в обычных условиях может повлечь смерть или причинение тяжкого вреда здоровью человека;

— опасность услуги наступает непосредственно при ее оказании;

— опасность услуги не должна быть опосредствована какими-либо вероятностными и предполагаемыми условиями.

Получилось, что широкое определение «реальной опасности», раскрывается через другие признаки, не более конкретные. Сразу стоит отметить, что данные признаки яв-

---

[1] Обобщение практики судебной коллегии по уголовным делам Второго кассационного суда общей юрисдикции № 1 (2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Дзержинский районный суд г. Санкт-Петербурга : офиц. сайт. URL: https://dzr.spb.sudrf.ru/ modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=case&case_id=642130216&case_uid=afbc4d6f-e810-40dd-94cc-5c3ca6da14be&delo_id=1540006 (дата обращения: 20.11.2022).

[3] Кассационное определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 21 декабря 2021 г. № 7У-12720/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Апелляционное постановление Иркутского областного суда от 9 июня 2018 г. по делу № 22-1619/2018. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ляются корректными, но имеют разное содержание и не всегда применимы к одним и тем же событиям.

В доктрине уголовного права сформулированы идеи, применение которых позволяет раскрыть содержание «реальной опасности», а также особенности ее установления при оказании некачественных услуг.

Кудрявцев В.Н. справедливо отмечал, что возможность наступления вреда (реальная опасность) — промежуточный этап между деянием и фактическими общественно-опасными последствиями. Возможность причинения вреда есть изменение окружающих условий, которое влечет или может повлечь фактический вред объекту преступления.

Появляются реальные, пишет Кузнецова Н.Ф., конкретные условия, которые при последующем беспрепятственном их развитии должны вылиться в прямой ущерб [1]. В данной конкретной обстановке сошлись все условия для наступления этих последствий, т. е. имелись факторы, которые при дальнейшем развитии событий могли бы вызвать наступление вреда[2]. В качестве примера, Кудрявцев В.Н. приводит уголовное дело кочегара парохода М., который самовольно оставил вахту у парового котла и ушел спать в каюту. Оставление без надзора работающего парового котла создавало явную угрозу аварии.

Одновременно важно понимать, отмечают ученые, что создание опасных условий беспрепятственного развития событий не всегда выливается в прямой ущерб. Реальные вредные последствия могут и не наступить или в результате сознательного их предотвращения самим нарушителем, или в результате действий третьих лиц, или в силу действий объективных случайностей (реакция водителя встречного автомобиля). Для оценки того могло ли действие повлечь реальные вредные последствия или не могло, следует учитывать способ действия, характер возможных последствий и обстановку преступления.

Если возможность наступления вреда — промежуточный этап, то оценка преступления на предмет возникновения реальной опасности наступления вредных последствий может быть дана по итогам моделирования схожей ситуации, но с наступившими вредными последствиями. То есть правоприменитель должен ответить на вопрос, если бы конкретные неисправности транспорта в установленных условиях оказания услуг привели бы к условной смерти потребителя (пассажира), подлежал бы «водитель» ответственности по п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ. Если ответ утвердительный — реальная опасность налицо. Оценка дается с позиции теории причинно-следственных связей.

Правила эксплуатации транспорта защищают от конкретных вредных последствий, которые такие правила предотвращают («дворники» должны работать в дождь). И если события развиваются в условиях, когда от наступления вредных последствий как раз и защищало бы соблюдение правила, которое сейчас нарушено, то при моделировании причинно-следственных связей однозначно следует прийти к выводу, что данное нарушение создало реальную опасность, которая может перерасти в опасные последствия.

Для того чтобы признать наличие причинной связи между деянием и последствиями, требуется доказать, что незаконное деяние лица было необходимым условием наступления вредного последствия.[3] Необходимо ответить на вопрос: могло ли соответствующее действие, если бы обвиняемый его выполнил (сделал то, что должно), предотвратить наступление вредного результата.

Для большей эффективности такого моделирования важно дать правильную оценку как самому незаконному действию (бездействию), так и случайным факторам, которые могут повлиять на условные последствия.

---

[1] Кузнецова Н. Ф. Значение преступных последствий для уголовной ответственности. М., 1958. С. 24.

[2] Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. М., 1960. С. 178.

[3] Там же. С. 197.

Вмешательство во время развития причинной связи других независимых факторов может существенным образом изменить ее течение. Вероятнее всего, в связи с этим п. 2 постановления Пленума ВС РФ от 25.06.2019 № 18 указывает, что опасность должна оцениваться в «обычных условиях» развития преступления («дворники» машины должны работать в дождь). Тогда такие «обычные условия» — отражение «адекватной теории причинности»[1], что сразу делает указанный признак значимым.

Важно понимать, что определенные случайные факторы учитываются в первую очередь при нормативном регулировании.

Свойства источников повышенной опасности обусловили детальную регламентацию безопасного их использования[2]. Причиной аварии могут выступать случайные факторы. Но это не освобождает от ответственности лиц, создавших опасность, поскольку в обязанности таких лиц и входило предусмотреть и предупредить такие случайности. Повышенная опасность транспортных средств обуславливает расширение пределов уголовной ответственности для работников транспорта: они иногда должны иметь ввиду возможность не только правильного поведения пассажиров, но и неправильного, и поэтому должны нести ответственность иногда даже в тех случаях, когда непосредственные последствия наступили ввиду действий самого пассажира. Однако это не общее правило и применяется только к случаям наличия прямого регулирования такой ответственности.

Оценивая значимость возможных случайных сил, необходимо учитывать круг обязанностей сотрудников транспорта. Зачастую закон возлагает на них повышенную ответственность по предотвращению случайностей, а значит, такие случайности не должны учитываться при моделировании последствий.

УДК 343.346

В. М. ПОЛТАРЖИЦКАЯ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В соответствии со статистическими данными, представленными Госавтоинспекцией, за период с 01 января 2022 года по 31 октября 2022 года на территории Российской Федерации произошло 103 912 дорожно-транспортных происшествий, при этом, в среднем, каждый месяц количество подобных случаев увеличивается. Так, в январе 2022 года зарегистрировано 8 724 ДТП, а в октябре уже 11 991 ДТП. В результате дорожно-транспортных происшествий за указанный период погибло 11 501 человек, было ранено 130 698 человек. За аналогичный период в 2021 году произошло, 109 911 дорожно-транспортных происшествий, а в 2020 году 120 999 ДТП. То есть за последние 3 года количество ДТП снижается. Если говорить о последствиях анализируемых деяний, за январь—октябрь 2021 года погибло 12 123 человека, а в 2020 году за тот же период — 13 220 человек.

Исходя из этого можно сделать вывод, что процесс регулирования дорожного движения происходит успешно и меры по повышению степени безопасности пассажиров, водителей и пешеходов работают эффективно.

Однако, количество фактов нарушения правил дорожного движения, повлекших за собой наступление уголовной или административной ответственности, все так же превышает 100 тысяч деяний.

---

[1] Церетели Т. В. Причинная связь в уголовном праве. 2-е изд., испр. и доп. М., 1963. С. 99.

[2] Дагель П. С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1977. С. 50.

Соответственно, необходимо модифицировать указанные меры в сторону их улучшения, так как различия в 6—10 тысяч фактов не являются коренными, к тому же, различие между указанными деяниями с 2020 по 2021 год выше, чем с 2021 по 2022 год[1], то есть улучшения есть, но темп замедляется.

Дорожно-транспортные происшествия, по своей сути, являются одной из основных причин гибели и травматизма людей, что несет за собой негативные медицинские и демографические последствия. Касательно медицинских последствий - проблематика заключается в повышении нагрузки медицинских работников и медицинских подразделений при обслуживании пострадавших; увеличение количества лиц, страдающих различными заболеваниями, как физическими, так и психическими, что ухудшает уровень здоровья населения.

Самые первостепенные по значимости демографические последствия заключаются в том, что большая частота гибели пострадавших от ДТП приводит к уменьшению населения. Кроме того, женщины, получившие определенные травмы, могут потерять возможность реализации функции продолжения рода. Помимо явных проблем, дорожно-транспортные происшествия несут за собой негативные социально-экономические последствия.

Так, лица, получив травму, имеют возможность претерпеть трудности для собственной реализации в виде потери трудоспособности. К сожалению, данное явление, в добавок, отрицательно влияет на экономику страны. Когда государство теряет свободные рабочие руки, процесс производств усложняется и ухудшается, тем самым причиняя дополнительный ущерб работникам в виде повышения нагрузки, а предприятиям — в виде ошибок на производстве или отставания от плана работ.

В том числе, дорожно-транспортные происшествия влияют на экономику страны в смысле необходимости производства отдельных выплат по инвалидности, потере кормильца, нетрудоспособности и выплат на реабилитацию. Кроме того, дорожные службы и иные организации обязаны производить восстановление поврежденного дорожного покрытия и элементов дорог, а также дорожных знаков, различных ограждающих элементов и иных сооружений, прилегающих к дорогам[2], что приводит к лишним растратам.

Большая часть дорожно-транспортных происшествий, а именно около 80—90 %, происходит по вине человека, и только 10—20 % в результате возникновения технических неисправностей[3].

Это свидетельствует о том, что существует высокая степень вероятности установления достаточных условий и обстоятельств для жизнедеятельности людей, при котором количество ДТП будет сильно снижено или вред от них будет значительно уменьшен. Так, из-за нарушения ПДД водителями, за период с января по октябрь 2022 года произошло 90 752 случая из 103 912, а по вине пешеходов — 10 240 случаев, то есть, 87 % от всех случаев происходит именно по вине тех людей, которые обязаны проходить специализированное обучение и медицинские комиссии для того, чтобы получить право на управление транспортным средством.

При этом, предполагается, что именно данные участники дорожного движения должны максимально возможно соблюдать предусмотренные законодательством Российской Федерации правила поведения на дорогах и обеспечения безопасности лиц и транспортных средств.

---

[1] Показатели состояния безопасности дорожного движения (гистограмма) // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 15.11.2022).

[2] Лазаренко О. Н. Социально-экономические последствия дорожно-транспортных происшествий // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 10. С. 10—16.

[3] Гольчевский В. Ф., Ермаков А. Р., Думнов С. Н. Сравнительный анализ факторов, влияющих на безопасность дорожного движения // Вестник Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2015. № 2. С. 61—70.

Однако не стоит игнорировать тот факт, что зачастую сложившиеся на дорогах обстоятельства могут не позволить водителю в конкретный момент времени предпринять соответствующие действия, чтобы аварийную ситуацию предотвратить: 8 576 дорожно-транспортных происшествий происходит в результате нарушения водителями правил дорожного движения в состоянии опьянения, то есть почти 10 % от всего количества ДТП, следовательно, данная проблема является для безопасности дорожного движения одной из основных. Еще одной важной задачей для реализации безопасного дорожного движения как водителями, так и пешеходами является проблематика инфраструктуры дорог.

Зачастую, дорожно-транспортные происшествия происходят, когда автомобили не имеют возможности правильно разъехаться по дорожному полотну, перестроиться, развернуться, повернуть или пропустить пешеходов. Каждый из таких фактов происходит в связи с недостаточным или излишним разветвлением дорог, слишком узкими проезжими частями, некачественным дорожным покрытием, неправильно установленными дорожными знаками, неправильным оборудованием и формированием перекрестков, ошибками при разметке дорог или неправильным выбором места для пешеходного перехода.

Очевидно, что такие ситуации возникают не всегда по вине дорожных рабочих и строителей, но и по вине конструкторов, планировщиков и архитекторов, которые, в некоторых случаях, могут реализовать правильно намеченный план некорректно в связи с внезапно возникшими изменениями типа погодных условий; различиями инфраструктуры с другими городами, областями или государствами; аварийными ситуациями, связанными не только с дорожно-транспортными происшествиями, но и, например, с авариями теплосетей.

В результате подобной реализации событий, водитель может принять неправильное решение, касательно осуществления маневров, или неправильно сфокусировать внимание, по причине формирования решения по последующему направлению движения в связи с неожиданно изменившейся схемой дорог[1].

Следующей частой причиной дорожно-транспортных происшествий является неисправность легкового автомобиля, грузового автомобиля, мотоцикла или иного транспортного средства, которая впоследствии стала предметом аварийных обстоятельств. Это может быть вызвано как несоответствием техники обслуживания транспортного средства необходимым условиям и факторам, так и истечение крайнего срока безопасной эксплуатации, заявленного производителем.

Транспортные средства обязаны проходить технический осмотр[2], но часто это происходит только перед тем, как поставить транспорт на учет, соответственно, зачастую данное мероприятие происходит очень редко, доходя до единоразового факта за 10 лет. Соответственно, за такой срок механическое состояние транспортного средства может быть доведено до крайне негативного и несоответствующего задачам дорожного движения состояния.

Как было указано ранее, исходя из исследований Гольчевского, Ермакова и Думнова[3], на долю ДТП по техногенным и техническим причинам выходит около 10 % от всех ДТП, однако, если учитывать, что за анализируемый нами в работе период, а именно 10 месяцев, произошло около 100 000 ДТП, то количество ДТП, произошедших по данной причине, приравнивается к 10 000, что также несет несоизмеримый ущерб для общества.

По мнению преподавателей Санкт-Петербургского университета МВД России И.В. Тертычной и Н.В. Рагозиной, в практике наиболее распространенным обстоятельством, способствующим совершению дорожно-транспортных преступлений, является

---

[1] Афонин В. В. Причины и условия возникновения дорожно-транспортных происшествий // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2019. № 3 (80). С. 11—14.

[2] О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : текст с изм. и доп. на 27 окт. 2022 г. П. 1 ст. 17. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Гольчевский В. Ф., Ермаков А. Р., Думнов С. Н. Указ. соч.

превышение скорости[1]. Данное явление очень распространено в дорожном движении, так как по закону ответственность за превышение скорости наступает только тогда, когда превышение скорости больше чем на 19 км/ч.

То есть водители постоянно нарушают установленную законом разрешенную скорость движения транспортных средств, однако не доходят крайней степени общественной опасности своего деяния, поэтому не несут ответственности и не стремятся данное правило дорожного движения соблюдать. Соответственно, очевидно, что такая большая разница допустимой и недопустимой скорости в соответствии с административным законодательством может сильно менять степень безопасности дорожного движения, поэтому можно прийти к выводу, что данное ухищрение законодательства необходимо упразднить.

В конце концов, большой проблемой для современного общества является простота получения водительского удостоверения, часто, без наличия должной подготовки и обучения. Иными словами, коррупция в обществе повлияла даже на то, что лица, которые должным образом не умеют управлять автомобилем, участвуют в дорожном движении, не говоря уже о том, что такие водители в чрезвычайных условиях не смогут справиться с резко возникшей аварийной ситуацией в связи с тотальным отсутствием необходимых навыков, усугубленным отсутствием опыта вождения[2].

В соответствии с проведенным анализом, опираясь на научные исследования ученых-правоведов, можно вычленить вариант наиболее идеальной ситуации, при которой вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия стремится к нулю или очень низкая. Такой образ позволит нам продумать, какие меры для подобного развития ситуации на дорогах необходимо предпринять и какими способами и методами при этом будут пользоваться ученые, законодатели и правоприменители. Чтобы дорожно-транспортного происшествия можно было избежать, необходимо, во-первых, тщательно готовить лиц, которые обучаются навыкам вождения, в том числе включая в программу проигрывание возможных ситуаций, которые могут повлечь за собой аварийное состояние. Далее необходимо тщательнее контролировать коррупционные проявления среди сотрудников Госавтоинспекции и Управлений ГИБДД, применяя при этом более жесткие меры уголовного наказания к лицам, чьи преступные деяния в этой сфере были установлены и к тем, кто проявил халатность или сокрытие фактов преступной деятельности при их выявлении.

Помимо всего прочего, необходимо искоренить возможность дачи взятки инспекторам ДПС для избегания наказания за нарушение правил дорожного движения непосредственно в момент нарушения или сразу после для того, чтобы лица, управляющие транспортным средством, относились к процессу управления транспортными средствами тщательнее и были внимательнее в отношении пешеходов, как переходящих дорогу в положенных и неположенных местах, так и в отношении дорожных знаков, изменения дорожных полос по пути движения транспорта, не исключая принятия соответствующих текущим погодным или иным техногенно возникшим условиям своевременных мер.

Также нельзя игнорировать одно из косвенных коррупционных явлений, выражающихся в превышении сотрудниками полиции личных интересов над служебными, а именно возникновение некого прототипа конфликта интересов, когда возможность выявления нарушения правил дорожного движения может привести к карательным мерам со стороны вышестоящих должностных лиц.

Относительно данного вопроса предполагается повышение ответственности для должностных лиц органов государственной власти, в особенности, органов исполнительной власти при нарушении законодательства Российской Федерации в сравнении с гражданскими лицами.

---

[1] Тертычная И. В., Рагозина Н. В. Расследование дорожно-транспортных преступлений : курс лекций. СПб., 2014. С. 10—11.

[2] Афонин В. В. Указ. соч.

Касательно дорожной инфраструктуры, предполагается, что будет полезным повышать уровень правовой грамотности населения для того, чтобы пешеходы и водители могли вносить актуальные предложения законодателям и сотрудникам Госавтоинспекции и ГИБДД по поводу ее модификации в соответствии с потребностями и должным уровнем необходимой безопасности.

К тому же, важно повышать профессиональный уровень специалистов, в чьи полномочия входят данные изменения для того, чтобы свести степень ошибок при проектировании дорог и планировании дорожного движения на конкретных участках дорог к минимуму.

Кроме того, важно повышать уровень технической оснащенности всех специалистов, чья деятельность взаимодействует с дорожным движением и непосредственно влияет на его безопасность, удобство и скоростные параметры, в том числе, устанавливая особое аппаратно-техническое оборудование по периметру проезжих частей, тротуаров и других элементов дороги в целях усиления контроля за дорожным движением, полноценного его регулирования и принятия специальных мер воздействия на участников дорожного движения «здесь и сейчас», чтобы предотвращать возможные аварийные ситуации, а в случае их возникновения — для поиска виновных лиц и привлечения их к ответственности.

Данные идеи предполагают их комплексную реализацию для получения результата, требуемого обстоятельствами высокой статистики совершения дорожно-транспортных происшествий, последствием чего становится большое количество погибших и раненых от таких происшествий. Однако, на данном этапе функционирования общества государство ограничивается полумерами, так как ситуация с дорожно-транспортными происшествиями пока не кажется критической, но простой анализ подобных деяний свидетельствует об обратном.

К сожалению, это еще вызвано тем, что водители и пешеходы все так же продолжат рассчитывать на лучшее стечение обстоятельств и пытаться нарушить ПДД с целью «ускорения» своего передвижения или повышения его «удобства». Поэтому, самый первой мерой, которая должна быть реализована для начала сложного и многопланового процесса предупреждения дорожно-транспортных происшествий, является повышение уровня правовой грамотности населения в данной сфере, опираясь на положения и нормы, в первую очередь Постановления Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 №1090 с самого раннего возраста.

А следующей мерой, направленной на коренное изменение ситуации, связанной с установлением безопасного дорожного движения с минимально возможным количеством аварийных ситуаций, является установление большого количества автоматизированных систем фиксации нарушений дорожного движения на всей протяженности дорого, предназначенных для движения транспортных средств[1].

Данная мера позволит изменить отношения участников дорожного движения к нарушению его правил, усилить страх перед ответственностью за правонарушения и преступления, так как лица будут понимать, что любые подобные факты независимо от места и времени их совершения будут выявлены вместе с субъектом их реализации.

Чтобы предотвратить последствия технических ошибок от функционирования подобных автоматизированных систем, необходимо также увеличить количество постов ДПС на территории всех проезжих частей, для чего необходимо увеличить штат сотрудников МВД России. Такая мера будет способна к реализации после улучшения условий служебной деятельности сотрудников правоохранительных органов, в том числе с материальной стороны.

---

[1] Мартынюк С. Н., Косовский В. Б. Использование автоматизированных систем видеонаблюдения в обеспечении безопасности дорожного движения // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2022. № 2. С. 25—30.

УДК 343.346

Е. Н. РАХМАНОВА,
А. Д. КОНДРАШЕНКО

ПРОБЛЕМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРЕДМЕТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ

В эру технологического прогресса, когда активно внедряются все новые и новые технологии, в нашу жизнь помимо автомобилей, автобусов, трамваев и мотоциклов стремительно ворвались электромеханические транспортные средства — электросамокаты, скейборды, сигвеи, моноколеса, гироскутеры и т. д. Причем особое распространение в силу их доступной стоимости, возможности эксплуатации на дорогах без водительских прав и страховки получили, прежде всего, электросамокаты. По данным М-Видео и Эльдарадо только за январь-апрель 2022 года их продажа по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросла в два раза. Причем, 85 % продаж приходится именно на электросамокаты[1].

Этот вид транспорта многим кажется практичным и удобным решением для переезда на короткие расстояния. При этом, поскольку на них можно развить достаточно высокую скорость, неизбежна потеря управления и столкновение с другими участниками дорожного движения.

Согласно опубликованным исследованиям в общей сложности 50 % опрошенных пользователей электросамокатов не используют шлем. 45 % признают, что превышали предел скорости, установленный для данного вида транспортных средств более чем один раз. Наконец, только 14 % указали, что помнят о нарушении правил дорожного движения[2].

По данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, в первом полугодии 2022 года по сравнению с тем же периодом в 2021 году число дорожно-транспортных происшествий с участием электромеханических транспортных средств или средств индивидуальной мобильности (СИМ) увеличилось на 174 %, число погибших — на 100 %, раненых — на 176,8 %. «Самым аварийным регионом стала Москва — 94 ДТП, на втором месте — Петербург 57, на третьем — Краснодарский край»[3].

В настоящее время к предметам преступления, предусмотренного в ст. 264 УК РФ относятся автомобиль, трамвай и другие механические транспортные средства (трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, для управления которыми предоставляется специальное право).

Сразу необходимо оговориться, что данная норма была принята в 1996 году, когда о большинстве современных электромеханических транспортных средств законодатель не знал, а практика их использования в качестве транспортного средства отсутствовала.

С 1996 года правительство России неоднократно изменяло и дополняло Правила дорожного движения Российской Федерации. Так, в Постановлении Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2441 «О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» в числе транспортных средств указаны в т. ч. велосипед, гибридный автомобиль, механическое транспортное

---

[1] Популярность электросамокатов // РИАМО : сайт. URL: https://riamo.ru/article/560231/novye-pravila-dlya-elektrosamokatov-chto-nuzhno-znat-v-2022-godu-xl (дата обращения: 02.11.2022).

[2] More than 70% of electric scooter users commit traffic violations on a daily basis. URL: https://crast.net/43977/more-than-70-of-electric-scooter-users-commit-traffic-violations-on-a-daily-basis/ (дата обращения: 02.11.2022).

[3] Число ДТП с электросамокатами в РФ увеличилось почти втрое // Российская газета. 2022. 5 авг. URL: https://rg.ru/2022/08/05/opasno-dvuhkolesnye-edut.html (дата обращения: 02.11.2022).

средство, приводимое в движение двигателем (тракторы и самоходные машины, а также мопед, мотоцикл и электромобиль)[1].

Под самоходными машинами понимаются тракторы, самоходные дорожно-строительные машины, а также иные самоходные машины, в частности, коммунальные, сельскохозяйственные и другие, которые должны иметь двигатель внутреннего сгорания объемом «свыше 50 куб. сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 киловатт (за исключением наземных самоходных устройств категории «L», «M», «N» на колесном ходу с мощностью двигателя (двигателей) более 4 киловатт или с максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час», а также «прицепы (полуприцепы) самоходных машин, на которые оформляются паспорта самоходной машины и других видов техники (электронные паспорта самоходной машины и других видов техники)»[2].

В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 24 мая 2016 г. № 22 «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 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» указывается, что предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ являются «автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины»[3].

В последнее время как реакция на многочисленные публикации о дорожно-транспортных происшествиях, участниками и виновниками которых были лица, управляющие электросамокатами, электроскейтбордами, гироскутерами, сегвеями и другими аналогичными устройствами, начали высказываться мнения о необходимости признания данных устройств в качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ[4].

В этом смысле представляет определенный интерес опыт некоторых зарубежных стран: одни относятся к ним как к автомобилям, другие — как к транспортным средствам, а третьи приравнивают их к велосипедам. Но большинство согласны с необходимостью ограничения для них скорости — от 20 до 25 км/ч.

Так, в Германии до принятия специального постановления в 2019 году использование электросамокатов было запрещено. С 2019 года перемещаться на них можно на всех городских дорогах, включая дороги с ограничением скорости до 50 км/ ч. Разрешение на

---

[1] О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации : Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2441. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] О техническом осмотре самоходных машин и других видов техники : Постановление Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2013 г. № 1013 : текст с изм. и доп. на 26 окт. 2020 г. Доступ и справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] О внесении изменений в постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 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» : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 мая 2016 г. № 22. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Волков П. А., Кеменяш Ю. В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина. 2021. № 1. С. 51—55 ; Тиницкая Е. Р. Проблемы привлечения к уголовной ответственности лиц, управляющих электросамокатами // Научный прогресс как ключевой фактор развития сферы знаний : сборник научных трудов. Казань, 2020. С. 42—45 ; Юнг А. А., Шевцова А. Г. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения // Современная наука. 2021. № (2). С. 31—36.

использование их на таких участках движения обозначается дорожным знаком «Легкие электромобили разрешены». При этом на пешеходных дорожках их использование запрещено даже при выключенном двигателе. Электросамокаты считаются легкими персональными электрическими транспортными средствами, которые могут перевозить только одного человека. Но для езды на нем не требуются ни права, ни шлем, хотя страхование обязательно. Минимальный возраст вождения – 14 лет[1].

В Бельгии 1 июля 2022 г. вступили в силу федеральные законы об использовании электросамокатов, которые считаются транспортными средствами. При использовании на дорогах к ним относятся так же, как к велосипедам, которые могут развивать скорость до 18 км/ч. Минимальный возраст вождения — 18 лет, а максимальная разрешенная скорость — 25 км/ч. Ношение шлема не требуется. Их можно парковать в местах, предназначенных для велосипедов[2].

Как и во многих странах ЕС, электросамокаты в Бельгии становятся все более популярным средством передвижения. В результате согласно данным опубликованным федеральной полицией количество аварий с их участием с человеческими жертвами утроилось по сравнению с прошлым годом.

Пользователи электросамокатов или любого другого моторизованного транспорта приравнены к велосипедистам. Фактически, электросамокатам не разрешается ездить по тротуарам, местные власти могут также запретить движение по пешеходным зонам.

В случае, если они разрешены (обозначены знаком), то должны двигаться в пешеходном темпе (5 км/ч) и всегда уступать дорогу пешеходам, запрещено кататься на них вдвоем и более. Кроме того, новые правила вводят минимальный возрастной ценз. Данные правила применяются ко всем моторизованным транспортным средствам, под которыми понимаются автомобили с одним или более колесами, максимальная скорость которых по конструкции ограничена 25 км\ч.

Это не только электрические самокаты, но и моноколеса, электрические скейтборды, электрические инвалидные коляски и т.д. В случае, если электросамокаты развивают скорость свыше 50 км/ч, они считаются мопедами, которые также как и в российском законодательстве, признаются механическими транспортными средствами, и в соответствии с Регламентом ЕС 168/2013 должны быть зарегистрированы в качестве таковых[3].

Брюссель вводит еще более строгие правила. В дополнение к федеральным правилам Брюссельский столичный регион принял решение ограничить скорость самокатов в пешеходных зонах и количество самокатов на одного человека. Максимальная скорость для них в основных пешеходных зонах установлена до 8 км/ч.

В Дании моноколеса, электросамокаты и т. п. приравнены к велосипедам и на них распространяются правила дорожного движения для велосипедистов[4].

В свою очередь, например, в штате Орегон (США) «транспортное средство» определяется как «любое устройство, на котором или с помощью которого любое лицо или имущество перевозятся или могут перемещаться по дорогам общего пользования,

---

[1] Germany: Regulation to Allow Use of E-scooters on Public Roads Enacted // LIBRARY. 2019. 25 June. URL: https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2019-06-25/germany-regulation-to-allow-use-of-e-scooters-on-public-roads-enacted/ (дата обращения: 04.11.2022).

[2] Stricter rules for e-scooters: New law in Brussels goes further than the Belgian one. URL: https://www.eltis.org/in-brief/news/stricter-rules-e-scooters-new-law-brussels-goes-further-belgian-one (дата обращения: 04.11.2022).

[3] Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32013R0168 (дата обращения: 04.11.2022).

[4] Road Rules ans Traffic Regulation in Denmark - Driving Nuances. URL: https://www.orangesmile.com/carrental/denmark/traffic_rules_habits.htm (дата обращения: 04.11.2022).

и включает транспортные средства, которые приводятся в движение или приводятся в действие любыми средствами»[1]. Иначе говоря, электросамокат является «транспортным средством».

В Великобритании специальное законодательство для подобных средств передвижения пока отсутствует, и к ним применяются правила для автомобилей[2].

Все это позволяет говорить, что на данный момент единое отношение к указанным средствам передвижения не выработано. Но, учитывая, что в результате столкновения с пешеходом, последнему может быть причинен вред здоровью либо даже возможен летальный исход, например, в Испании в подобных случаях возможна ответственность за причинение смерти по неосторожности (ст. 142 УК Испании), либо за причинение вреда здоровью (ст. 152 УК Испании)[3]. Но если данные средства передвижения были модифицированы и приобрели характеристики, позволяющие их считать автомобилем или мопедом, они становятся механическим транспортным средством, иначе говоря, их признают в качестве предмета преступления[4].

1 марта 2023 года вступят в силу изменения Правил дорожного движения[5]. Электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и другие аналогичные устройства получают особый статус — средства индивидуальной мобильности (СИМ). В проекте постановления «О внесении изменений в постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090», подготовленном Минтрансом России, под средствами индивидуальной мобильности предлагается понимать устройство, «предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека, за исключением велосипедов и инвалидных колясок. Это могут быть роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные аналогичные средства» (Проект постановления «О внесении изменений в постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090»[6]).

Но нормативного правового акта, закрепляющее данное понятие, пока нет, также как и отсутствует нормативное определение понятия «электросамокат».

Согласно новым ПДД на лиц, использующих данные средства передвижения, распространяются требования, предъявляемые к пешеходам. Они могут двигаться со скоростью не более 25 км/ч и только по тротуарам, вело- и пешеходным дорожкам, либо в случае отсутствия дорожек и тротуаров – по обочинам (п. 4.1 ПДД). На электросамокаты не распространяется правило о государственной регистрации транспортного средства, получения права на управление.

---

[1] Can you get a DUII on an electric scooter? URL: https://blog.reynoldsdefensefirm.com/dui-law/electric-scooter-considered-vehicle/ (дата обращения: 04.11.2022).

[2] Road Traffic Act 1998. URL: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents and Highway Act 1835 (дата обращения: 04.11.2022).

[3] Crimal Code of Spain. URL: https://documents.law.yale.edu/sites/default/files/criminal_code_spain.pdf (дата обращения: 04.11.2022).

[4] Vargas Cabrera, Bartolomé Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal. URL: https://diariolaley.laleynext.es/dll/2019/01/09/movilidad-sostenible-y-responsabilidad-penal-de-conductores-de-bicicletas-y-vehiculos-de-movilidad-personal (дата обращения: 04.11.2022).

[5] О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации : Постановление Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Документ не вступил в силу.

[6] Доступ через информ.-правовой портал «Гарант».

Но, если электросамокат обладает мощностью более чем 4 кВт и он может развить скорость свыше 50 км/ч, то по своим характеристикам он близок к мопедам или квадрациклам, которые относятся к транспортным средствам, максимальная скорость которых не превышает 50 км/ч, а номинальная максимальная мощность в режиме длительной нагрузки составляет более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

На это обратил внимание представитель правительства РФ в Верховном суде, выступая по делу Чепечяна, говоря о том, что «полный перечень всех возможных видов средств передвижения невозможно определить, кроме того, водители электросамокатов в отдельную категорию участников дорожного движения пока не выделены. Однако некоторые из этих устройств по характеристикам находятся в пределах пороговых значений, установленных ПДД для мопедов или мотоциклов, являющихся мототранспортными средствами категории «L». Иначе говоря, подобные средства индивидуальной мобильности при превышении пороговых значений скорости могут явиться участником дорожно-транспортного происшествия, причинив им вред жизни и здоровью», а также и прохожим. Его слова подтверждают А.А. Юнг и А.Г. Шевцова. Они пишут в этой связи, что «вероятность гибели пешехода при столкновении с транспортным средством увеличивается с ростом скорости столкновения. Опираясь на статистические данные, можно сделать вывод, что при столкновении с пешеходом на скорости 30 км/ч 90 % пешеходов остаются в живых, в то время как столкновения на скорости 50 км/ч приводят к гибели 80 % пешеходов»[1].

В этой связи неизбежно возникает вопрос можно ли владельца или лица, управляющего данным средством, привлечь к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ. Отсутствие единого подхода к данной проблеме создает правовую неопределенность в определении ответственности за ущерб и травмы, причиненные новыми транспортными средствами. В результате остаются незащищенными как пользователи электросамокатов, так и пострадавшие в результате несчастных случаев с их участием. Именно поэтому и в связи с тем, что электрические транспортные средства не менее опасны, чем механические, диспозицию ст. 264 УК РФ необходимо, по нашему мнению, дополнить понятием «транспортные средства, приводимые в движение эдектродвигателем».

УДК 343.346

Д. Е. РОГАЧЕВ

КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ ИЛИ ИМЕЮЩЕМУ СУДИМОСТЬ

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны[2].

Несмотря на принимаемые Российским государством и обществом меры, проблемы обеспечения безопасности дорожного движения остаются актуальными.

---

[1] Юнг А. А., Шевцова А. Г. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения // Современная наука. 2021. № (2). С. 31—37.

[2] Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Серьезную озабоченность вызывают значительные масштабы распространения управления транспортным средством водителями в состоянии опьянения, в особенности теми, которые ранее уже были подвергнуты административному наказанию или имеют судимость. Нетрезвое вождение остается наиболее опасным правонарушением. Под влиянием алкоголя процессы восприятия человеком окружающей действительности сильно изменяются, снижается скорость психологических и физиологических реакций, что не позволяет водителю правильно оценить дорожную ситуацию и чаще всего приводит к неблагоприятным последствиям. По данным социологических исследований, аварии и дорожно-транспортные происшествия из-за пьяных водителей видели 38 % опрошенных, более половины встречали новости об этом в СМИ (57 %)[1].

Согласно статистическим данным Госавтоинспекции, за последние 5 лет в стране наблюдается снижение количества зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), в том числе совершенных с участием водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения.

Такую динамику можно объяснить успехами государства в проведении информационно-пропагандистской и просветительской работы, ужесточением ответственности, массовыми проверками на дорогах, а также появлением большого количества автоматических комплексов фотовидеофиксации. Россия в 2022 г. является абсолютным лидером в мире по числу дорожных камер (18 393 комплекса)[2].

Тем не менее удельный вес ДТП, совершенных при участии водителей с признаками опьянения, в общем количестве дорожно-транспортных происшествий остается практически неизменным. Так, если в 2018 г. он составлял 9,8 %, то в 2021 г. — 9,6 %.

Высоким остается и число жертв подобных происшествий. Удельный вес пострадавших в таких ДТП от общего числа погибших и пострадавших также балансирует на одном уровне: если в 2018 г. он составлял 11,6 %, то в 2021 г. — 11,2 %. Только за 10 месяцев 2022 г. в Российской Федерации в результате 103 912 ДТП, погибли или пострадали 142 199 человек. В том числе 9 315 (9 %) ДТП были совершены при участии водителей с признаками опьянения, в результате 14 528 человек погибли или получили ранения (10,2 %).

Сегодня безопасность дорожного движения является важным объектом уголовно-правовой охраны, обеспечение которой находится в числе приоритетных направлений современной уголовной политики, и требует комплексных мер по стабилизации и повышению ее уровня[3]. В поиске оптимальных средств и методов борьбы с нетрезвым вождением Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ в УК РФ была введена ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», устанавливающая уголовную ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей.

---

[1] ВЦИОМ : сетевое издание. URL: https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/prodazha-alkogolya-kakov-optimalnyj-vozrast-soglasiya (дата обращения: 17.11.2022).

[2] Российская газета. 2022. 17 авг. URL: https://rg.ru/2022/08/17/rossiia-zaniala-pervoe-mesto-v-mire-po-kolichestvu-dorozhnyh-kamer.html (дата обращения: 22.11.2022).

[3] Баранчикова М. В. Состояние и тенденции российской уголовной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Уголовная политика России на современном этапе: состояние, тенденции, перспективы : сборник статей Международной научно-практической конференции (г. Москва, 20 октября 2017 г.) / гл. ред. М. Ю. Воронин. М., 2018. С. 39–42.

Федеральным законом от 01.07.2021 № 258-ФЗ название данной статьи изменено на «Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость», а санкции за повторное совершение преступления усилены. В обоснование этого разработчики ссылались на сложившуюся судебно-следственную практику, которая свидетельствует о том, что совершение повторных преступлений по статье 264.1 УК, как правило, не влекло для виновных более строгую ответственность. В связи с этим на бытовом уровне подобные нарушения продолжают ассоциироваться с незначительным правонарушением и лица, злоупотребляющие алкогольными напитками, будучи уверенными, что не понесут ощутимой ответственности, вновь садятся пьяными за руль[1].

Одна из задач данной статьи заключается в воздействии на такую категорию водителей, в отношении которой административные меры оказались бессильны. Административной преюдицией, которая предусмотрена конструкцией нормы, государство сообщает потенциальному нарушителю о возможности возникновения уголовно-правовых последствий при его повторном противоправном поведении[2].

Если посмотреть на количество зарегистрированных преступлений по ст. 264.1 УК РФ за последние годы, то можно отметить, что их число заметно снижается. В 2018 г. их было 73 106, в 2019 г. — 68 035, в 2020 г. — 68 438, в 2021 — 63 117. За 10 месяцев 2022 г. в Российской Федерации было зарегистрировано 52 595 преступлений по ст. 264.1 УК РФ. (Использованы данные формы федерального статистического наблюдения № 4-ЕГС (494) «О состоянии преступности и результатах расследования преступлений» за 2018—2021 гг. и 10 мес. 2021—2022 гг.). Это на 6,6 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года (56 322). Незначительно снижается и удельный вес от общего количества зарегистрированных в стране преступлений – с 3,3 % (от 1 705 829) до 3,1 % (от 1 677 066). Наиболее серьезное снижение в 2022 г. показывают Костромская область – 36,5 % (с 288 до 183), Республика Тыва — 35 % (с 410 до 266) и Калужская область — 32 % (с 382 до 259). Таких показателей удалось достичь разными способами. К примеру, в Калужской и Костромской областях было увеличено число рейдов «Нетрезвый водитель», проводимых сотрудниками ГИБДД[3].

В Республике Тыва, помимо прочего, введена практика изъятия транспортных средств в рамках расследования уголовных дел в качестве вещественного доказательства до решения суда[4]. Так же глава Республики считает, что нарушения подобного рода не должны оставаться без последствий со стороны руководства коллективов, в которых работают провинившиеся[5]. Вместе с тем имеется ряд регионов, в которых ситуация противоположная. К примеру, в Ленинградской области за этот же период количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ выросло на 21,7 % (с 461 до 561), в Республике Дагестан на 13,3 % (с 390 до 442), в Чувашской Республике на 7 % (с 265 до 285).

Стоит отметить, что в период с января по октябрь 2022 г. по ст. 264.1 УК РФ было предварительно расследовано 52 056 преступлений, что на 5,5 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года (55 081). Всего же в 2021 г. было предварительно расследо-

---

[1] О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации : Пояснительная записка к Проекту Федерального закона № 1142948-7 // СОЗД : офиц. сайт. URL: https://sozd.duma.gov.ru/ (дата обращения: 04.10.2022).

[2] Трофимов В. Е. Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость : дис. … канд. юрид. наук. М., 2021. С. 54.

[3] URL: https://www.kaluga-poisk.ru/news/opovesheniya/v-kaluge-inspektory-gibdd-provedut-reyd-netrezvyy- voditel (дата обращения: 21.11.2022).

[4] URL: https://www.interfax.ru/russia/795644 (дата обращения: 21.11.2022).

[5] URL: https://news.myseldon.com/ru/news/index/252315665 (дата обращения: 21.11.2022).

вано 65 263 таких преступления, а их удельный вес от общего количества предварительно расследованных преступлений, совершенных в состоянии опьянения (289 195), составлял 22,6 %. И за последние годы этот показатель существенно не изменялся. Так, в 2018 г. он составлял 20,8 %, в 2019 г. — 20,4 %, в 2020 г. — 21 %.

Неотъемлемой частью криминологической характеристики преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, является личность преступника, которая всегда была одной из центральных проблем всех наук криминального профиля, и в первую очередь криминологии. История свидетельствует, что наиболее острые дискуссии криминологи вели и ведут как раз по поводу личности преступника. Важное место в структуре личности преступника занимают социально-демографические характеристики, обобщение которых позволяет составить общий криминологический портрет.

Так, в 2021 г. было выявлено 61 860 лиц, совершивших преступление по ст. 264.1 УК РФ. Основной массив выявленных лиц составляли граждане России — 60 670 (98,1 %), в то время как граждан других государств (или лиц без гражданства) выявлено 1 190 (1,9 %). Подавляющее большинство – мужчины (59 906 лиц, или 96,8 %) и лишь 3,2 % выявленных лиц, совершивших такие деяния, составляют женщины (1 954), что существенно меньше, чем по преступности в целом (для сравнения — доля женщин в общем числе лиц, совершивших преступления, в России составляет в 2021 г. 16,2 %). (Использованы данные формы федерального статистического наблюдения № 2-ЕГС (492) «Сведения о лицах, совершивших преступления» за 2021 год). Это можно объяснить тем, что водителей — мужчин на дорогах значительно больше, чем женщин. Так же можно предположить, что мужчины сильнее склонны повторно сесть за руль в состоянии опьянения, в отличии от женщин, которые строже относятся к соблюдению предписаний ПДД.

Возраст более половины выявленных лиц, совершивших преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ, составляет от 30 до 49 лет (38 815 лиц, или 62,8 %); водителей в возрасте от 25 до 29 лет было 10 636, или 17,2 %; далее идут лица в возрасте от 18 до 24 лет — 6 872 (11,2 %); а меньше всего преступников данного вида старше 50 лет — 5 441 (8,8 %).

Одной из важных социально-демографических характеристик личности лица, совершившего преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, является уровень его образованности. Стоит отметить, что всего лишь 6 513 (10,5 %) человек имеют высшее образование. Также немного лиц с начальным и общим образованием, их — 9 431 (15,3 %). Около трети приходится на лиц, получивших среднее (полное) общее образование, — 18 822 (30,4 %). Большинство же имеет среднее профессиональное образование, таких людей насчитывается 25 430 (41,1 %).

Показательным так же является такой признак, как социальное положение. Основную группу лиц, совершивших рассматриваемое преступление (почти две трети), составляют лица, которые не имеют постоянных источников доходов — 37 382 (60,4 %), в то время как наемных рабочих насчитывается около трети — 18 868 (30,5 %). Для прочих трудовых категорий совершение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, почти нехарактерно.

В заключении стоит упомянуть, что обеспечение транспортной безопасности традиционно занимает одно из ведущих направлений в политике национальной безопасности Российской Федерации. Нетрезвое вождение – это не только вопрос соблюдения правил дорожного движения. Данная проблема напрямую связана с алкоголизацией населения в целом. До 3 млн человек в стране, по данным Центра информационных коммуникаций «Рейтинг» и проекта «Трезвая Россия», страдают тягой к спиртному. Причем наркологи считают эту цифру даже заниженной, так как до врачей доходит малая часть людей, которым нужно лечение. По статистике «Рейтинга» 76 % взрослого

населения употребляют спиртное через день, каждый день[1]. Как правило, это легкие алкогольные напитки вроде пива.

По данным опросов ВЦИОМ, несмотря на то что алкоголизм считают неприемлемым 66 % россиян, доля снисходительных к склонным выпить лишнего за последние годы заметно увеличилась (13 % в 2020 г. против 4 % в 2016 г.), чуть больше стало и тех, кто считает, что это иногда допустимо (18 % и 17 % соответственно)[2].

Результаты социологических исследований показывают, что проблема алкоголизма актуальна для многих в нашей стране (по признанию 37 % опрошенных в их близком окружении есть алкоголики)[3]. Чаще всего алкоголизм относят к категории болезней, требующих медицинского вмешательства (46 %), в то же время почти треть опрошенных (31 %) считают это болезнью социального характера. Существующие государственные меры по сокращению потребления алкоголя 41 % опрошенных называют недостаточными, а среди возможных мер по борьбе с алкоголизмом наибольшей поддержкой россиян пользуется запрет на продажу спиртного гражданам, не достигшим 21 года (58 %), пропаганда здорового образа жизни (54 %), а также запрет рекламы алкоголя (49 %).

Результаты проведенного исследования показывают, что данное преступление остается широко распространенным, сохраняются неблагоприятные факторы, способствующие его совершению (в первую очередь, значительные масштабы алкоголизации населения), отмечаются негативные свойства в структуре личности преступников данного вида. Все это обусловливает необходимость дальнейшего совершенствования мер, направленных на выявление, пресечение и профилактику нарушений правил дорожного движения лицами, подвергнутыми административному наказанию.

УДК 343.346

С. А. САГАТЕЛЯН,
И. В. ТЕРТЫЧНАЯ

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

О необходимости привлечения к уголовной ответственности лиц, нарушивших требования дорожной безопасности, чьи деяния повлекли наступление определенных последствий, стали говорить достаточно давно, что привело к законодательному урегулированию дорожно-транспортных преступлений. С появлением нового Уголовного Кодекса Российской Федерации, вступившим в силу с 1 января 1997 г., данная категория преступлений была объединена в самостоятельную главу «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» — что объясняется значительной распространенностью совершаемых дорожно-транспортных происшествий и высокой степенью опасности деяний, посягающих на защищенность граждан и нормальное функционирование транспортной инфраструктуры.

Как отмечалось ранее, дорожно-транспортные преступления объединены в самостоятельную главу УК РФ, которая занимает место непосредственно после раздела,

[1] Российская газета. 2022. 23 авг. URL: https://rg.ru/2022/08/23/vypem-za-zdorove.html (дата обращения: 21.11.2022).

[2] ВЦИОМ : сетевое издание. URL: https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/rossiyane-opredelilis-s-moralyu-top-5-amoralnykh-postupkov (дата обращения: 21.11.2022).

[3] Там же. URL: https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/alkogolizm-i-kak-s-nim-borotsya- (дата обращения: 21.11.2022).

регулирующего преступления против личности и в сфере экономики. Так, отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, являются неотъемлемой составной частью всего комплекса отношений, реализующих и охраняющих безопасность в обществе[1].

Глава 27 УК РФ регулирует такие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как:

нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263);

нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264);

недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266);

приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267);

нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268);

нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269);

неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие (ст. 270);

нарушение правил международных полетов (ст. 271).

Объектом данных преступлений выступают общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного, трубопроводного транспорта.

Объективная сторона данных преступлений выражается в совершении действия, например, в приведении в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК) или бездействия, например, неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК), содержанием которых является заведомое нарушение установленных на транспорте правил безопасности.

Эти правила носят многоуровневый характер: законы («О Федеральном железнодорожном транспорте», «О безопасности дорожного движения»), постановление Правительства РФ («Правила дорожного движения РФ»), ведомственные приказы и инструкции. Учитывая всю сложность в определении нарушенных правил дорожного движения и установленных требований эксплуатации транспортных средств, законодатель определил данные нормы УК РФ как бланкетные.

Сложность и многообразие правил безопасности вынудили законодателя сделать диспозиции норм к данным составам преступлений бланкетными. Поэтому для установления наличия состава конкретного преступления всякий раз необходимо обращаться к законам и другим нормативным актам, регламентирующим правила безопасности движения и эксплуатации морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта.

Для характеристики объективной стороны транспортных преступлений важно, как правило, (кроме ст. 270 и 271 УК РФ) установить общественно опасные последствия в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (ст. 263—269 УК РФ) или крупного ущерба (ст. 263, 266, 267, 269 УК РФ). При этом важно правильно квалифицировать содеянное, отграничивая уголовную ответственность от административной.

Составы двух преступлений — неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) и нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ)

[1] Таскаева К. С. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений // Синтез науки и общества в решении глобальных проблем современности : сборник статей Международной научно-практической конференции (г. Уфа, 18 января 2017 г.) : в 3 ч. / отв. ред. А. А. Сукиасян. 2017. Ч. 3. С. 127—129.

определяются как формальные, т.е. диспозиции данных составов не предусматривают наступление возможного вреда при совершении указанных деяний[1].

Рассматривая субъективную сторону преступлений данной категории, отметим, что, как правило, она выражается в преступной неосторожности (за исключением ст. 270 и 271 УК РФ) в форме самонадеянности или небрежности по отношению к последствиям.

Субъект рассматриваемых деяний в большинстве случаев специальный, а именно лица, управляющие транспортным средством или иные лица, в чьи обязанности входит соблюдение правил безопасности движения, в том числе, обеспечение его безопасной эксплуатации (ст.263—266, 269—271 УК РФ). Согласно ст. 20 УК РФ возраст уголовной ответственности за транспортные преступления — 16 лет. Субъектами преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, могут быть лица, достигшие к моменту совершения преступления 14-летнего возраста.

Исследуя научные труды различных ученых, можно столкнуться с квалификацией преступлений данной категории. В большинстве случаев она включает в себя две группы: 1) преступления, напрямую связанные с использованием различных видов транспорта, т.е. совершение деяний, нарушающихся установленные правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. К данной группе преступлений будут относиться — ст. 263, 264, 265, 266, 271 УК РФ; 2) иные преступления, совершенные с использованием транспортных средств. В частности, сюда относятся — ст. 267, 268, 269, 270 УК РФ.

Таким образом, дорожно-транспортным преступлениям уделяется большое внимание со стороны законодателя, в связи с чем они выделены в отдельную главу Уголовного кодекса РФ. Важной особенностью для правильной квалификации ДТП выступает установление конкретных правил дорожного движения, нарушенных водителем. Кроме того, учитывая, что, как правило, диспозиции к данным статьям являются материальными, они подразумевают наступления определенных последствий. На практике наблюдается определенная сложность в установлении причинно-следственной свези между указанными в УК РФ последствиями и нарушенными Правилами дорожного движения. В качестве субъекта данной категории преступлений в большинстве случаев выступает специальный. Определяя форму вины, следует помнить, что субъективная сторона дорожно-транспортных преступлений, как правило, выражается в преступной неосторожности (за исключением ст. 270 и 271 УК РФ) в форме самонадеянности или небрежности по отношению к наступившим общественно-опасным последствиям. Однако, необходимо отметить, что в случае установления умышленной формы вины, совершенное деяние будет квалифицироваться по другим статьям УК РФ.

УДК 343.346

В. П. СИЛКИН

ПРОБЛЕМЫ И КРИТЕРИИ КРИМИНАЛИЗАЦИИ И ПЕНАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В обоснование актуальности изучения проблем криминализации дорожно-транспортных преступлений представляется необходимым привести статистические данные, характеризующие их количество.

По данным МВД РФ, в 2021 году на территории России зарегистрировано: 18 217 преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуата-

[1] Гареева З. А., Габдуллин Т. Р. Механизм дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями в состоянии опьянения, в системе элементов криминалистической характеристики преступлений // Евразийский юридический журнал. 2017. № 3 (106). С. 92.

ции транспортных средств (на 2,2 % меньше, чем в 2020 году); 66 327 нарушений правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (на 3,1 % меньше, чем в предыдущем году). В структуре преступности нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств за тот же период времени составили 0,9 %, нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию – 3,3 %[1].

За период январь-октябрь 2022 года рассматриваемых преступлений зарегистрировано соответственно 14 563 (на 3,1 % меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года) и 52 595 (на 6,6 % меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года), их удельный вес в структуре преступности остался примерно таким же[2].

Согласно официальным данным ГИБДД, за 12 месяцев 2021 года на дорогах России зарегистрировано более 133 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 14 874 человека, ранены 167 856 человек. В 2020 году было зарегистрировано более 145 тысяч происшествий, погибли 16 152 и ранены 183 040 человек. За 10 месяцев текущего года: 103 912 происшествий (аналогичный период прошлого года – 109 911), погибли 11 501 (аналогичный период прошлого года – 12 123), ранены 130 698 (аналогичный период прошлого года – 138 514) человек[3].

Итак, с одной стороны, приведенные показатели характеризуются положительной динамикой, как в прошлом, так и в текущем году в стране происходит существенное снижение числа дорожно-транспортных происшествий и зарегистрированных преступлений, а также лиц, пострадавших в них. С другой стороны, данные цифры остаются по-прежнему значительными. Можно сказать, что за год в России в дорожно-транспортных происшествиях погибает полностью, «от мала до велика», население небольшого города.

Не будучи отнесенными законодателем к числу особо тяжких, и в большинстве случаев, тяжких преступлений, они, тем не менее, представляют повышенную общественную опасность, поскольку в результате их совершения на дорогах страны ежедневно гибнут люди, в том числе и по нескольку человек одновременно. В силу этого данные преступления, как правило, вызывают повышенный общественный резонанс.

Все это, в свою очередь, периодически влечет инициативы законодателя, направленные, казалось бы, на уменьшение числа нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а в конечном итоге – дорожно-транспортных преступлений. При этом все законодательные новеллы в данной сфере, как правило, направлены на ужесточение уголовного и административного закона, и объясняются их авторами необходимостью предупреждения правонарушений и преступлений, обеспечения транспортной безопасности.

В то же время, зададимся риторическим вопросом, можно ли считать, что посредством издания и применения уголовного закона может быть обеспечена транспортная безопасность, при том, что сами автотранспортные средства, согласно гражданскому законодательству, априори являются источниками повышенной общественной опасности? В связи с этим, логика подсказывает, что по-настоящему транспортная безопасность может быть обеспечена только полной ликвидацией автомототранспорта на дорогах. Понятно, что это невозможно, а потому и постановка такой цели является, по меньшей мере, наивной.

---

[1] Состояние преступности в России за январь—декабрь 2021 года // Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://мвд.рф/reports/item/28021552/ (дата обращения: 20.11.2022).

[2] Состояние преступности в России за январь—октябрь 2022 года // Там же. URL: https://мвд.рф/reports/item/33913311/ (дата обращения: 20.11.2022).

[3] ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 20.11.2022).

Отсюда следует вывод, что законодателю, при объявлении какого-либо деяния преступным, следует соблюдать принципы и критерии криминализации, выработанные уголовно-правовой наукой[1], в противном случае этот процесс рискует стать хаотичным, могут быть произвольно криминализированы или, наоборот, декриминализированы, те или иные деяния, установлены виды и размеры наказаний.

Н.А. Лопашенко к принципам криминализации относит достаточную общественную опасность криминализируемых деяний, их относительную распространенность, возможность позитивного воздействия уголовно-правовой нормы на общественно-опасное поведение, преобладание позитивных последствий криминализации, неизбыточность уголовно-правового запрета, своевременность криминализации[2]. А.И. Коробеев в числе критериев криминализации называет тяжесть последствий, вероятность их наступления, характер нарушения соответствующих правил, данные о личности преступника, субъективную сторону преступления и т. д.[3].

Не углубляясь в теорию вопроса, отметим, что с практической точки зрения главное, что должно, на наш взгляд, учитываться законодателем при объявлении деяния преступным – это общественная опасность деяния, причем не мнимая, а реальная. То есть деяние должно приносить обществу столь существенный вред, что необходимо установить за него именно уголовную ответственность, при явной недостаточности в конкретном случае административной, гражданско-правовой, или иной юридической ответственности.

Представляется, что данному принципу не соответствует криминализация деяний, предусмотренных статьями 264^1—264^3 УК РФ, которыми еще не причинен вред общественным отношениям, а только существует угроза его причинения. Для противодействия управлению автомобилем в состоянии опьянения, по нашему мнению, вполне достаточно мер административной ответственности, в виде повышенных размеров штрафа, административного ареста (срок которого вполне можно повысить до 30 суток), лишения права управления транспортным средством (срок которого также может быть существенно повышен), конфискации автотранспортного средства и т. п.

Между тем, именно эти не столь давно объявленные преступными деяния и составляют в настоящее время «львиную долю» регистрируемых преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, как видно из приведенных в начале статьи статистических данных. Уголовно-исполнительные инспекции «захлебываются» от вала таких «преступников», находившихся за рулем в состоянии опьянения либо с похмелья, однако, не совершивших дорожно-транспортных происшествий, а впоследствии осужденных, в том числе неоднократно, к обязательным работам, исправительным работам, ограничению свободы.

Таким образом, криминализация этих деяний является, на наш взгляд, избыточной, и кроме того, не способна позитивно воздействовать на общественно-опасное поведение, судя по неснижающемуся кардинально числу нетрезвых водителей за рулем. К тому же имеются основания полагать, что ряд лиц, подвергнутых мерам административного и уголовного воздействия за вождение в состоянии опьянения, в действительности имели незначительную долю алкоголя в крови, либо употребляли лекарственные

---

[1] Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / В. Н. Кудрявцев, П. С. Дагель, Г. А. Злобин [и др.] ; отв. ред. В. Н. Кудрявцев, А. М. Яковлев. М., 1982. С. 189—241.

[2] Лопашенко Н. А. Анализ принципов криминализации на примере криминализации преступлений в сфере экономической деятельности // Современные проблемы уголовной политики : материалы V Международной научно-практической конференции (г. Краснодар, 3 октября 2014 г.) : [в 2 т.] / под. ред. А. Н. Ильяшенко. Краснодар, 2014. Т. 1. С. 143—155.

[3] Коробеев А. И. Уголовно-правовая политика России: от генезиса до кризиса. М., 2019. С. 89.

препараты, содержащие микроскопические дозы ограниченных к распространению веществ, что само по себе является спорным.

В качестве подобного примера избыточной криминализации из истории уголовного законодательства можно вспомнить статью 200 УК РФ, в которой предусматривалась уголовная ответственность за обман потребителей. Как показала ежегодно возрастающая количественная практика применения данной статьи, к уголовной ответственности по ней можно было привлечь большинство продавцов, что, в конечном итоге привело к исключению законодателем в 2003 году из Уголовного кодекса данного состава преступления.

В то же время, примером, напротив, необоснованной декриминализации является, по нашему мнению, исключение из статьи 264 УК РФ в том же 2003 году нарушения правил дорожного движения, повлекших по неосторожности средней тяжести вреда здоровью.

В результате данных непродуманных законодательных решений, в настоящее время получилась абсурдная ситуация. С одной стороны, уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ подлежит водитель, севший за руль в легкой степени опьянения, пусть и повторно, но не причинивший никому вреда. С другой стороны, не подлежит уголовной ответственности водитель, управлявший автомобилем в тяжелой степени опьянения (ранее не привлекавшийся за это к административной ответственности), попутно нарушивший любые правила дорожного движения (проезд на запрещающий сигнал светофора, не пропуск пешехода на пешеходном переходе, превышение скоростного режима и т. д.), сбивший пешехода, но по счастливой для последнего случайности причинивший ему не тяжкий, а только средней тяжести вред здоровью. Надо ли объяснять, что между тяжким и средней тяжести вредом здоровью (например, перелом нескольких ребер) – очень тонкая грань, и со временем, одно может перерасти в другое?

Не вполне понятно, почему законодатель такое большое внимание уделяет управлению автотранспортным средством именно в состоянии опьянения, по статистике, такими лицами совершается не более 10-15 % дорожно-транспортных происшествий, остальные – трезвыми водителями. При этом другим грубым и реально опасным нарушениям правил дорожного движения – проезд перекрестка на запрещающий сигнал светофора, обгон под запрещающий знак, превышение установленной скорости движения на 40–60 и более км/ч, многократные необоснованные перестроения (так называемые шашечки) и т. п., законодатель не придает столь решающего значения. По некоторым данным, водитель, который, управляя автомобилем, постоянно смотрит в экран смартфона (что стало в городах весьма распространенным явлением), еще более опасен на дороге, чем пьяный водитель, поскольку не способен вовремя обнаружить внезапно возникшую на дороге опасность.

В идеале, на наш взгляд, законодатель должен учитывать не только сам факт нарушения правил дорожного движения, но и степень этого нарушения. Например, лица, управляющие автомобилем в легкой (после рюмки коньяка) и тяжелой (после двух бутылок водки) степени опьянения – это разные водители, по-разному реагирующие на внезапно возникшую опасность, и вообще, демонстрирующие различную степень пренебрежения нормами права. Равно, как и водитель, умышленно пересекающий перекресток на запрещающий сигнал светофора, или двигающийся по дороге с большим превышением установленной скорости движения, как правило, значительно более опасны, чем водитель, которому после происшествия, «за неимением лучшего», вменяют нарушение пресловутого пункта 10.1 Правил дорожного движения о необходимости безопасного и внимательного вождения.

Возможно, с этой целью, статью 264 УК РФ следует полностью переработать, предусмотрев дифференцированную ответственность за «обычное» и «грубое» нарушение

правил дорожного движения, отнеся, в том числе к первому виду, управление автотранспортным средством в легкой степени опьянения, а ко второму – в средней или тяжелой степени. Другие нарушения правил также следует классифицировать, прибегнув к руководящим разъяснениям Пленума Верховного Суда России.

Представляется, что в этом случае закон будет более справедливым, поскольку грубое нарушение правил дорожного движения (например, вождение автомобиля в тяжелой степени опьянения, со скоростью, на 40 и более км/ч превышающей установленную, сопровождающееся пересечением перекрестка на запрещающий сигнал светофора), повлекшее тяжкий вред здоровью или смерть человека, по субъективной стороне ближе к косвенному умыслу, нежели к неосторожности. Речь в данном случае идет об учете таких критериев криминализации, предложенных А. И. Коробеевым, как вероятность наступления последствий, характер нарушения правил, субъективная сторона преступления.

Необходимо также отметить проблему непродуманной пенализации преступлений рассматриваемой категории. На наш взгляд, санкции статьи 264 УК РФ установлены произвольно, из популистских соображений, без учета необходимых исходных данных. Размеры наказания в санкциях статьи неоднократно повышались – с максимальных семи лет лишения свободы в 2003 г. до пятнадцати лет в 2019 г. В результате существующие сейчас размеры наказания в санкции части 6 статьи – от 8 до 15 лет лишения свободы с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до 3 лет превышают даже размеры наказания за убийство (ч. 1 ст. 105 УК РФ). Тем самым, нарушен, по нашему мнению, главный критерий справедливости санкций – согласованность их друг с другом.

На чрезмерно завышенные размеры наказаний в санкциях статьи 264 УК РФ обращали внимание А. И. Коробеев[1] и другие исследователи.

Напомним, что еще в XVIII веке представители классической школы уголовного права Ш. Монтескье[2] и Ч. Беккариа[3] писали о том, что суровость наказаний бесполезна в предупреждении преступлений, более важное значение имеют ясность и простота закона, неотвратимость наказания и устранение причин преступлений.

Несмотря на то, что данную аксиому в настоящее время не только сотрудники правоохранительных органов и законодатель, но и многие ученые всерьез подзабыли или отправили куда-то в область подсознания, считая чуть ли не панацеей установление новых составов преступлений и повышение размеров наказаний в уже существующих, все же и ряд современных представителей уголовно-правовой науки напоминают о недопустимости повышения репрессивности уголовного закона, умножения числа составов преступлений, взамен реализации принципа неотвратимости ответственности и решения социальных проблем[4].

Подводя итоги, отметим, что, по нашему мнению, необходимо:

декриминализировать преступления, предусмотренные статьями 264.1–264.3 УК РФ ввиду их избыточной криминализации и возможности противодействия данным деяниям административно-правовыми средствами;

криминализировать нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью (как это было до декабря 2003 года);

---

[1] Коробеев А. И. Указ. соч. С. 148.

[2] Монтескье Ш. Избранные произведения. М., 1955. С. 201.

[3] Беккариа Ч. О преступлениях и наказаниях. М., 2004. С. 123—124, 149—151.

[4] Бабаев М. М., Пудовочкин Ю. Е. Российская уголовная политики XXI века : монография. М., 2020. С. 90—98, 195.

дифференцировать в статье 264 УК РФ ответственность за «простое» и грубое нарушение правил, критерии их разграничения определить в Постановлении Пленума ВС РФ;

уменьшить размер основного наказания в санкциях статьи 264 УК РФ до максимума в 10 лет лишения свободы, с одновременным повышением размера дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

УДК 343.346

А. В. СУМАЧЕВ

ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СВЯЗИ С ПРИМИРЕНИЕМ С ПОТЕРПЕВШИМ

Уровень дорожно-транспортных происшествий в России остается достаточно высоким, хотя и имеет некоторую тенденцию к снижению.

Так, по данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России за 6 месяцев (январь-июнь) 2022 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 53 537 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 5 651 человек и получили ранения 67 708[1]. Относительно тенденции к снижению можно указать, что в сравнении с периодом январь-июнь 2021 года в 2022 году произошло снижение показателей автомобильных аварий с пострадавшими и погибшими на 3,9 %, а относительно ранений пострадавших - снижение на 7,5 %[2].

Более того, стоит отметить, что лидерами по снижению жертв в дорожных авариях названы следующие регионы РФ: Чечня (-59 %), Костромская область (-46,9 %), Карелия (-45,2 %), а также Санкт-Петербург (-41,9 %) и Астраханская область (-37,1 %)[3].

Итак, акцентируем внимание на освобождении от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления в связи с примирением с потерпевшим. Прежде всего, укажем, что под дорожно-транспортными преступлениями в данном исследовании мы понимаем исключительно те преступления, которые содержат признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

В свою очередь, основаниями освобождения от уголовной ответственности в связи с примирением с потерпевшим (ст. 76 УК РФ) являются:

совершение преступления впервые;

преступление должно быть небольшой (умышленные и неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание не превышает трех лет лишения свободы) или средней (умышленные деяния, за совершение которых максимальное наказание

---

[1] Сотрудниками Научного центра БДД МВД России подготовлен обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 6 месяцев 2022 года // Научный центр безопасности дорожного движения : офиц. сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: https://нцбдд.мвд.рф/news/item/31617373 (дата обращения: 21.10.2022).

[2] ГИБДД опубликовала статистику смертности в ДТП с начала 2022 года // Центральная служба новостей : сетевое издание. URL: https://csn-tv.ru/posts/id96926-gibdd-opublikovala-statistiku-smertnosti-v-dtp-s-nachala-2022-goda (дата обращения: 21.10.2022).

[3] ГИБДД опубликовала статистику смертности в ДТП с начала 2022 года // Там же. URL: https://csn-tv.ru/posts/id96926-gibdd-opublikovala-statistiku-smertnosti-v-dtp-s-nachala-2022-goda (дата обращения: 21.10.2022).

не превышает пяти лет лишения свободы, и неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание не превышает десяти лет лишения свободы) тяжести;

наличие факта примирения виновного с потерпевшим;

виновное лицо загладило причиненный потерпевшему вред.

Сразу отметим, что в части ст. 264 УК РФ преступлениями небольшой или средней тяжести могут признаваться общественно опасные деяния, предусмотренные ч. 1, 2, 3 и 5 ст. 264 УК РФ. Здесь, однако, стоит заметить, что в зависимости от степени тяжести наступивших последствий ч. 5 ст.ст. 264 УК РФ - нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц - данное преступление, на мой взгляд, не следует относить к категории преступлений, преследование за которые может заканчиваться в связи с примирением сторон. Аргументом здесь выступает тяжесть последствий - смерть двух или более человек (пусть даже и по неосторожности)!

Относительно совершения преступления впервые стоит указать, что в ч. 2 ст. 264 УК РФ в качестве квалифицирующих (особо квалифицирующих) признаков указано на:

совершение указанного преступления «лицом, находящимся в состоянии опьянения» (п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ);

оставление места совершения основного преступления (п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ) (в ред. Федерального закона от 14.07.2022 № 258-ФЗ);

совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами (п. «в» ч. 2 ст. 264 УК РФ) (в ред. Федерального закона от 14.07.2022 № 258-ФЗ).

Можно, конечно, говорить о том, что вышеуказанные действия не образуют предварительно совершенного самостоятельного преступления, а выступают лишь в качестве квалифицирующих (особо квалифицирующих) признаков рассматриваемого преступления. Однако, при отсутствии общественно опасных последствий в виде причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью, такого рода деяния уже образуют самостоятельные составы преступлений. Что же касается оставления места дорожно-транспортного происшествия, то ранее (до 8 декабря 2003 г.) данное деяние образовывало самостоятельный состав преступления «Статья 265. Оставление места дорожно-транспортного происшествия». Соответственно, повышенную степень общественной опасности преступлений, предусмотренных ч. 2 ст. 264 УК РФ, образует совокупность двух общественно опасных деяний, объединенных в один состав. В этой связи, считаем целесообразным не признавать эти деяния как преступления, совершенные впервые, и, соответственно, определить в УК РФ (целесообразно - в примечании к ст. 264 УК РФ), что при совершении указанных деяний освобождение от уголовной ответственности в связи с примирением с потерпевшим не допускается.

Относительно наличия факта примирения виновного с потерпевшим стоит указать следующее: если в результате совершения преступления наступила смерть потерпевшего, то, в соответствии с п. 12 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 27.06.2013 № 19 «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности» «при рассмотрении вопроса о применении положений статьи 76 УК РФ к лицам, совершившим преступление, последствием которого явилась смерть пострадавшего, судам следует иметь в виду положения части 8 статьи 42 УПК РФ о переходе прав потерпевшего в таких случаях к одному из близких родственников погибшего. При этом необходимо учитывать,

что положения указанной нормы не препятствуют признанию потерпевшими не одного, а нескольких лиц»[1].

Кроме того, для защиты прав и законных интересов потерпевших, являющихся несовершеннолетними, к обязательному участию в уголовном деле привлекаются их законные представители, имеющие те же процессуальные права, что и непосредственно потерпевший несовершеннолетний. При этом для судов обязательным является тот факт, что если мнение несовершеннолетнего потерпевшего по вопросу о примирении с обвиняемым и прекращении уголовного дела не совпадает с мнением его законного представителя, то основания для прекращения уголовного дела в связи с примирением сторон отсутствуют (п. 12 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27.06.2013 № 19).

Применительно к факту, когда виновное лицо загладило причиненный потерпевшему вред, стоит указать следующее. Так, в соответствии с п. 10 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 27.06.2013 № 19 «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности» «под заглаживанием вреда для целей статьи 76 УК РФ следует понимать возмещение ущерба, а также иные меры, направленные на восстановление нарушенных в результате преступления прав и законных интересов потерпевшего, перечисленные в пункте 2.1 настоящего постановления Пленума. Способы заглаживания вреда, а также размер его возмещения определяются потерпевшим».

Относительно заглаживания (компенсации) морального вреда заметим, что в соответствии с п. 32 Постановления Пленум Верховного Суда Российской Федерации от 15 ноября 2022 г. № 33 «О практике применения судами норм о компенсации морального вреда»[2] судам следует принимать во внимание, что страховые выплаты, произведенные на основании Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»[3] в счет возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью в результате дорожно-транспортного происшествия не отнесено к страховому риску по обязательному страхованию, не учитываются при определении размера компенсации морального вреда, взыскиваемой в пользу потерпевшего с владельца источника повышенной опасности, участвовавшего в происшествии.

И в завершение отметим, что освобождение от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления (в нашем случае, за деяния, квалифицируемые по ст. 264 УК РФ) в связи с примирением с потерпевшим стоит распространять только на факты, предусмотренные ч. 1 и 3 ст. 264 УК РФ.

Также целесообразно дополнить примечание к ст. 264 УК РФ пунктом 3 следующего содержания: «3. Освобождение лица от уголовной ответственности в связи с примирением с потерпевшим допускается в случае совершения преступления, предусмотренного частью 1 и 3 настоящей статьи настоящего Кодекса, а равно полного возмещения вреда потерпевшим от преступления».

---

[1] О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 июня 2013 г. № 19 : текст с изм. и доп. на 29 нояб. 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] О практике применения судами норм о компенсации морального вреда : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 15 ноября 2022 г. № 33. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ : текст с изм. и доп. на 28 дек. 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

УДК 343.346

И. В. ТЕРТЫЧНАЯ,
В. В. ЖУРАВЛЕВА

СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ КАК КВАЛИФИЦИРУЮЩЕЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВО ПРИ СОВЕРШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В настоящее время транспортное средство является одним из источников повышенной опасности, а управление им лицом, находящимся в состоянии опьянения, существенно усиливает ее.

Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта предусмотрены главой 27 УК РФ, состоящей из 13 статей. В пунктах «а» частей 2, 4 и 6 статьи 264 УК РФ квалифицирующим признаком нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является состояние опьянения.

По мнению Шурыгина М.А., опьянение – это состояние, обусловленное психоактивным действием веществ: алкоголя, наркотических, психотропных, психоактивных, иных одурманивающих веществ, а также их аналогов, вызывающее изменения в психофизиологических и двигательных функциях человека, в зависимости от дозы употребленного вещества и особенностей организма человека, оказывает значительное влияние на характер и степень общественной опасности[1].

В Уголовном кодексе Российской Федерации предусмотрено две статьи в общей части, касающихся преступлений, совершенных в состоянии опьянения. Во-первых, это ст. 23 УК РФ, которая гласит, что лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ, подлежит уголовной ответственности». Во-вторых, это п. «д» ч. 1 ст. 63 УК РФ «… отягчающими обстоятельствами признаются: привлечение к совершению преступления лиц, которые…находятся в состоянии опьянения…».

Однако, ч. 2 ст. 63 УК РФ регламентирует невозможность повторного учета при назначении наказания отягчающего обстоятельства в том случае, если оно предусмотрено соответствующей статьей Особенной части УК РФ в качестве признака преступления.

У некоторых ученых возникает вопрос по поводу целесообразности дифференциации уголовной ответственности в ст. 264 УК РФ в зависимости от состояния опьянения, так как п. 2.7 ПДД[2] запрещает водителю управлять транспортным средством в состоянии опьянения. Так, диспозиция ст. 264 УК РФ предусматривает привлечение к ответственности лицо, нарушившее правила дорожного движения, находящееся в причинно-следственной связи с последствиями. Следовательно, наличие состояние опьянения законодателем дублируется.

Состояние опьянения охватывается диспозицией ст. 264 УК РФ в том случае, если нарушение п. 2.7 ПДД находится в причинной связи с наступившими общественно опасными последствиями, либо если нарушение иного пункта ПДД или эксплуатации транспортного средства, повлекшее общественно опасные последствия, находится в причинной связи с нахождением лица в состоянии опьянения. В противном случае, состояние опьянения может быть учтено в качестве обстоятельства, отягчающего наказание (ст. 63 УК РФ).

В уголовном законе определение такого понятия как «состояние опьянения» отсутствует, однако, имеется дефиниция «лицо, находящееся в состоянии опьянения».

---

[1] Шурыгин М. А. Состояние опьянения как фактор, влияющий на уголовную ответственность, при совершении транспортных преступлений // Наука через призму времени. 2020. № 5 (38). С. 138—142.

[2] О Правилах дорожного движения : Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 31 дек. 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Согласно примечанию 2, дополненному в 2015 году к ст. 264 УК РФ, лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную КоАП РФ, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ.

Помимо этого, к лицам, находящимся в состоянии опьянения, приравнивается лицо, не выполнившее законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Фактически данное примечание определяет, каким образом и в каком порядке в рамках уголовного судопроизводства доказывается факт нахождения лица в состоянии опьянения в момент совершения им преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Кроме того, в примечании отмечен случай неисполнения требования должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования. В таком случае достаточно доказать, что лицо не выполнило законное требование о прохождении освидетельствования.

Судебная практика показывает, что довольно часто встречаются случаи отказа от медицинского освидетельствования. Так, приговором Шадринского районного суда Курганской области от 17 февраля 2022 г., лицу, отказавшемуся от медицинского освидетельствования, предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного по п. «а» ч. 4 ст. 264 УК РФ (Нарушение лицом, управляющим автомобилем правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека).

Согласно статистике МВД, в России число ДТП за 2022 год составляет 79 402, погибло при этом 8 706 человек, ранено – 100 679. За этот же период 6 302 ДТП совершены водителями, находящимися в состоянии опьянения, при этом погибло 1 575 человек, ранено – 8 341. В сравнении с предыдущим годом прослеживается снижение динамики совершения ДТП на 40,5 %, но количество ДТП, совершенных водителями в состоянии опьянения увеличилось до 11 760 случаев, что составляет 46,5 %, при этом погибло 3 411 человек, ранено – 15 372[1].

Факт роста в России количества ДТП, совершенных водителями транспортных средств, находящимися в состоянии опьянения можно объяснить тем, что в состоянии опьянения у человека изменяется его психофизическое состояние, а, следовательно, и воспринимаемая им обстановка. В таком состоянии у водителя, управляемого транспортным средством, может наблюдаться потеря бдительности, задумчивость, ухудшение памяти, дрожание рук за рулем, заторможенность действий, нерешительность или, напротив, лихачество, снижение концентрации внимания на дороге, а также критической оценки своих действий.

Таким образом, можно отметить, что в уголовном законодательстве России присутствует дублирование норм статей в Уголовном кодексе Российской Федерации, касательно части применения наказания за транспортные преступления в состоянии опьянения, что зачастую вызывает затруднение в судебной практике.

Транспортные преступления в состоянии опьянения являются наиболее частыми случаями ДТП, так как при нахождении в таком состоянии у лица изменяется правильное восприятие обстановки на дороге и замедляется скорость реакции примерно в 4—6 раз по сравнению с трезвым состоянием. Так, нормальный показатель реакции трезвого водителя

[1] ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 28.09.2022).

в экстремальной ситуации равен 0,8 секундам, в то время как реакция уставшего водителя – 1,2 секундам, а пьяного – 5-6 секунд.

Безусловно, совершение ДТП в состоянии опьянения, должно влиять на степень вины и меру ответственности преступника перед обществом. Также нельзя не сказать об индивидуализации наказания для конкретного случая, при этом судами при вынесении приговора учитываются все обстоятельства дела, к примеру, характеристика личности обвиняемого, общественная опасность противоправного деяния, наличие рецидива совершения ДТП, совершенного в состоянии опьянения, судимости и т. д.

Исходя из результатов статистики МВД, которая показывает прирост в 2022 году количества ДТП, совершенных водителями в нетрезвом состоянии, существует необходимость усиления мер профилактики правоохранительными органами, касающиеся предупреждения данных преступлений. В частности, это могут быть законодательные меры по ограничению употреблению алкоголя, наркотических средств и психотропных веществ водителями транспортных средств.

УДК 343.346

И. О. ТКАЧЕВ

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ХУЛИГАНСКИХ ДЕЙСТВИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

Федеральным законом от 03.04.2017 № 60-ФЗ глава 27 УК РФ была дополнена статьей 267.1, установившей ответственность за совершение действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Обязательным факультативным признаком субъективной стороны состава указанного преступления является мотив в виде хулиганских побуждений. Вместе с тем, очевидно, что по указанному мотиву могут совершаться и иные деяния, ответственность за которые наступает по нормам вышеуказанной главы Особенной части УК РФ.

Более того, тем же федеральным законом в ст. 213 УК РФ был включен альтернативный криминообразующий признак, а именно совершение деяния на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования (так называемое «транспортное хулиганство»). Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15.11.2007 № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений», к сожалению, не содержит четких критериев разграничения хулиганства и преступлений, совершаемых из хулиганских побуждений. Так, хулиганских мотив обозначен в диспозиции ст. 213 УК РФ как явное неуважение к обществу. Разъясняя указанный признак состава преступления, Пленум Верховного Суда РФ указал, что такой заключается в желании виновного противопоставить себя окружающим, продемонстрировать пренебрежительное отношение к ним. Такое желание вполне может быть расценено как незначительный повод для совершения противоправных действий. При этом совершение деяния без видимого повода или с использованием малозначительного повода, с точки зрения высшей судебной инстанции, представляет собой не что иное как хулиганские побуждения (п. 12 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 15.11.2007 № 45).

Более того, буквальное толкование самого названия указанного выше постановления указывает на то, что хулиганство является частной разновидностью преступлений, совершаемых из хулиганских побуждений. В связи с этим проблема разграниче-

ния транспортного хулиганства и преступления, ответственность за которое предусмотрена ст. 267.1 УК РФ, стоит особенно остро.

Еще одним обстоятельством, актуализирующим вопрос отграничения ст. 267.1 УК РФ от смежных составов, является внесение в УК РФ изменений федеральным законом от 30.12.2020 № 526-ФЗ. Первоначально глава 27 УК РФ содержала всего три формальных состава преступления, предусмотренных статьями 265, 270 и 271 УК РФ. При этом ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия, исходя из диспозиции указанной нормы, наступала только в том случае, если в результате такого происшествия наступали последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ, хотя такие последствия и не являлись признаком объективной стороны состава соответствующего преступления. Мы полагаем, что материальный характер объективной стороны объективно обусловлен самой спецификой транспортных преступлений.

Вместе с тем с момента принятия УК РФ число формальных составов в главе 27 УК РФ неуклонно растет. Так, если ранее по ч. 1 ст. 267 УК РФ ответственность наступала только в случае причинения тяжкого вреда здоровью человека или имущественного ущерба, превышающего один миллион рублей, то в соответствии с действующей редакцией уголовно-правовой нормы достаточно угрозы жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозы уничтожения или повреждения имущества физических и(или) юридических лиц.

В доктрине уголовного права высказана справедливая позиция, что ст. 267.1 УК РФ содержит описание состава опасности[1]. Лицо подлежит ответственности по указанной норме в случае, если его действия создали реальную опасность наступления определенных последствий, круг которых определяется по-разному.

Так, Н.В. Самойлюк полагает, что угроза безопасности эксплуатации транспортного средства заключается в угрозе причинения вреда жизни и здоровью человека либо угрозе причинения материального ущерба[2].

По мнению Л.Ю. Лариной, угроза безопасной эксплуатации транспортных средств подразумевает угрозу утраты или повреждения груза, при котором он теряет свои потребительские или иные значимые свойства, угрозу повреждения самого транспортного средства или иных объектов транспортной инфраструктуры, при которой эксплуатация транспортных средств будет ограничена или невозможна, а также угрозу причинения вреда окружающей среде[3].

Согласно позиции М.Н. Ефаровой, под действиями, угрожающими безопасной эксплуатации транспортных средств, следует понимать такие, которые ставят в опасность жизнь, здоровье людей, имущество и окружающую природную среду[4].

Не вдаваясь в указанную полемику, необходимо обратить внимание на одно обстоятельство. Для целей уяснения специфики состава ст. 267.1 УК РФ важно не столько, какие именно последствия могут наступить в результате описанного в диспозиции поведения виновного, сколько механизм причинения возможного вреда.

Еще в советский период в доктрине уголовного права сложились представления о специфике причинно-следственных связей в транспортных преступлениях. Наступле-

---

[1] Ефарова М. Н. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, — новый состав поставления в опасность? // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2021. № 2. С. 148.

[2] Самойлюк Н. В. Проблемы применения ст. 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Актуальные проблемы науки и практики : сборник научных трудов. Хабаровск, 2018. Вып. 2. С. 344.

[3] Ларина Л. Ю. Уголовная ответственность за транспортное хулиганство // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. 2020. № 1. С 10.

[4] Ефарова М. Н. Уголовно-правовая характеристика действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2022. № 1. С. 166.

нию последствий, описанных в уголовно-правовой норме, здесь всегда предшествует промежуточное последствие – транспортное происшествие. В настоящее время на указанное обстоятельство обращается внимание в пп. 6—10 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»[1].

Таким образом, по нашему мнению, угроза безопасной эксплуатации транспортных средств представляет собой ситуацию, при которой создается реальная угроза транспортного происшествия. При этом указанное транспортное происшествие, в свою очередь, должно создавать опасность причинения вреда жизни или здоровью, поскольку именно данные блага охраняются в качестве дополнительного или факультативного объектов в составах транспортных преступлений, в которых преступные последствия детерминированы событием транспортного происшествия (ст. 263, 264, 268 УК РФ). Если опасность причинения вреда жизни или здоровью возникла вне связи с механизмом транспортного происшествия, содеянное может квалифицироваться по иным статьям УК РФ.

Следует обратить внимание, что в доктрине уголовного права, большинство исследователей считают, что основным объектом рассматриваемого преступления является именно безопасность движения и эксплуатации транспортных средств[2], что хотя и противоречит буквальному истолкованию нормы, отвечает целям введения уголовно-правового запрета. Более того, даже те исследователи, которые рассматривают в качестве объекта в ст. 267.1 УК РФ только безопасность эксплуатации транспортных средств, придают этому термину расширительное истолкование. Так, например, М.Н. Ефарова, понимает под ней состояние, характеризующееся отсутствием факторов, представляющих опасность процессу использования транспортного средства как во время движения, так и вне его[3].

По нашему мнению, законодатель указал на угрозу именно безопасной эксплуатации потому, что деяние, описанное в диспозиции ст. 267.1 УК РФ, может быть совершено еще до того, как транспортное средство придет в движение. Вместе с тем, угрожающими транспортной безопасности действия виновного могут стать только в процессе движения транспортного средства, так как только тогда возможно возникновение транспортного происшествия.

При этом опасность транспортного происшествия может иметь место при совершении и иных деяний с формальными составами, предусмотренных нормами главы 27 УК РФ. Например, приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) также может рассматриваться в качестве действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств в описанном выше значении этого термина. В связи с этим единственным формальным различием деяний, описанных в ч. 1 ст. 267 и ст. 267.1 УК РФ, является наличие хулиганских побуждений. Следовательно, при установлении того факта, что виновный совершал действия, описанные в диспозиции ч. 1 ст. 267 УК РФ, без видимого повода либо используя малозначительный повод, содеянное должно квалифицироваться по ст. 267.1 УК РФ. Указанный подход, основанный на признании хулиганских побуждений разграничительным признаком смежных составов публичных деликтов, уже известен отечественному уголовному праву. Как известно, хули-

---

[1] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Голик Ю. В. Ответственность за хулиганство: изменение законодательства // Lex Russica. 2017. № 8 (129). С. 162—166 ; Куприянов Е. И., Майорова Е. И., Яковлева Л. В. Хулиганство, совершенное на транспорте общего пользования // Российский следователь. 2018. № 4. С. 51—53.

[3] Ефарова М. Н. Уголовно-правовая характеристика … С. 165.

ганские побуждения представляют собой низменный мотив, традиционно свидетельствующий об увеличении степени общественной опасности содеянного. Так, например, его наличие превращает преследуемые в административно-правовом порядке побои (ст. 6.1.1. КоАП РФ) в уголовно наказуемое деяние (ст. 116 УК РФ). В связи логично предположить, что именно хулиганские побуждения влияют на оценку общественной опасности действий, создающих реальную опасность транспортного происшествия путем приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения. В отсутствие указанного мотива максимальное наказание за содеянное по ч. 1 ст. 267 УК РФ составит один год лишения свободы, а при его наличии по ст. 267.1 УК РФ возрастет вдвое.

Однако в таком случае возникает резонный вопрос. Почему при наличии хулиганских побуждений наказуемо любое деяние, создающее угрозу безопасной эксплуатации транспортных средств, а при отсутствии таковых – только разрушение, повреждение или приведение в негодность иным образом транспортных средств, путей сообщения или транспортного оборудования, блокирование транспортных коммуникаций и иных объектов транспортной инфраструктуры? Представляется, что коль скоро законодатель решил, что создание реальной опасности наступления последствий достаточно для криминализации содеянного, ответственность должна наступать независимо от способа, которым охраняемые отношения поставлены в опасность, а также независимо от мотивов содеянного. При этом хулиганские побуждения вполне могут быть учтены при дифференциации уголовной ответственности качестве квалифицирующего признака.

В связи с этим следует обратить внимание на отказ от использования в диспозиции ст. 267.1 УК РФ традиционного для норм главы 27 УК РФ способа описания преступного деяния как нарушения тех или иных специальных норм и правил. Представляется, что отмеченный выше подход не случаен. Законодатель тем самым подчеркнул, что деяние, ответственность за которое наступает по ст. 267.1 УК РФ, может быть не связано с нарушением какого-либо специального правила, предусмотренного действующим нормативно-правовым актом и направленного на обеспечение безопасности движения и(или) эксплуатации того или иного вида транспорта. Достаточно, чтобы виновное лицо из хулиганских побуждений совершило любые действия, в том числе нарушило общепринятые в обществе правила поведения, которые создали реальную угрозу транспортного происшествия, чем поставили в опасность жизнь и здоровье граждан. Указанные свойства деяния обуславливают то, что в отличие от многих преступлений главы 27 УК РФ состав ст. 267.1 УК РФ характеризуется общим субъектом. Ответственность за данное преступление может понести любое лицо, достигшее возраста 16 лет, независимо от того, управляет ли оно транспортным средством, является ли работником транспорта и находится ли на транспортном средстве или ином объекте транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, мы не разделяем мнение тех авторов, которые распространяют действие анализируемой нормы только на случаи совершения деяний лицом, находящимся вне транспортного средства[1].

Исходя из изложенного выше полагаем, что законодателю следует задуматься об установлении уголовной ответственности за совершение действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств, независимо от мотивов виновного. При этом под соответствующими действиями следует понимать такие, которые в процессе движения транспортных средств создают реальную угрозу транспортного происшествия, способного повлечь причинение вреда жизни или здоровью граждан.

[1] Зыков Д. А., Лачин А. А. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств: основания криминализации // Вестник Владимирского юридического института. 2017. № 3 (44). С. 84 ; Шарапов Р. Д. Вопросы квалификации хулиганства // Криминалистъ. 2020. № 2 (31). С. 56.

УДК 343.346

Е. А. ФЕДОРОВА

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОЦЕНКИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Роль морского транспорта в Российской Федерации очень велика. Важна и уголовно-правовая охрана его объектов. Неслучайно Морской доктриной Российской Федерации[1] к числу приоритетных относится деятельность по повышению эффективности охраны государственной границы Российской Федерации на море, обеспечению безопасности мореплавания, сохранению морских природных экосистем и рациональному использованию их ресурсов, борьбе с морским пиратством, терроризмом, диверсионными актами, наркобизнесом, контрабандой. Современная доктрина указывает также на необходимость оснащения объектов морской инфраструктуры современными системами обеспечения безопасного функционирования (включая роботизированные), в том числе в целях защиты от противоправного вмешательства в их деятельность.

Транспорт любого вида является сложным производственно-технологическим комплексом. В широком смысле он в себя совокупность организационно и технологически взаимосвязанных движимых и недвижимых объектов. В узком смысле транспорт рассматривается как синоним слова «транспортное средство». Подобное толкование уже давно вызывает споры в научной литературе. Так, одними учеными утверждается, что в Уголовном кодексе это понятие употребляется в его узком значении, т.е. в смысле транспортного средства другие же, наоборот, полагают, что законодатель использует термин «транспорт» в его широком значении. Транспорт общего пользования – общественный транспорт. Из-за такой неопределенности часто возникают проблемы и у правоприменителей.

Например, понятие и перечень объектов морского транспорта законодательно не определены, ни в Кодексе торгового мореплавания РФ, ни в Федеральном законе «О морских портах», ни в Федеральном законе «О транспортной безопасности», ни в Гражданском кодексе РФ, ни в Уголовном кодексе РФ. В судебных актах зачастую не указывается, почему суд приходит к выводу о том, можно ли данный объект отнести к морскому транспорту или нет. Однако такой перечень находится в ведомственном акте. Приказ Следственного комитета РФ от 15.01.2011 № 4 «Об установлении юрисдикции специализированных следственных органов Следственного комитета Российской Федерации» перечисляет в третьем разделе виды объектов морского транспорта. К ним относят: морские порты, причалы, пристани, находящиеся на территории портов предприятия, учреждения и организации; портовые сооружения; здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) в акватории порта и предназначенные для государственного контроля и надзора в порту; пункты специализированного отстоя и ремонта плавательных средств; морской терминал; суда, независимо от портов приписки, находящиеся у причалов и в акватории портов, вокзалов и других гидротехнических сооружений, стоящих на рейдах акватории морских портов.

Примечательно, что суда, находящиеся за пределами акватории морских портов в «открытом море» не вошли в данный перечень. Видимо речь идет о юрисдикционных полномочиях в таком случае уже не следователей, а капитанов судов, находящихся в дальнем плавании, выполняющих роль органа дознания, в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством России.

[1] Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 31 июля 2022 г. № 512. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Действительно, в основу правового режима на объектах морского транспорта заложен принцип открытого моря. Его неотъемлемый компонент - это принцип свободы судоходства в открытом море, из которого вытекает принцип исключительной юрисдикции государства флага: любое судно, находящееся в открытом море, подчиняется юрисдикции только того государства, под флагом которого оно ходит.

Преступные деяния, совершенные на морском транспорте столь же разнообразны, сколь и сама транспортная инфраструктура, и деятельность по эксплуатации транспорта. В 1988 году был принят международный договор, направленный на борьбу с незаконными актами в области морского судоходства[1]. Россия ратифицировала данную Конвенцию в 2001 году.

Конвенция 1988 г. обязывает государства - участников ЕАЭС криминализовать действия, содержащие признаки указанных в ней морских преступлений. Список таких действий определен и является исчерпывающим: захват судна; акт насилия (разрушения, повреждения), а также размещение на борту судна небезопасного устройства или вещества; сообщение заведомо ложных сведений и др. Однако ограниченный перечень деяний, содержащих признаки преступления, не охватывает всех преступных действий и бездействия, требует дополнений, например, такими актами незаконного вмешательства в деятельность морского транспорта, как захват заложников, насильственное изменение курса судна, перевозка оружия массового поражения и др.

В научной литературе предпринималась попытка классификация морской транспортной преступности. В зависимости от механизма их совершения, с учетом общественных отношений, которым причиняется вред преступлениями, совершенными на морском транспорте, выделяют преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта; против собственности; против интересов государственной службы; преступления в сфере использования и охраны биологических ресурсов и связанные с незаконным оборотом наркотиков[2].

Кроме представленных групп нередки случаи использования на морском транспорте бесплатного и (или) принудительного труда на рыбодобывающих судах.

В вышеприведенной классификации не учтена еще одна группа преступлений, совершаемая на морском транспорте, связанная с нарушением таможенного законодательства России и актов, составляющих право ЕАЭС. Именно «морем» перевозится большая часть грузов по всему миру. Стратегически важным является перевозка морским транспортом наливных грузов (нефти и нефтепродуктов, сжиженного газа, продуктом химической промышленности), а также леса и древесины.

Преступления, связанные с перемещением нефти и нефтепродуктов через таможенные границы, заключаются в контрабанде, за которую предусмотрена уголовная ответственность (ст. 226.1 УК РФ), а также в уклонении от уплаты таможенных взносов, легализации доходов, полученных преступным путем, невозвращении валютной выручки и т.д. Субъектами данных преступлений являются участники внешнеэкономической деятельности (далее - ВЭД). Контроль над соблюдением таможенного законодательства осуществляют оперативные подразделения таможенных органов, в частности Центральная энергетическая таможня ФТС РФ

Как известно, нефть является стратегически важным ресурсом, в связи с чем может выступать предметом контрабанды. Субпродукты из нефти (например, кокс торфя-

---

[1] Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства : заключена в г. Риме 10 марта 1988 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Михайлова Л. В. Основные виды и способы совершения преступлений на объектах морского транспорта (по материалам ОВД Дальневосточного федерального округа) // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2014. № 1 (27). С. 108—115.

ной, битумы) могут быть транспортированы через границу, однако существуют некоторые виды запрещенных для продажи продуктов нефтепереработки. Распространенным преступлением в данном случае выступает подмена субпродуктов из нефти самой нефтью, т.е. использование товаров прикрытия. Так, зачастую участниками ВЭД принимаются попытки перевести запрещенное дизельное топливо класса К2 под видом печного топлива.

Российской Федерацией ежемесячно устанавливаются ставки таможенных пошлин на нефть и продукты нефтепереработки. В целях стимулирования вывоза переработанного сырья ставки на него ниже, чем на чистую нефть. Данное обстоятельство также используется участниками ВЭД в противоправных действиях. Здесь преступление заключается в попытке транспортировки нефти под видом продукта нефтепереработки в целях уклонения от уплаты высоких таможенных платежей, что наносит ущерб бюджету Российской Федерации.

Возвращаясь к составу деяния, предусмотренного статьей 226.1 УК РФ, отметим что объект преступления здесь носит очень сложный и многозначный характер. По сути, непосредственный объект ст. 226.1 УК РФ выходит за рамки родового и видового объектов. Отсюда можно высказать сомнение, например, в правильности размещения законодателем в этой статье в качестве объекта ценных животных и водных биологических ресурсов, т.к. их охрана в соответствии с построением УК РФ сконцентрирована в гл. 26 «Экологические преступления». В связи с эти предлагаем дополнить действующий УК РФ ст. 259.1 «Контрабанда особо ценных диких животных и водных биологических ресурсов, их дериватов», поместив ее в гл. 26 «Экологические преступления», соотнеся санкции за совершение контрабанды с санкциями за экологические преступления.

Следует обратить внимание на то, что под понятие «предмет преступления», предусмотренное в ст. 226.1 УК РФ, подпадают материальные объекты, известные целому ряду преступлений, например определенных в ст.ст. 220, 222, 225 УК РФ. Для того чтобы определить, является ли изъятое предметом преступления, предусмотренным статьями о контрабанде, необходимо обратиться к множеству нормативных источников международного и федерального значения. Поскольку предмет контрабанды в рассматриваемых статьях УК РФ является конструктивным признаком состава, верная квалификация возможна при обращении к соответствующим нормативно-правовым актам, а это вновь создает сложности правоприменителю при обращении к соответствующим перечням.

Для целей данной статьи Правительство РФ утвердило два перечня (Перечень стратегически важных товаров и ресурсов и Перечень особо ценных диких животных и водных биоресурсов, принадлежащих к видам, занесенным в Красную книгу РФ и (или) охраняемым международными договорами Российской Федерации) Постановлениями от 13.09.2012 № 923 и от 31.10.2013 № 978 соответственно.

Отдельно следует отметить проблему ввоза в Россию экстремистской литературы. В таможенных органах разработан проект зонального профиля риска с целью выявления этих нарушений. Однако уголовная ответственность за контрабанду РФ печатной продукции, кино-, фото-, аудио- и видеоматериалов, направленных на пропаганду экстремизма, фашизма, возбуждение социальной, расовой, национальной или религиозной розни не установлена. Как показало изучение материалов в таможенных органах, экстремистская литература направляется в самые разные регионы в России, не только с преимущественным проживанием мусульманского населения, но и, например, в Нижневартовск, Ханта-Мансийский округ, Ростовскую область и т.д. Ввоз осуществлялся из Таджикистана, Киргизии и других среднеазиатских республик в основном воздушным

транспортом; морским транспортом - из Турции[1]. В этой связи весьма вероятна высокая латентность рассматриваемых преступлений.

Научные исследования в области таможенного дела, позволяют выделить особенности преступлений, предметом либо орудием совершения которых являются морские суда, заключается в следующих характеристиках[2]:

морское судно включено в структуру таких преступлений в качестве орудия их совершения;

объект таких преступлений – это группа общественных отношений в области таможенного регулирования, возникающих при перемещении через таможенную границу товаров и транспортных средств;

объективная сторона рассматриваемых преступлений проявляется в способах перемещения незаконно провозимых товаров морским грузовым транспортом;

субъектом данных преступлений в большинстве случаев является судовладелец, члены команды судна, должностные лица.

Преступления, совершенные при эксплуатации морского транспорта, часто, связаны с введением в заблуждение должностных лиц контрольных государственных органов, например, при заявлении в декларации и (или) иных транспортных и перевозочных документах заведомо ложных сведений о товарах и транспортных средствах, их перемещающих. Обозначенное обуславливает характерную для рассматриваемых видов преступлений особенность процесса сбора и добычи информации, составляющую основу доказательственной базы.

Преступления, совершаемые на морском транспорте, традиционно и преимущественно относятся к корыстным и носят умышленный характер. Неосторожные преступления, совершенные на морском транспорте, обуславливаются человеческим фактором, непредсказуемости природной морской стихии, сложной технической составляющей механизмов судна. Исходя из правового режима совершения подобных преступлений в морских районах, их уголовно-правовая оценка и профилактика имеет не только внутренний, но и международный характер, поскольку значительное количество морских преступлений совершаются в пространствах ограниченной юрисдикции прибрежных государств или в водах «открытого моря».

Российская уголовная политика практически никак не отслеживает морские преступления как самостоятельный вид преступности ввиду отсутствия в доктрине единого подхода к характеристике преступлений, совершаемых на транспорте. Уголовный закон содержит лишь неполный и разрозненный перечень статей, имеющих отношение к рассматриваемому виду преступлений. Безусловно, характеризуя транспортную преступность необходимо учитывать преступления «общеуголовной» направленности, при их совершении на морских судах. Проблемой видится и недостатки законодательного регулирования процессуальных основ производства по делам о преступлениях, совершаемых на морском транспорте, особенно, если речь идет о нахождении судов за пределами территориальных вод России или вне мест юрисдикции и совершения процессуальных действий сотрудниками контролирующих органов. Все это обуславливает трудности изучении состояния, тенденций и генезиса морской преступности, а также разработки мер профилактики и правового воздействия.

---

[1] Диканова Т. А., Изгагина Т. Ю. О состоянии организованной преступности в таможенной сфере // Таможенное дело. 2021. № 1. С. 29—35.

[2] Листиков Д. В. Уголовно-правовая характеристика таможенных преступлений, совершаемых при перемещении грузов морским транспортом // Вестник Российской таможенной академии. 2011. № 3. С. 124—131.

УДК 343.346

В. В. ФИРСОВ

ОСОБЕННОСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

Эффективное предупреждение любого вида преступности предполагает достаточно полное, всестороннее знание его сущности и особенностей. Это в полной мере относится и к такому достаточно новому виду преступности, как корыстно-насильственные посягательства, посягающие на сферу развития транспортной деятельности.

Для более глубокого и объективного рассмотрения отличительных черт этих преступлений и отграничения их от других видов деяний целесообразно предварительно дать криминологическую классификацию уголовных посягательств, в основу которой положены признаки: «преступное насилие» и «корыстные побуждения».

В этой связи следует отметить, что рассматриваемые корыстно-насильственные преступления в транспортной сфере являются, в первую очередь, частью умышленных уголовных посягательств. Поэтому в дальнейшем речь будет идти исключительно о последних.

В соответствии с таким подходом можно выделить следующие виды умышленных преступлений: а) насильственные; б) насильственно-корыстные; в) корыстно-насильственные; г) корыстные; д) нейтральные.

Основной характеристикой насильственных преступлений является физическое либо психическое насилие, то есть целенаправленное умышленное деяние, преследующее цель уничтожения, разрушения, устрашения, повреждения или иного непосредственного причинения вреда охраняемым уголовным законом правам, свободам, имуществу личности, общества и государства. Здесь обращает на себя внимание то обстоятельство, что причинение вреда по времени, как правило, наступает сразу же после насильственного воздействия. Исключением из общего правила может выступать, например, угроза убийством или причинением тяжкого вреда здоровью.

Кроме того, как представляется, значимым признаком данного вида преступлений является непосредственная направленность деяния насильственного преступника на жертву его посягательства либо непосредственный контакт между ними. Примерами насильственных преступлений являются: убийство, умышленное причинения вреда здоровью различной степени тяжести, умышленное уничтожение чужого имущества, терроризм, оскорбление и некоторые другие уголовные посягательства.

Насильственно-корыстные преступления характеризуются целым рядом дополнительных признаков. Однако, здесь в первую очередь, следует отметить доминирующую роль насилия, как объективного (внешне проявляющегося) признака преступления, обусловливающего наивысшую степень общественной опасности насильственных посягательств. Неслучайно поэтому насилие прописано в диспозиции уголовно-правовой нормы. При этом важно учитывать, что оно зачастую является главной, а нередко и единственной предпосылкой реализации корыстной цели (мотива) преступником (например, убийство по найму, при котором обязательным условием, предпосылкой получения вознаграждения является причинение смерти жертве). Именно поэтому мы классифицируем этот вид преступлений как насильственно-корыстный.

Вместе с тем обращает на себя внимание появление в данной группе преступлений корыстной цели (мотива), чего нет в насильственных преступлениях. Кроме того, целесообразно отметить, что в насильственно-корыстных преступлениях значительно более часто проявляются ситуации, когда угроза причинения насилия реализуется не сразу, а спустя достаточно продолжительный период времени (скажем, при вымогательстве).

Среди преступлений данного вида основу составляют посягательства против собственности (грабеж, разбой, вымогательство). Вместе с тем сюда могут быть отнесены и некоторые другие уголовные деяния (например, похищение человека из корыстных побуждений).

Корыстно-насильственные преступления в транспортной сфере характеризуются существенными особенностями по сравнению с насильственно-корыстными посягательствами. Специфика данных преступлений обусловлена, в первую очередь, значительным своеобразием транспортных рыночных отношений.

С учетом этого целесообразно рассмотреть некоторые наиболее существенные особенности, характеризующие транспортные отношения, складывающиеся в РФ. Здесь важно подчеркнуть, что специфика совершения корыстно-насильственных преступлений в новых транспортных реалиях в значительной мере определяется внутренними закономерностями и противоречиями частнособственнических, корыстных установок субъектов рыночных отношений.

При этом с одной стороны, следует учитывать, что ключевой фигурой этих отношений является потребитель (клиент, покупатель, заказчик и т. п.), поскольку только он способен обеспечить реализацию конечной цели всей предпринимательской деятельности – получение прибыли. Видимо неслучайно в РФ получил признание в качестве принципа тезис – «клиент всегда прав». Таким образом, потребитель в конечном итоге определяет востребованность произведенных товаров и услуг. Вот почему борьба за потребителя, в том числе с помощью рекламы, является одним из важнейших направлений современного бизнеса.

Важным инструментом в этой борьбе является удовлетворение спроса путем наращивания объема, ассортимента, качества товаров и услуг, т. е. предложения. Действительно, теоретически подобная логика рынка обусловливает целесообразность притока в транспортную сферу деятельности максимально возможного числа производителей, соперничающих между собой за благосклонность, внимание и, в конечном итоге, за выбор со стороны потребителя. Отсюда с необходимостью вытекает вывод об определяющем характере, приоритетности такого эффективного рыночного инструмента каким является конкуренция. Таким образом, она является одним из главных механизмов регулирования рыночных отношений в современной транспортной сфере.

Вместе с тем конкуренция предполагает соревнование, соперничество, борьбу субъектов налоговой деятельности между собой. Причем состязание между ними может осуществляться различными способами:

а) цивилизованными: когда лидер транспортного мониторинга достигает преимуществ за счет соблюдения установленных нормативными актами правил налогового поведения, а также реального, фактического достижения высоких результатов транспортной деятельности. Следует иметь в виду, что такой вариант организации рассматриваемой деятельности требует больших финансовых затрат, длительного периода совершенствования технологических процессов производства, значительных расходов на рекламу своей продукции и услуг и т. п.

Отечественная правоприменительная практика показывает, что такой способ организации производства ставит перед предпринимателями объективные трудности, сложности, дополнительные финансовые, ресурсные и кадровые затраты, что ведет к удорожанию продукции или услуг. В свою очередь их удорожание влечет за собой понижение конкурентоспособности этих товаров и услуг, поскольку другие производители могут добиваться этих результатов, используя иные, более простые транспортные и быстродостижимые способы, средства, механизмы, технологии;

б) нецивилизованными способами, когда субъекты транспортной деятельности используют внешне легальные (законные) транспортные рычаги, схемы, технологии для юридического прикрытия криминальной по своей сути налоговой деятельности и получе-

ния в конечном итоге противоправного результата. Суть такой деятельности характеризуется тем, что ее недобросовестные участники используют имеющиеся в законодательстве противоречия, пробелы, рассогласования. Подобного рода правовые изъяны позволяют недобросовестным предпринимателям использовать внешне законные правовые механизмы для реализации своих преступных целей.

Такое транспортное явление можно продемонстрировать на примере так называемого недружественного захвата (поглощения) предприятия, организации, учреждения. В подобных ситуациях криминально ориентированные субъекты используют, например, возможности приобретения по завышенной цене контрольного пакета акций для захвата руководящих постов на конкретном предприятии и последующего его захвата в целях преднамеренного разорения, банкротства, расхищения активов данного предприятия;

в) противоправными способами, приемами, средствами, технологиями. Стремление решать конкурентные задачи путем нецивилизованных, противоправных средств связано с желанием субъектов такого рода транспортной деятельности добиться конкурентных преимуществ путем снижения, а то и полного исключения из своей транспортной деятельности капиталоемких затрат на реальное повышение эффективности производства товаров и услуг по всей технологической цепочке от ее начала до конца (например, закупка сырья для текстильной промышленности, его транспортировка, хранение, переработка и т. д.).

Так, гораздо проще добиться значительного преимущества на рынке товаров и услуг (скажем, сельскохозяйственной продукции) не путем реального наращивания производства сельхозпродукции, что требует значительного вложения капиталов (финансовых, кадровых, и иных ресурсов), а с помощью искусственного ограничения конкуренции и, в частности, ограничения доступа на рынок иных производителей. Однако в условиях, когда на рынок сельхозпродукции устремляются многие реальные производители, то для их устранения с рынка необходимо применять силовые ограничения, т. е. насилие, поскольку иным способом в рамках противоправной деятельности добиться превосходства на рынке практически невозможно.

Отмеченная выше специфика транспортных рыночных отношений обусловливает и особенности корыстно-насильственных преступлений в этой сфере. Прежде всего, следует сказать о том, что здесь возможно проявление как обычного («классического») насилия, так и весьма специфичного, которое можно определить, как транспортное.

С учетом упомянутого представляется вполне оправданным дать более приближенное к специфике рыночных отношений определение «транспортного насилия», которым мы и будем пользоваться применительно к корыстно-насильственным преступлениям, совершаемым исключительно в сфере транспортной деятельности.

Итак, под «насилием» в рассматриваемой сфере мы в дальнейшем будем понимать обусловленную корыстной мотивацией деформацию (нарушение) субъектом преступления регулируемых законодательством рыночных отношений и механизмов в целях разорения (завладения собственностью) других участников транспортной деятельности, а равно принуждения граждан оплачивать незаконную сверхприбыль.

При этом, определяя понятие деформации, мы вкладываем в него не только разрушение, осуществляемое путем физического или психического насилия, но и иные способы принудительного воздействия на участников рыночных транспортных отношений. Например, путем псевдоправового воздействия в результате корпоративного сговора производителей, устанавливающих монопольные цены на реализуемую продукцию, пользующуюся повышенным спросом.

В подобной ситуации, как представляется, имеет место давление на потребителя, принуждение его оплачивать сверхприбыль монополистам. Таким образом, целенаправленная деформация (разрушение) рыночных отношений может характеризоваться не только «классическим» физическим (психическим) насилием, но и социально-правовым принуж-

дением, когда противоправные деяния лиц, совершающих транспортные преступления, облекаются в юридическую форму (с помощью ведомственных нормативных правовых актов) и становятся обязательными для исполнения физическими и юридическими лицами, которым причиняется при этом противозаконный имущественный вред.

К числу корыстных преступлений следует отнести уголовные посягательства, при совершении которых субъект руководствуется исключительно корыстной целью (мотивом), и не намерен использовать насилие по отношению лично к потерпевшему. Правда, здесь необходимо отметить, что на практике вполне возможно перерастание корыстных в насильственно-корыстные деяния (например, перерастание кражи в грабеж). К числу корыстных преступлений можно отнести кражи, мошенничества, присвоения, растраты и другие аналогичные преступления.

Завершая криминологическую классификация умышленных преступлений насильственного, корыстно-насильственного, корыстного и иного характера, следует отметить категорию уголовных посягательств, которую условно можно обозначить как нейтральные. Их характерной особенностью является то, что они могут совершаться и без насилия, и без корыстной мотивации. Среди подобного вида преступлений следует в качестве примера назвать незаконное приобретение наркотических средств для личного потребления – ст. 228 УК РФ, незаконное хранение оружия для личных коллекционных целей – ст. 222 УК РФ и др.

Однако анализ и обоснование понятия и структурных элементов корыстного насилия в сфере транспортной деятельности являются одним из важных, но не основных вопросов, определяющих перспективы отношения общества к данной проблеме. Главным здесь, как представляется, может быть названо предупреждение корыстно-насильственных преступлений в рассматриваемой сфере.

Профилактика корыстного насилия в виду специфики рыночных отношений должна строиться с учетом включения в этот процесс, прежде всего, транспортных, организационных и правовых инструментов и механизмов.

В частности, в числе транспортных рычагов противодействия корыстно-насильственным преступлениям в транспортной сфере деятельности следует рассматривать усиление влияния транспортных мер воздействия на нарушителей, скажем, антимонопольного законодательства. В настоящее время в средствах массовой информации неоднократно звучат жалобы ответственных чиновников федерального антимонопольного органа и его территориальных подразделений о неэффективности использования транспортных санкций, предусмотренных КоАП РФ в отношении нарушителей антимонопольного законодательства. Например, нарушения порядка ценообразования (ст. 14.6), нарушения иных прав потребителей и ограничения свободы торговли (чч. 1, 2 ст. 14.8, 14.9) и др. Следовательно, необходимо значительно ужесточить административную ответственность в части значительного увеличения размеров штрафов за нарушения антимонопольного законодательства.

Еще более актуальным является предупреждение корыстно-насильственных посягательств. Здесь речь должна идти уже об уголовно-правовых отношениях. В том числе, среди предупредительных мер в данной сфере можно предложить совершенствование уголовно-правового законодательства, в котором необходимо реализовать ряд новых подходов и решений.

Прежде всего, целесообразно, как представляется, глубже, точнее разграничить приемы и средства (способы) совершения корыстно-насильственных преступлений, с одной стороны, и корыстных, с другой. Общий подход при этом должен быть выражен вполне определенно: любые формы насилия в транспортной деятельности недопустимы и должны рассматриваться как преступные. Вместе с тем, насилие в транспортной сфере,

в силу специфических ее особенностей, может осуществляться нетрадиционными способами, то есть весьма скрытно, завуалированно.

В частности, кроме признаков, характеризующих открытое физическое или психическое насилие (они, как правило, рассматриваются в соответствующих статьях УК РФ в качестве квалифицирующих, отягчающих ответственность) в некоторых уголовно-правовых нормах перечислены и другие. Речь здесь идет о таких формах транспортной насилия, которые имеют неочевидный, замаскированный характер. Они выражаются терминологически в таких понятиях как «воспрепятствование законной предпринимательской деятельности», «раздел рынка», «ограничение доступа на рынок», «устранение с рынка других субъектов транспортной деятельности» и т. п.

Содержательное толкование приведенных выше, в качестве примера, понятий достаточно очевидно свидетельствует о том, что транспортные преступники могут реализовать свои противоправные цели, причем с гораздо большей эффективностью и, не прибегая к откровенному насилию (физическому или психическому)[1]. Так, ограничение доступа на рынок может осуществляться с помощью целенаправленного возведения препятствий перед конкретным субъектом транспортной деятельности (отказ в предоставлении торгового места; противозаконная антиреклама; непредоставление мест для временного проживания; провоцирование конфликтов, связанных с предпринимательской деятельностью; и т. п.).

В этой связи целесообразно повышение уголовно-правовых санкций за корыстно-насильственные преступления в транспортной сфере. Например, любые такие преступления должны относиться к преступлениям как минимум средней тяжести. Кроме того, представляется более правильным, например, в части 1 статьи 178 УК РФ в качестве вредных последствий определить не крупный, а значительный ущерб, понимаемый в соответствии с ч. 2 примечания к ст. 158 УК РФ. Такое предложение можно обосновать тем, что данное преступление в целом (в том числе и первую часть этой статьи) следует отнести к корыстно-насильственным посягательствам в транспортной сфере. А степень их общественной опасности должна быть, по нашему мнению, гораздо выше.

Таким образом, для повышения эффективности финансовых мер воздействия на субъектов, деформирующих рыночные транспортные отношения, было бы целесообразно многократно повысить размер штрафных санкций к нарушителям (тем более с помощью корыстного насилия), как это принято во многих зарубежных странах. Логика такого подхода достаточно проста: необходимо добиться того, чтобы корыстным насильникам в налоговой сфере было бы невыгодно совершать такого рода преступления.

Другими словами, чтобы каждый правонарушитель, допускающий ограничение или иные принудительные действия на рынке товаров и услуг, знал, что он может потерять значительно больше, чем получить незаконной прибыли. В числе транспортных мер, направленных на предупреждение проявлений корыстных деформаций в транспортной сфере можно назвать и другие.

В частности, следовало бы транспортным образом стимулировать производителей товаров и услуг, которые соблюдают антимонопольное законодательство и стремятся к сотрудничеству и взаимопониманию с потребителями. Это могло бы выражаться в определенных льготном транспортном режиме, предоставлением иных преимуществ и льгот финансового и иного порядка.

При всей важности использования транспортных рычагов, запретов и стимулов для противодействия корыстным деформациям в транспортной сфере ограничиться только

---

[1] Землянская И. С. Правовое консультирование в Российской Федерации: состояние и тенденции развития // Legal Concept. 2018. № 2. С. 77. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-konsultirovanie-v-rossiyskoy-federatsii-sostoyanie-i-tendentsii-razvitiya (дата обращения: 19.10.2022).

ими недостаточно[1]. Кроме транспортных необходимо использовать потенциал организационных мер, препятствующих корыстному насилию в транспортной сфере. Основная проблема здесь, по нашему мнению, состоит в том, что подавляющее большинство субъектов, рассматриваемого вида посягательств остаются невыявленными, а их силовые деформации рыночных механизмов остаются без необходимой правовой оценки.

Иными словами, в транспортной сфере наблюдается крайне высокая латентность корыстных посягательств. Это уже само по себе является благоприятным фактором для расширенного воспроизводства подобных преступлений. Что бы радикально изменить в лучшую сторону положение дел в данном вопросе, целесообразно произвести организационную перестройку антимонопольных органов, а также соответствующих субъектов уголовной юстиции, на которых возложено выявление, предупреждение, расследование и раскрытие данных посягательств.

Среди такого рода организационных мер следует усилить координацию и взаимодействие этих субъектов в противодействии корыстному насилию. В частности, для реализации такого рода мер могут быть созданы банки данных о лицах, которые используют различного рода деформации для дезорганизации рынка, в том числе использующих для этого насильственные приемы и методы. Было бы желательно, кроме того, организовать постоянный мониторинг ценообразования товаров и услуг и его обоснованности. Кроме того, было целесообразно разработать методику выявления, документирования и расследования корыстного насилия в транспортной сфере.

Одним из направлений предупреждения корыстного насилия в рассматриваемой нами сфере может быть также и дальнейшее совершенствование правовых механизмов этой деятельности.

УДК 343.346

И. Б. ШПИГЕЛЬ

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА МОРСКОМ И ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Морской и внутренний водный транспорт в значительной степени играет важную роль в экономике, поскольку себестоимость перевозок значительно ниже, чем иным транспортом. Из чего следует, что криминологическая обстановка на море достаточна высока.

Согласно законодательству Российской Федерации внутренний водный транспортом – это тот транспорт, который осуществляет путь на внутренних водных путях России. Перечь внутренних водных путей, определен Правительством Российской Федерации.

Однако что такое морской транспорт в законодательстве Российской Федерации не прописано, и, тем не менее, применяя аналогию закона можно говорить, о том, что морской транспорт – это тот вид транспорта, который осуществляет судоходство на морских пространствах.

Составы транспортных преступлений отражены в главе 27 УК РФ. Как справедливо отмечал Савченко В.А. «нормы статей, содержащиеся в главе 27 УК РФ, защи-

[1] Урман Н. А. Правовое консультирование: развитие и проблемы // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2013. № 4 (24). С. 145. URL: http://sun.tsu.ru/mminfo/ 000063105 /ec/24/image/ 24-143.pdf (дата обращения: 19.10.2022).

щаются общественные отношения, возникающие при использовании различных видов транспорта от угрозы причинения ущерба объектам безопасности. В этой связи понятие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта можно определить как предусмотренное уголовным законом виновное совершаемое общественно опасное деяние, последствиями которого является нарушение и ущемление отношений в сфере безопасности функционирования транспорта. Основными объектами уголовно-правовой охраны в этих нормах являются: личность – ее права и свободы; общество – его материальные и духовные ценности; государство – его конституционный строй, суверенитет и территориальная целостность»[1].

К преступлениям на море относятся пиратство, захват судна, грабеж судов, незаконный оборот наркотиков, оружия и др. Учет преступлений, совершаемых на море, как в России, так и за рубежом не ведется. Исключение составляет пиратство, учет которого ведет Международное морское бюро.

Как отмечает международная организация — Международное морское бюро, в 2020 году в Гвинейском заливе у побережья Западной Африки было зарегистрировано 98 случаев пиратства и вооруженного разбоя, 49 человек было похищено с целью выкупа. В Латинской Америки регистрируется рост пиратских нападений[2].

С начала 2010 годов мировое сообщество было обеспокоено Сомалийскими пиратами. Так, в Аденском заливе пиратами было захвачено судно «Московский университет», которое в последствие было освобождено от захвата силами моряков Черноморского флота. По данному факту Главным следственным управлением России было возбуждено уголовное дело по части 3 статьи 227 УК РФ[3].

По словам заместителя Генпрокурора А. Звягинцева «безнаказанность пиратов во многом следствие пробелов в международно-правовом и национально-правовом регулировании борьбы с морским пиратством. Одним из самых сложных аспектов, который не решен до конца действующими международными договорами и резолюциями Совета Безопасности ООН, остается вопрос о юрисдикции, применимой в отношении актов пиратства и вооруженного грабежа, а также практические вопросы уголовного преследования лиц, подозреваемых в совершении этих актов. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (1988 года), предусматривает право, а не обязанность государств устанавливать юрисдикцию в отношении актов пиратства, совершенных иностранным гражданином или лицом без гражданства. Статьей 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года установлено, что в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или судно, захваченное посредством пиратских действий и находящееся во власти пиратов, арестовать находящихся на них лиц и захватить находящееся на нем имущество. При этом судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут (но не обязаны!) выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов или имущества. Кстати, участниками этой Конвенции являются более 150 из почти 200 стран мира, включая Россию

[1] Савченко В. А. Преступления, совершаемые на водном транспорте // Судебные ведомости. 2016. № 1 (55). URL: https://pro-sud-123.ru/tribune/prestupleniya-sovershaemye-na-vodnom-transporte-rossii/ (дата обращения: 23.11.2022).

[2] Международное морское бюро отмечает рост активности пиратов у побережья Западной Африки // Российское судоходство : отраслевой портал. URL: https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=41245 (дата обращения: 23.11.2022).

[3] Захваченный пиратами танкер освобожден // РИА новости : сетевое издание. URL: https://ria.ru/20100506/231050817.html (дата обращения 23.11.2022).

и исключая США. В принципе пиратов должны судить в «потерпевшем» государстве (страна флага или владельца судна, груза, гражданства потерпевших членов экипажа, пассажиров) либо в государстве, гражданами которой являются подозреваемые. Конечно, их могло бы судить государство флага судна. Но это достаточно обременительно. Следует также иметь в виду, что во многих случаях судовладельцы используют так называемые «удобные флаги» небольших стран вроде Либерии, Панамы и Маршалловых островов». Как было сказано А. Звягинцевым, возникают проблемы при транспортировке, подозреваемого в судебные органы в законные сроки для избрания меры пресечения, обеспечение участия в следственных действиях членов экипажей судов, захваченными пиратами, предоставление пиратам переводчика – все это является пробелами в национальном законодательстве Российской Федерации и требует восполнение правовой лакуны в законодательстве[1].

Криминализация транспортных преступлений не всегда связана с организованной преступность на морских пространствах в Мировом океане трагические случае происходят и ввиду халатности и нарушений правил эксплуатации транспорта на внутренних водных путях в России.

Нарушение правил эксплуатации внутреннего водного транспорта привело к трагедии в России на внутреннем водном транспорте - на реке Волге, вследствие которого погибло 122 пассажира, находящихся на борту судна «Булгария». Крушение теплохода «Булгария» произошло 9 июля 2011 года. Следственными органами возбуждены несколько уголовных дел, ответственность за которые предусмотрена частью 2 статьи 263 УК РФ, частью 2 статьи 238 УК РФ, ст. 270 УК РФ. Учитывая, что деятельность на морском и внутреннем водном транспорте в России подлежит лицензированию, то и в отношении должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорные функции и предоставляющих лицензионно-разрешительные документы на осуществление деятельности, а также в отношении сотрудника, уполномоченного на классификацию и освидетельствования внутреннего и смешанного (река-море) плавания судов, были возбуждены уголовные дела ответственность, за которые предусмотрена статьей 293 УК РФ, 285 УК РФ. В отношении судовладельца транспортного средства, который пренебрег обязанностью по соблюдению технических требований к судну, было возбуждено уголовное дело по статье 238 УК РФ. Капитан судна «Арбат» и капитан буксира «Дунайский—66» допустили грубейшее нарушение требований Кодекса внутреннего водного транспорта, пройдя мимо судна терпящего бедствие. В отношении капитана сухогруза «Арбат» был вынесен приговор по статье 270 УК РФ[2].

Автор полагает, что ведение статистической информации уполномоченными органами будет способствовать исследованию криминологической преступности на морском и внутреннем водном транспорте и будет способствовать эффективности противодействия преступлениям.

---

[1] Интервью заместителя Генерального прокурора Российской Федерации Александра Звягинцева газете «Комсомольская правда» / Е. Черных // Генеральная прокуратура Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://epp.genproc.gov.ru/web/gprf/mass-media/interviews-and-presentations?item=4632866 (дата обращения: 23.11.2022).

[2] Капитан судна, прошедшего мимо «Булгарии», благодаря сделке с правосудием отделался штрафом // Право.ру : справ.-правовая система. URL: https://pravo.ru/news/view/66549/ (дата обращения: 23.11.2022).

II. ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ

УДК 343.346

С. А. АТУТОВ

ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ДОКАЗЫВАНИЯ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из важнейших направлений деятельности всех правоохранительных органов нашего государства.

В 2021 году в ДТП на дорогах Российской Федерации погибло 16 152 человека, каждое восьмое ДТП совершалось с участием водителей в состоянии опьянения, либо с его признаками. При этом более четверти всех погибших – 28% являлись жертвами таких ДТП.

Указанные обстоятельства свидетельствуют о том, что вопросы профилактики «пьяного лихачества» на дорогах должны стоять на особом контроле как у руководства правоохранительных органов, так и прокуратуры.

Повышенная степень общественной опасности рассматриваемого деяния проявляется в способности создать угрозу причинения вреда жизни и здоровью человека. Дорожное движение представляет собой своеобразную систему, участники которой ожидают друг от друга соблюдения установленных правил, то есть рассчитывают на определенное поведение со стороны других лиц и действуют в соответствии со своими ожиданиями. Участник дорожного движения, в частности, водитель, всегда находится во взаимосвязи с иными участниками дорожного движения, он не является изолированной единицей.

Таким образом, грубое нарушение правил дорожного движения одним лицом уже способно нанести вред общественным отношениям и заключает в себе угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей, а также собственности. Водитель, принимая участие в дорожном движении, ежеминутно сталкивается с ситуациями, которые требуют максимальной концентрации и незамедлительного принятия решений. Он действует в условиях постоянного риска, при этом в результате употребления средств и веществ, вызывающих опьянение, уровень такого риска возрастает. Наличие состояния опьянения у водителя неизбежно приводит к снижению умственной и физической активности, что негативно сказывается на способности объективно оценивать возникшую аварийную обстановку и принимать рациональные решения, то есть повышает степень вероятности причинения вреда общественным отношениям, охраняемым законом[1].

31 декабря 2014 г. Уголовный кодекс Российской Федерации был дополнен ст. 264.1, предусматривающей ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (чч. 1, 3 ст. 12.8 или 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ.

[1] Аюпова Г. Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию : дис. … канд. юрид наук. Екатеринбург, 2018 . 225 с.

В соответствии с п. 10.3 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «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» ответственность по статье 264.1 УК РФ наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по части 1 или 3 статьи 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения или по статье 12.26 КоАП РФ за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 статьи 264 или статьей 264.1 УК РФ.

Согласно примечанию 2 к ст. 264 УК РФ, для целей ст. 264.1 УК РФ находящимся в состоянии опьянения может быть признано лицо, отказавшее от выполнения законных требований сотрудника полиции от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

При проведении процедуры медицинского освидетельствования водителя на состояние опьянения одним из важнейших моментов является законность требований сотрудника полиции о прохождении, так как уголовная ответственность по ст. 264.1 УК РФ будет наступать только в случае законности требований сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования. В противном случае отказ от его прохождения не будет образовывать объективную сторону состава данного преступления.

В связи с тем, что отдельные сотрудники полиции могут требовать освидетельствования на состояние опьянения трезвых водителей, не исполняя требования Закона, процедура направления сотрудниками полиции лица, управлявшего транспортным средством на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, подробно регламентирована на федеральном уровне подзаконными нормативными правовыми актами.

Так, Приказом Минздрава России от 18.12.2015 № 933н утвержден Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) (далее – Порядок).

Согласно п. 1 ч. 5 Порядка медицинское освидетельствование проводится в отношении лица, которое управляет транспортным средством на основании протокола о направлении на медицинское освидетельствование, составленного в соответствии с требованиями статьи 27.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида.

То есть на первоначальном этапе выявления сотрудником ГИБДД водителя, находящегося в состоянии опьянения, необходимо провести процедуры, предусмотренные законодательством об административных правонарушениях.

Согласно ст. 27.12 КоАП РФ, лицо, которое управляет транспортным средством и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения подлежит отстранению от управления транспортным средством до устранения причины отстранения.

В протоколе об отстранении от управления транспортным средством соответствующего вида, а также в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения указываются дата, время, место, основания отстранения от управления или направления на медицинское освидетельствование, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о транспортном средстве и о лице, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Во исполнение вышеприведенной ст. 27.12 КоАП РФ основания для проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения отражены в Правилах освиде-

тельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (далее – Правила).

Пункт 2 Правил гласит, что освидетельствованию на состояние алкогольного опьянения, медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения подлежит водитель транспортного средства, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения.

Из п. 3 Правил следует, что достаточными основаниями полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, является наличие одного или нескольких следующих признаков: а) запах алкоголя изо рта; б) неустойчивость позы; в) нарушение речи; г) резкое изменение окраски кожных покровов лица; д) поведение, не соответствующее обстановке.

Согласно п. 10 Правил, направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения водитель транспортного средства подлежит:

а) при отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

б) при несогласии с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

в) при наличии достаточных оснований полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Из буквального толкования вышеуказанных норм права следует, что данные перечни являются исчерпывающими. Аналогичный вывод о том, что данные перечни закрыты и не допускают произвольного применения изложен и в Определении Конституционного Суда РФ от 19.12.2017 № 3062-О[1].

Пункты 227.1, 234 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденного Приказом МВД России от 23.08.2017 № 664 (далее – Регламент) полностью дублируют содержание вышеуказанных Правил в части предусмотренных оснований для проведения освидетельствования водителя на состояние опьянения и для направления его на медицинское освидетельствование.

На основании вышеприведенных правовых норм можно сделать однозначный вывод о том, что не каждый водитель по личному волеизъявлению сотрудника ГИБДД может быть подвергнут процедуре освидетельствования на состояние опьянения, а только тот, который имеет хотя бы один из предусмотренных Правилами признаков.

Например, сотрудник ОГИБДД ОМВД России по г. Губкинскому остановил транспортное средство под управлением гражданина Н. Инспектор усмотрел у данного гражданина признаки алкогольного опьянения, основанные лишь на его субъективном восприятии и не подтвержденные совокупностью иных доказательств (КУСП № 2010 от 16.04.2020).

После чего инспектор при отсутствии оснований, предусмотренных пп. 2, 3 Правил, пп. 227, 227.1 Регламента, предложил Н. пройти освидетельствование на состояние

[1] Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 19 декабря 2017 г. № 3062-О. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

алкогольного опьянения. Несмотря на незаконность требований сотрудника полиции, гражданин согласился и прошел освидетельствование: алкотестер показал отсутствие алкогольного опьянения (тест № 00466 от 16.04.2020).

С результатами освидетельствования гражданин Н. был согласен, о чем имеется соответствующая отметка в акте освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Однако, не смотря на пройденное Н. освидетельствование, показавшее отсутствие алкоголя в выдыхаемом им воздухе; согласие водителя с его результатами; отсутствие достаточных оснований полагать, что он находится в состоянии опьянения, инспектор в нарушение требований вышеуказанного федерального законодательства (п. 234 Регламента, п. 10 Правил) принял заведомо незаконное решение о направлении Н. на медицинское освидетельствование.

Из просмотра приложенной к материалу проверки видеозаписи с носимого инспектором видеорегистратора не усматривались какие-либо признаки алкогольного опьянения у гражданина Н. Так, ни характер движения автомобиля Н., ни его походка, поведение и речь не давали оснований подозревать о нахождении его в состоянии опьянения, а приглашенные полицейским понятые поясняли, что гражданин Н. находится в адекватном состоянии.

В протоколе о направлении Н. на медицинское освидетельствование инспектор указал не предусмотренные Правилами и Регламентом признаки опьянения, а именно дрожание рук и расширенные зрачки. При таких обстоятельствах оснований для направления гражданина Н. на медицинское освидетельствование не имелось. Следовательно, требование инспектора о прохождении медицинского освидетельствования являлось незаконными, в связи с чем отказ гражданина Н. от сдачи биосред являлся обоснованным.

Инспектор составил в отношении Н. незаконный протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ. В этот же день он зарегистрировал необоснованный рапорт об обнаружении признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ в действиях Н.

По данному факту прокурором города внесено представление об устранении нарушений закона в адрес руководства ОМВД России по г. Губкинскому. По результатам его рассмотрения в отношении Н. вынесено постановление об отказе в возбуждении уголовного дела за отсутствие состава преступления, а дело об административном правонарушении по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ прекращено. Инспектор ДПС привлечен к строгой дисциплинарной ответственности в виде выговора. Благодаря принятым мерам прокурорского реагирования данный сотрудник ГИБДД более не допускал аналогичных нарушений в служебной деятельности.

Думается, что при систематическом нарушении сотрудником ГИБДД прав данного гражданина, имелись бы все основания для проведения в отношении полицейского процессуальной проверки по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 285 УК РФ.

В некоторых случаях несоблюдение сотрудниками полиции подробно регламентированной процедуры проведения освидетельствования на состояние опьянения приводит к вынесению оправдательных приговоров в силу отсутствия достаточных оснований для инициирования данных административных процедур.

Так, судебной коллегий по уголовным делам суда ЯНАО вынесен оправдательный апелляционный приговор в отношении Магомедова по ст. 264.1 УК РФ[1]. Причиной его вынесения явилось ненадлежащее исполнение должностных обязанностей сотрудниками

[1] Апелляционный приговор суда Ямало-Ненецкого автономного округа от 10 февраля 2020 г. по делу № 22-126/2020. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ГИБДД, некачественно исполнивших свои обязанности при направлении предположительного находившегося в состоянии опьянения водителя на медицинское освидетельствование, проходить которое последний отказался. При этом согласно выводам суда апелляционной инстанции требования сотрудника ГИБДД о прохождении медицинского освидетельствования изначально не были основаны на законе, т.к. достаточных оснований для признания гражданина находящимся в состоянии опьянения не имелось.

Благодаря надлежащему изучению административных процедур, проведенных на месте сотрудниками ДПС, работникам прокуратуры города Губкинский ЯНАО удалось предотвратить направление в суд уголовного дела по ст. 264.1 УК РФ в отношении лица, признание виновным которого было невозможно ввиду нарушения сотрудником ДПС порядка проведения освидетельствования на состояние опьянения.

Так, в прокуратуру города Губкинский в порядке ст. 225 УПК РФ, поступило уголовное дело по обвинению С., в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

По результатам изучения уголовного дела прокуратурой города установлено, что управлявший автомобилем гражданин С. был остановлен сотрудником ДПС, который при проверке документов последний установил признаки опьянения у данного гражданина (запах алкоголя изо рта, шаткая походка и т.д.). Гражданин по требованию инспектора прошел освидетельствование – алкотестер показал наличие алкоголя в выдыхаемом им воздухе.

В обвинительном акте дознавателем было указано, что С. был согласен с результатами освидетельствования на состояние опьянения.

Вместе с тем из акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения невозможно был установить волеизъявление С. в части согласия, либо несогласия с его результатом, поскольку слово, написанное им собственноручно в соответствующей графе было нечитаемо.

На диске, изъятом в ходе осмотра места происшествия, запечатлена на видео процедура освидетельствования С. на состояние алкогольного опьянения.

Из диалога С. и сотрудника полиции, проводившего указанное освидетельствование, невозможно достоверно установить волеизъявление С. в части согласия, либо несогласия с результатом освидетельствования, т.к. последний конкретно не ответил на вопрос инспектора о согласии либо несогласии с результатами освидетельствования.

На видеозаписи также отчетлива слышна недоуменная реплика сотрудника полиции, согласно которой он сам не понимал какое слово предполагаемый правонарушитель вписал в акт освидетельствования (согласен либо не согласен). Несмотря на очевидную необходимость направления лица уже на медицинское освидетельствование, инспектор посчитал достаточным добиться от нарушителя только простой подписи и неразборчивой записи в акте освидетельствования.

Таким образом, фактически С. был не согласен с результатами освидетельствования, проведенного инспектором ДПС, о чем он в ходе дознания последовательно сообщал, будучи допрошенным в качестве подозреваемого.

Совокупностью его последовательных действий были созданы квалифицированные сомнения в согласии с результатами проведенного освидетельствования «на месте», устранить которые возможно было только путем направления С. на медицинское освидетельствование в соответствии с требованиями регламента.

В связи с чем данное уголовное дело возвращено прокурором дознавателю для производства дополнительного дознания, которое в дальнейшем по результатам расследования прекращено за отсутствием состава преступления.

Низкое качество работы сотрудников ДПС, проводящих административные процедуры на первоначальном этапе, устранить на стадии процессуальной проверки и уж тем более на стадии предварительного расследования или судебного следствия уже невозможно.

В связи с чем в настоящее время на практике возникают ситуации, когда явно находящийся в состоянии алкогольного опьянения гражданин, управлявший транспортным средством, избегает уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ только в связи с тем, что сотрудник ГИБДД нарушил процедуру освидетельствования, как в вышеприведенном примере, не направив несогласного с результатами освидетельствования «на месте» водителя уже на медицинское освидетельствование.

Однако по иным составам преступлений, не связанным с нарушением ПДД РФ, состояние алкогольного опьянения может быть установлено судом на основании совокупности иных доказательств, в том числе свидетельских показаний, видеозаписей.

Так, например, при установлении факта нахождения виновного лица в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя для определения наличия либо отсутствия отягчающего наказания обстоятельства, предусмотренного ч. 1.1 ст. 63 УК РФ, при рассмотрении уголовного дела по обвинению лица в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 166 УК РФ (угон), суду достаточно будет свидетельских показаний, показаний самого подсудимого об употреблении алкоголя и нахождении в состоянии опьянения на момент совершения преступления (в случае если опьянение способствовало совершению преступления).

В данном примере нарушение процедуры освидетельствования на состояние опьянения никоим образом не будет препятствовать установлению юридического факта - нахождение лица в состоянии опьянения. То есть вполне вероятна ситуация, когда лицо, ранее привлеченное к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, угнавшее в состоянии опьянения автомобиль (опьянения, например, установлено совокупностью свидетельских показаний и видеозаписями) одним и тем же приговором будет признано виновным в совершении угона с отягчающим обстоятельством, предусмотренным ч. 1.1 ст. 63 УК РФ, однако невиновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ (при нарушении сотрудником ГИБДД процедуры освидетельствования).

Думается, что указанные положения уголовного кодекса РФ направлены на обеспечение принципа баланса интересов личности и государства, защищая гражданина от необоснованного давления со стороны должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства.

На основании изложенного, можно сделать следующие выводы:

1. Прокурорам при организации надзора за дознанием при расследовании (возбуждении) уголовных дел (проведении процессуальных проверок) по ст. 264.1 УК РФ необходимо тщательно изучать проведенные сотрудниками ДПС административные процедуры на первоначальном этапе оформления водителя, предположительно находящегося в состоянии опьянения. Важно помнить, что бездействия лица, выраженное в отказе от прохождения медицинского освидетельствования, не всегда образует объективную сторону состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Всегда необходимо давать оценку законности действий сотрудников ДПС.

2. Некачественная работа сотрудников ДПС может освободить от уголовной (административной) ответственности лицо, фактически совершившее преступление (правонарушение), связанное с управлением ТС в состоянии опьянения, только из-за несоблюдения установленного порядка направления и прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (либо при проведении освидетельствования на месте). При этом устранить данные недостатки в последующем невозможно. В то же время, излишнее рвение сотрудников ДПС освидетельствовать абсолютно всех водителей, даже не имеющих признаков опьянения, подрывает авторитет органов внутренних дел, нарушает

конституционные права граждан, а при отсутствии должного прокурорского надзора создает опасные последствия в виде привлечения невиновного лица к уголовной ответственности (или вынесения оправдательного приговора).

3. Учитывая особую значимость вопросов профилактики правонарушений в данной сфере, горрайпрокурорам во взаимодействии с подразделениями дознания необходимо повышать профессиональный уровень сотрудников ДПС путем проведения совместных рабочих встреч, лекций, семинаров на которых подробно разбирать административную процедуру проведения освидетельствования на состояние опьянения, разъяснять сотрудникам ДПС о высокой значимости данной работы, приводить примеры оправдательных приговоров из имеющейся судебной практики.

УДК 343.346

И. И. ГОЛОВКО

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛНОМОЧИЙ ПРОКУРОРА ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ НЕОПРЕДЕЛЕННОГО КРУГА ЛИЦ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СУДЕБНОМ ПОРЯДКЕ

Актуальность вопросов обеспечения безопасности на транспорте не снижается, а существенное количество выявляемых прокурорами нарушений в сфере транспорта требует не только мер для пресечения и устранения нарушений, но и для предупреждения возможных нарушений закона и прав граждан.

Часть 1 ст. 45 ГПК РФ, ч. 1 ст. 39 КАС РФ закрепляют право прокурора на обращение в суд с заявлением в защиту прав, свобод и законных интересов неопределенного круга лиц. При этом нормативного определения понятия «неопределенный круг лиц» не имеется. В практике учитываются некоторые признаки указанного участника судебного разбирательства — такой круг лиц невозможно индивидуализировать, привлечь в процесс в качестве истцов, указать в исковом заявлении фамилию, имя, отчество, место жительства каждого из них, определить права и обязанности каждого из них при разрешении дела («Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2004 года»[1]).

Не оспаривания значимость приведенной формулировки, полагаем, что она не в полной мере раскрывает сложную категорию «неопределенный круг лиц». Прокуроры обосновывают исковые требования во взаимосвязи с указанным положением, однако зачастую доводы прокуроров не находят поддержки судов. Суды приходят к выводу о том, что прокурор защищает права и законные интересы конкретных граждан, каждого из которых возможно установить (жильцы многоквартирного дома, обучающиеся образовательной организации, работники одной организации и пр.). Учитывая, что прокурор вправе защищать права отдельных граждан в определенных случаях, перечисленных в ч. 1 ст. 45 ГПК РФ, ч. 1 ст. 39 КАС РФ, суды зачастую усматривают защиту прокурором прав конкретных граждан, которые могут самостоятельно обратиться в суд с заявлением. Последствием является отказ суда в принятии заявления прокурора к производству. По представлению прокурора вышестоящие су-

[1] Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2004. № 11. URL: https://vsrf.ru/documents/newsletters/ 1623 (дата обращения: 14.10.2022).

ды во многих случаях признают подобные определения незаконными[1], однако процедура оспаривания акта суда требует затрат времени, что снижает эффективность прокурорского реагирования на выявленные нарушения закона. Также необходимо отметить, что имеют место ситуации оставления подобных определений без изменения вышестоящей инстанцией, в связи с чем прокурор лишается возможности реализовать полномочия для устранения нарушений закона, выявленных в результате прокурорской проверки. Указанные нами проблемы препятствуют также достижению единообразия прокурорской и судебной практики и являются наиболее существенными по сравнению с иными вопросами реализации полномочий прокурора по защите в судебном порядке прав неопределенного круга лиц.

В связи с этим в настоящем исследовании обращено основное внимание на возможность индивидуализировать отдельных лиц в рамках неопределенного круга лиц.

Как известно, защита права может осуществляться в случае нарушения (ст. 12 ГК РФ), а опасность причинения вреда в будущем может явиться поводом иска о запрещении деятельности, создающей такую опасность (п. 1 ст. 1065 ГК РФ «Предупреждение причинения вреда»). Указанные аспекты правозащитного характера в равной мере реализуются в деятельности прокурора, в том числе применительно к сфере транспорта.

Так, Котласская транспортная прокуратура проверила исполнение законодательства в доме отдыха локомотивных бригад на железнодорожной станции Урдома. Выявлено неудовлетворительное состояние помещений, многочисленные нарушения законодательства. По представлению прокурора нарушения устранены частично, поэтому в суд направлено исковое заявление с требованием обязать ОАО «РЖД» устранить допущенные нарушения[2].

Указанный пример практики, как и иные ситуации наличия реального нарушения прав говорит о том, что нарушение права имеет место в случае непосредственного взаимодействия лиц, права которых нарушены, и виновного лица. Такое непосредственное взаимодействие лиц уместно рассматривать как правоотношения. Следовательно, нарушение прав будет иметь место для вступивших в правоотношения лиц (например, работников локомотивного депо Котлас).

В связи с этим следует отметить, что участников правоотношений определить сложно, но возможно для конкретного момента времени в случае, если эти лица проходят регистрацию, учет, отношения с ними подлежат документальному оформлению с указанием личных данных, например, работники организации; обучающиеся образовательной организации.

Защита нарушенных прав такого круга лиц осложняется тем обстоятельством, что круг лиц не стабилен по численности и персоналиям, способен меняться во времени. В связи с этим не исключена вероятность, что в момент обращения прокурора в суд с заявлением состав круга лиц будет одним, а в ходе рассмотрения судом дела по данному заявлению – другим. Однако судебная практика не учитывает важность отмеченного вопроса и не устанавливает подобные сведения для периодов поступления заявления прокурора в суд, различных судебных заседаний по рассмотрению дела. Было бы неверным полагать,

---

[1] Определение Четвертого кассационного суда общей юрисдикции от 20 марта 2020 г. по делу № 88-6898/2020 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 17.10.2022) ; Определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 24 июня 2021 г. по делу № 88-10732/2021 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 17.10.2022) ; Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 25 марта 2022 г. по делу № 88-6795/2022 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 17.10.2022).

[2] Северо-Западная транспортная прокуратура : офиц. сайт. URL: https://epp.genproc.gov.ru/web/sztp/mass-media/news/archive?item=76211021 (дата обращения: 27.11.2022).

что за период рассмотрения судом заявления прокурора круг лиц, права которых защищает прокурор, останется неизменным. Аналогичный тезис следует указать и для исполнительного производства, в ходе которого круг лиц вероятно не остается неизменным. Следовательно, вывод о стабильности и определенности круга лиц, защищаемых прокурором, является преждевременным.

При этом взаимоотношения количественных и качественных характеристик такого круга лиц в судебной практике не учитываются. В законодательстве и разъяснениях высших судов не имеется положений о том, какого количества лиц достаточно для вывода об определенности круга лиц. Представляется, что наличие достаточно полных сведений об одном или нескольких лицах из неопределенного круга лиц не является основанием вывода об отсутствии неопределенности, так как исчерпывающего перечня всех лиц из числа неопределенного круга не имеется. Тем более, что суд не исследует такую информацию применительно к разным периодам времени. Неопределенность круга лиц не основывается на полном незнании обо всех лицах, достаточно неопределенности сведений о некоторых лицах-участниках тождественных правоотношений в отдельной сфере.

Далее, количественная характеристика круга лиц может быть определена для отдельной стадии судопроизводства: на момент обращения в суд с заявлением, на момент рассмотрения дела судом и вынесения решения. Не исключена вероятность, что количество материальных истцов на различных стадиях судопроизводства будет различным. Должно ли это обстоятельство влиять на решение суда? Необходимо ли в ходе судопроизводства выяснять количество материальных истцов? Например, каковы последствия изменения количества обучающихся в образовательной организации, чьи права защищает прокурор в суде[1], для результата рассмотрения дела? Судами указанным вопросам не уделяется достаточного внимания.

В то же время всех участников отношений, не подлежащих документальному оформлению с указанием личных данных, установить представляется невозможным, например, невозможно определить сведения о посетителях объекта культурного и исторического наследия. В такой ситуации неопределенность круга лиц не вызывает сомнений.

Прокурорами принимаются меры в судебном порядке и для предупреждения нарушений прав граждан в будущем, если по результатам проверки установлены нарушения обязательных требований законодательства к осуществляемой деятельности.

Так, по результатам проверки Мурманской транспортной прокуратуры установлены нарушения в ООО «Авиакомпания «Мурманавиа», которое осуществляет для граждан экскурсионные и развлекательные полеты с использованием воздушных судов авиации общего назначения без сертификата эксплуатанта на коммерческие воздушные перевозки. Мурманский транспортный прокурор направил в суд исковое заявление о признании деятельности организации незаконной, запрете выполнения коммерческих полетов без сертификата эксплуатанта и рекламы этих услуг. Суд требования прокурора удовлетворил[2].

В такой ситуации и во многих подобных для еще не участвующих в правоотношениях лиц нарушение прав будет возможным в будущем. Вероятное нарушение прав требует предупреждения нарушения прокурором, в том числе в судебном порядке.

---

[1] Ростовский транспортный прокурор в судебном порядке понудил техникум железнодорожного транспорта создать специальные условия для лиц с ограниченными возможностями, обеспечить охрану здания образовательного учреждения, организовать питание обучающихся в соответствии с установленными требованиями // Новости прокуратуры РФ : сайт. URL: https://procrf.ru/news/2416742-ob-itogah-iskovoy-rabotyi-transportnyih-prokurorov-napravlennoy-na-zaschitu-prav.html (дата обращения: 27.11.2022).

[2] URL: https://vk.com/sztproc (дата обращения: 27.11.2022).

К рассмотренной нами ситуации близко понимание отношений как абсолютных, когда праву одного лица корреспондирует обязанность всех других лиц. Многие авторы отмечали спорный характер такого понимания и возражали против квалификации взаимосвязи в качестве отношений в связи с тем, что обязанное лицо не конкретизировано, а значит отсутствуют отношения, отсутствую права и обязанности конкретных лиц. Указанную ситуацию определяют как правовую связь[1].

Учитывая такой подход, рассматриваемые взаимоотношения неопределенного круга лиц и обязанного лица уместно определить как правовая связь, предшественник правоотношений. Наличие правовой связи позволяет говорить о том, что при конкретизации граждан правовая связь преобразуется в правоотношения. Следовательно, применительно к правовой связи говорить об определенности круга лиц невозможно.

Таким образом, в результате исследования возможности индивидуализации состава неопределенного круга лиц в рассмотренных ситуациях приходим к выводу об отсутствии таковой. В свою очередь отождествление судами при рассмотрении заявлений прокуроров правовой связи с правоотношениями является основой противоположного вывода – об определенности круга лиц, который представляется спорным.

Необходимо учитывать и тесную взаимосвязь категории «неопределенный круг лиц» с категорией «публичный интерес». Пленум Верховного Суда РФ отметил, что под публичными интересами следует понимать, в частности, интересы неопределенного круга лиц, направленные на обеспечение безопасности жизни и здоровья граждан, а также обороны и безопасности государства, охраны окружающей природной среды[2]. Следовательно, защита прокурором прав, свобод и законных интересов неопределенного круга лиц имеет публично-правовой характер, в определенной мере направлена на защиту публичного интереса.

Таким образом, пробел закона и противоречивая судебная практика усложняют защиту прав неопределенного круга лиц и публичного интереса и противоречат современной тенденции развития участия прокурора в гражданском судопроизводстве, которая выражается в усилении роли прокурора в судебной защите интересов публично-правовых образований (например, в 2022 году ст. 45 ГПК РФ дополнена частью 4, наделяющей прокурора новыми полномочиями по вступлению в дело для дачи заключения в целях обеспечения законности по спорам с участием публично-правовых образований[3]).

Результаты исследования, позволившие разграничить правоотношения и правовую связь; разделить правоотношения по количественному и качественному признакам, показывают сложность категории «неопределенный круг лиц» в количественном и качественном аспектах и необходимость дальнейшего ее изучения в целях формирования основных признаков неопределенного круга лиц.

---

[1] Савенко Б. А., Шигонина Л. А. Анализ концепции абсолютных и относительных гражданских правоотношений // Colloquium-journal. 2019. № 3-4 (27). С. 61—63.

[2] О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 июня 2015 г. № 25. П. 75. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] О внесении изменений в статью 52 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации и статью 45 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации : Федеральный закон от 7 октября 2022 г. № 387-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

УДК 343.346

С. В. ДЗАГОЕВ

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ ПО ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ

Актуальность исследования вопросов исковой давности по транспортным преступлениям объясняется, прежде всего, самим предназначением обозначенного правового института, который призван поддерживать стабильность гражданско-хозяйственного оборота. Сфера гражданских правоотношений, в первую очередь, должна обладать устойчивостью, что достигается наличием определенных правил правового регулирования, одним из которых выступает закрепленная законодателем возможность, позволяющая должнику заблокировать разрешение в судебном порядке по существу любого имущественного спора по причине обращения кредитора в судебные органы за защитой по истечении значительного временного промежутка с того момента, как кредитор узнал о нарушении своих прав.

Правовой институт исковой давности по транспортным преступлениям призван дисциплинировать участников хозяйственного оборота и побуждать их своевременно проявлять заботу о защите своего права.

Также исковая давность позволяет исключить возможность предъявления необоснованных претензий и тем самым упорядочивает хозяйственный оборот и создает устойчивые правовые связи.

Изучение зарубежного опыта нормативного регулирования вопросов применения исковой давности по преступлениям интересно с точки зрения как рецепции права, то есть возможности заимствовать отечественным законодателем наиболее удачных и зарекомендовавших себя исключительно эффективно зарубежных нормативных положений в обозначенной сфере, так и с точки зрения правоприменительного опыта, то есть вопросов реализации отдельных правовых положений на практике, в процессе гражданско-хозяйственного оборота[1].

Анализ зарубежного опыта также помогает выявлять и устранять пробелы и противоречия в развитии внутреннего национального законодательства в том числе и по вопросам, связанным с регламентацией исковой давности по преступлениям. Этому способствует также и универсальность указанного института, сходство его функций, как в отечественном, так и в зарубежных правопорядках, что сглаживает определенные различия в нормативном регулировании и позволяет проводить сравнительно-правовой анализ.

Институт исковой давности по преступлениям в последнее время довольно активно реформируется как отечественным законодателем, так и за рубежом, однако теоретическому осмыслению проводимых реформ уделяется недостаточное внимание, следствием чего являются многие правоприменительные проблемы.

Институт исковой давности по преступлениям имеет довольно длительную историю своего становления и развития. Действие права ограничивалось определенными временными рамками еще в древних правовых системах.

Однако исковая давность все же считается «изобретением» римского права. Но при таком подходе нельзя исключать возможность заимствований римским правом отдельных положений об исковой давности по преступлениям именно из древнегреческого права.

---

[1] Долгоаршиных Т. А. Срок исковой давности по преступлениям по делам о разделе совместного имущества супругов: актуальные проблемы судебной практики // Научное сообщество студентов XXI столетия. Общественные науки : сборник статей по материалам 52 студенческой международной научно-практической конференции (г. Новосибирск, 20—30 апреля 2017 г.). Новосибирск, 2017. Т. 4 (51). С. 123—128.

И также необходимо отметить, что римская правовая система общей теории об исковой давности по преступлениям так и не выработала, а содержала только лишь более совершенные правила для ее частного применения.

Аналогом ныне действующего как в национальном законодательстве, так и во многих зарубежных правопорядках института исковой давности по преступлениям можно считать римские правовые положения, возникшие не в классическом римском праве, а появившиеся в постклассический имперский период и сначала указанный институт римскими юристами как универсальный не применялся, то есть классическая функция обеспечения стабильности оборота путем защиты от несвоевременно поданного иска на исковую давность в римском праве не возлагалась. Более того, по древнеримскому праву иски, возникшие из ius civile, были «вечными», то есть, за редким исключением, давностью не погашались[1].

В России же в соответствии со ст. 195 ГК РФ исковой давностью признается срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено.

Если отойти от нормативного определения, срок давности представляет собой время, с истечением которого погашается возможность принудительного осуществления нарушенного гражданского права при помощи гражданского иска.

С 1 сентября 2013 г. вступил в силу Федеральный закон от 7 мая 2013 г. № 100-ФЗ «О внесении изменений в подразделы 4 и 5 раздела I части первой и статью 1153 части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации». Однако существенного обновления в регулировании института исковой давности по транспортным преступлениям указанный закон не привнес: сроки исковой давности по транспортным преступлениям не были увеличены, что изначально предполагалось, также сроки исковой давности по транспортным преступлениям не были дифференцированы с учетом различных категорий требований.

Сравнительно-правовой анализ института исковой давности по транспортным преступлениям в России и зарубежных правопорядках позволяет отметить следующее.

Режим исковой давности по транспортным преступлениям в российском праве является в основном продебиторским, что характеризуется в том числе краткими сроками давности, узким и закрытым перечнем оснований приостановки срока, отсутствием приостановки срока при переговорах сторон о спорном требовании и некоторыми другими факторами.

Зарубежная правовая традиция больше тяготеет к прокредиторскому режиму исковой давности по транспортным преступлениям. Это находит свое отражение в более продолжительных сроках давности, развернутым или неисчерпывающим перечнем оснований приостановки срока, перерывом срока по всему долгу частичным признанием должника и другими факторами.

Наиболее проблемным в настоящее время остается вопрос о моменте, с которого начинает течь срок исковой давности по транспортным преступлениям на виндикационное требование.

Известен один из действенных законодательно урегулированных способов защиты прав, в качестве которого выступает институт исковой давности по транспортным преступлениям в сфере гражданского судопроизводства, по которой в соответствии со ст. 195 ГК РФ понимается определенный законом срок для защиты лицом своих прав.

Однако течение такого срока может быть прервано по объективным причинам, включающим факт совершения виновной в нарушении права стороной действия, свидетельствующего о признании им долга. Данные аспекты урегулированы положения-

[1] Крашенинников Е. А. Понятие и предмет исковой давности по преступлениям. М., 1997. С. 40.

ми ст. 203 ГК РФ, но в пределах течения срока исковой давности по транспортным преступлениям[1].

В теории возникали дискуссии касаемо того, не нарушает ли установление срока исковой давности по транспортным преступлениям права лица на защиту своих нарушенных прав в судебном порядке.

Разъяснения по этому поводу были внесены частично КС РФ. Так, согласно определению суда установление таких сроков, а равно и последствий их пропуска обусловлено необходимостью обеспечить стабильность отношений участников гражданского оборота, и не может рассматриваться как нарушение конституционных прав и свобод.

Однако стоит отметить, что законом не предусмотрены иные случаи, когда лицо предпринимало попытки защитить свои права, но не в судебном порядке, а иным (альтернативным) внесудебным способом, например, при обращении к медиаторам, при заключении внесудебных мировых соглашений.

Альтернативная юрисдикция являет собой признаваемую цивилистами и относительно распространенную форму урегулирования правовых конфликтов негосударственными образованиями (например, третейские суды) или же с минимальным участием суда (судебное мировое соглашение).

Разрешение сложившейся ситуации видится в законодательном закреплении таких альтернативных методов по защите своих субъективных прав в качестве причин, позволяющих прервать течение срока исковой давности по транспортным преступлениям. Следовательно, базовые изменения коснутся статьи 203 ГК РФ, тем самым расширяя возможность лица отстоять свои интересы в последующем суде и добиться восстановления прав[2].

Справедливости ради следует отметить, что более ранняя редакция статьи 203 ГК РФ имела формулировку, включающую в себя фразу «предъявлением иска в установленном порядке», то есть предусматривались иные варианты прерывания такого срока. Тем не менее, уже в 2012 г. был принят проект федерального закона о внесении изменений в ГК РФ, в п. 141 которого было предложено такую формулировку исключить.

Как было отмечено ранее, в настоящей редакции ст. 203 ГК РФ отражена лишь одна причина перерыва - действия, подтверждающие признание долга[3].

Таким образом, следует отметить, что законодательное закрепление причин прерывания течения сроков исковой давности по транспортным преступлениям может дать соответствующий правовой стимул участникам гражданских правоотношений использовать ранее указанные альтернативные способы, следовательно, не только обеспечить защиту нарушенных прав гражданских правоотношений, но и, например, поспособствовать разгрузке судов, так как лица не будут опасаться истечения срока исковой давности по транспортным преступлениям и будут заинтересованы в использовании досудебных способов разрешения конфликтных ситуаций.

Важнейшими новеллами гражданского законодательства признаются изменения, вступившие в силу 1 июня 2015 года, посредством принятия Федерального закона от 08.03.2015 № 42-ФЗ «о внесении изменений в часть первую гражданского кодекса российской Федерации», касающиеся обязательственного права. введенный в действие пункт 2 статьи 206 Гражданского кодекса устанавливает абсолютное правило о возобновлении течения срока исковой давности по транспортным преступлениям при признании должни-

---

[1] Лебедева К. Ю. Применение исковой давности по преступлениям в судебной практике // Журнал российского права. 2016. № 7. С. 21.

[2] Гаппоев С. Р. Проблемы практики применения сроков исковой давности по преступлениям // Аллея науки. 2017. № 10. С. 322.

[3] Кириллова М. Я., Крашенинников П. В. Сроки в гражданском праве. Исковая давность. М., 2016. С. 16.

ком в письменной форме своего долга. до 1 июня 2015 года такого механизма в обязательственном праве не существовало.

Раньше сроки исковой давности по транспортным преступлениям текли по общему правилу, независимо от того в какое форме (устной или письменной) обязанное лицо признает свой долг. Иными словами, в случае признания долга за пределами сроков давности при обращении кредитора в суд с иском об исполнении обязательства, данный иск оставался без удовлетворения.

новелла гражданского кодекса, как указано законодателем, будет применяться только к тем обязательственным правоотношениям, которые возникли после 1 июня 2015 года, что, несомненно, соответствует основному правилу гражданского законодательства - закон не имеет обратной силы.

Закон применим так же к правам и обязанностям, возникшим после 1 июня 2015 года из существовавших ранее правоотношений[1].

Возвращаясь к рассмотрению пункта 2 статьи 206 ГК РФ, необходимо отметить какое же влияние может оказать новая норма.

Гражданский кодекс закрепляет: основанием для вынесения судом решения об отказе в иске является истечение сроков давности по гражданскому правоотношению.

Сразу возникает ряд вопросов, один из которых взаимосвязан с рассматриваемой темой, а именно прекращается ли субъективное право кредитора[2].

Ответ, однозначно, отрицательный. субъективное право кредитора само по себе никуда не исчезает, но возможность его защиты становиться затруднительным, а чаще всего и просто практически невозможным.

В таких случаях, судьба предмета спора (имущества), истребование которого осложнено истечением сроков исковой давности по транспортным преступлениям, неоднозначна.

К разным предметам спора применяются разные нормы гражданского законодательства, например, в предпринимательской сфере предметом иска чаще всего выступают деньги, и тогда применение положений, имеющих место до 1 июня 2015 года, ставит предпринимателя-кредитора в положение, когда уже ничего изменить нельзя.

Соблюдение нового условия позволит «продлить» срок исковой давности по транспортным преступлениям по гражданскому делу, а это, несомненно, для кредитора скажется благоприятно[3].

Что касается процедуры, указанной в пункте 2 статьи 206 Гражданского кодекса российской Федерации, то законодатель определил обязательность соблюдение письменной формы признания должником своего обязательства. Субъектами пункта 2 статьи 206 ГК РФ выступают не только должники, но обязанные лица.

Однако понятие «обязанное лицо» законодатель не дает. Изводя из гражданского права, можно сделать вывод, что обязанное лицо - это физическое или юридическое лицо, обязанное совершить в пользу другого лица, имеющего полномочие требовать, совершение каких-либо действий или воздержаться от них, то есть исполнения обязательства.

Новелла законодательства, связанная с возникновением новой нормы исполнения обязанности по истечении срока исковой давности по транспортным преступлениям, на первый взгляд, защищает права кредиторов и предоставляет им возможность судебной защиты своих прав даже за пределами сроков исковой давности по транспортным пре-

---

[1] Савкина М. А. Проблемные аспекты применения сроков исковой давности по преступлениям к недействительным сделкам // Инновационное развитие. 2018. № 3. С. 105.

[2] Сланов Г. Т. Некоторые проблемы применения исковой давности по преступлениям // Научный альманах. 2015. № 7. С. 1154.

[3] Новицкий И. Б. Сделки. Исковая давность. М., 1954. С. 144.

ступлениям. однако законодатель оставил неясными отдельные элементы этого правового механизма.

На данный момент существует правовая неопределенность нормы, которую необходимо устранить.

Существует вероятность, что эту деятельность возьмет на себя механизм судебной практики, который и сформулирует окончательные ответы на поставленные в настоящей статье вопросы.

Большее число внесенных в Гражданский кодекс изменений носит правильный и справедливый характер. Это те подходы, которые уже давно наметились в судебной практике и которые участники гражданского оборота давно пытались внести в свои отношения, несмотря на то, что законом они урегулированы не были.

Поэтому, пункт 2 статьи 206, как новый подход продления исковой давности по транспортным преступлениям и защиты кредитора, более чем справедлив, и имеет право на существование.

УДК 343.346

М. В. РУБЦОВА

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ ПРЕСТУПНОСТИ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

Одним из главных направлений деятельности по борьбе с транспортной преступностью, как умышленной так неосторожной, является ее предупреждение. Спецификой такого предупреждения является то, что оно всегда направлено на выявление, послабление или ликвидацию причин и условий, порождающих преступность, выступая своего рода показателем эффективности криминологических исследований[1]. Транспортные преступления ─ есть сложные общественно опасные деяния с альтернативными последствиями, причиняющими вред и интересам граждан, и интересам нормальной деятельности определенной структуры транспортной системы и, в конечном итоге, всей транспортной системе[2].

Об особой значимости вопроса предупреждения преступности в транспортной сфере говорит и ноябрьское выступление Президента России В. Путина, где он поручил[3] усилить меры безопасности в отношении критически важной транспортной и энергетической инфраструктуры, поскольку именно эти объекты, а также места массового пребывания граждан должны быть максимально защищены.

В области борьбы с преступностью транспортные прокуратуры обеспечивают выполнение функций уголовного преследования и надзора за исполнением законов органами, осуществляющими расследование преступлений по делам, находящимся в производстве подразделений СК России на транспорте, подразделений дознания, следственных подразделений при органах внутренних дел на транспорте, надзор за законностью оперативно-розыскной деятельности, осуществляемой органами внутренних дел на транспорте.

---

[1] Козаченко К. В., Корсаков К. В. Криминология : учебник и практикум для бакалавриата и специалитета. М., 2019. 277 с.

[2] Суденко В. Е. Транспортные преступления: особенности квалификации // Транспортное право и безопасность. 2016. № 11 (11). С. 15—20.

[3] URL: https://lenta.ru/news/2022/10/26/bezopasn/?ysclid=la9ohid4il726748600 (дата обращения: 09.11.2022).

Главным образом, речь идет о борьбе с такими специфичными для транспорта преступлениями, как нарушения законодательства о безопасности на транспорте, предусмотренные ст. 263, 238, 268 и другими статьями УК РФ. Наряду с надзором за исполнением законов и осуществлением функции уголовного преследования в досудебных стадиях уголовного судопроизводства транспортные прокуроры координируют деятельность правоохранительных органов по борьбе с преступностью на объектах железнодорожного, воздушного, водного транспорта, обеспечивают поддержание обвинения в судах при рассмотрении уголовных дел, по которым решение о направлении дела в суд принималось транспортным прокурором; участвуют в гражданском, административном и арбитражном процессе; реализуют в пределах своей компетенции меры по выполнению прокурорских функций международного сотрудничества, участия в правотворческой деятельности.

Многие координационные совещания посвящены именно усилению координации деятельности правоохранительных органов в борьбе с преступными нарушениями правил безопасности движения, предупреждению аварийных происшествий на транспорте[1].

Согласно приказу Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 15.07.2011 № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере» обязанности по координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью на железнодорожном, воздушном, морском, внутреннего водного транспорта в пределах компетенции возложены на транспортных прокуроров. Осуществляя координацию деятельности правоохранительных органов по противодействию преступности в транспортной сфере, прокуроры координируют и деятельность других органов, в том числе с административной юрисдикцией, воздействуя на правонарушения и способствующие им обстоятельства.

К формам взаимодействия транспортных прокуроров с законодательными и исполнительными органами власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления относятся также взаимное информирование о состоянии законности, о безопасности на транспорте, борьбы с преступностью и правонарушениями в транспортной сфере; совместная разработка и принятие соответствующим органом комплексных программ по повышению уровня безопасности транспорта, а также контроль за их исполнением; участие соответствующих органов в координационных совещаниях руководителей правоохранительных органов; участие прокуроров в заседаниях органов представительной власти и местного самоуправления; предварительное ознакомление прокуроров с проектами нормативных правовых актов; участие прокурорских работников в антикоррупционной экспертизе нормативных правовых органов[2].

Согласно п. 5 приказа № 211 надзор за исполнением законов о транспортной безопасности, безопасности движения и эксплуатации транспорта, инженерных сооружений и технических средств, непосредственно обеспечивающих его безопасное функционирование, является приоритетным направлением деятельности транспортных прокуроров. Более трети всех нарушений закона, выявляемых транспортными прокурорами, – нарушения законов о безопасности.

Во исполнение требований приказа Генерального прокурора Российской Федерации от 16.01.2012 № 7 «Об организации работы органов прокуратуры Российской Федерации по противодействию преступности» принимаются организационные меры, направленные на предупреждение и противодействие преступности. Прокурорский надзор за исполнением законов о противодействии преступности в транспортной сфере,

---

[1] Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте : монография / Л. И. Александрова [и др.] ; рук. авт. кол. Т. А. Диканова ; Ун-т прокуратуры Рос. Федерации. М., 2019. С. 128.

[2] Там же. С. 77.

в том числе о ее предупреждении, является приоритетным направлением в деятельности органов прокуратуры Российской Федерации.

Особое внимание обращается на исполнение законов, направленных на борьбу с организованной преступностью, коррупционными правонарушениями, терроризмом, преступностью несовершеннолетних, неформальными молодежными объединениями экстремистской направленности, торговлей людьми, контрабандой, незаконным оборотом наркотических средств и оружия, рецидивной преступностью, незаконной миграцией, экологической преступностью, другими формами опасной преступной деятельности (п. 1.1.).

Органами прокуратуры проводятся координационные и межведомственные совещания руководителей правоохранительных органов на транспорте, заседания межведомственных рабочих групп. На координационных и межведомственных совещаниях руководителей правоохранительных органов рассматриваются вопросы по профилактике преступности в транспортной сфере, выявлению, пресечению и расследованию преступлений, совершенных с использованием информационно-коммуникационных технологий, выявления и раскрытия коррупционных преступлений, обсуждаются проблемы соблюдения конституционных прав граждан в уголовном судопроизводстве, в том числе по соблюдению требований уголовно-процессуального закона о разумном сроке, и другие. С учетом сохраняющихся угроз актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортного комплекса особое внимание уделяется надзору за исполнением законодательства о противодействии терроризму. Вопросы организации межведомственного взаимодействия, профилактики и противодействия актам незаконного вмешательства, своевременного выявления, пресечения и предупреждения преступлений террористического характера, устранения причин и условий, способствующих их совершению, рассматриваются, также на заседаниях коллегий, межведомственных совещаниях. По инициативе транспортных прокуроров состояние законности в данной сфере обсуждается на координационных совещаниях при губернаторах субъектов Российской Федерации в округе, антитеррористических комиссиях.

Осуществляется взаимодействие с органами Федеральной службы безопасности России, которые с применением «условных террористов», макетов взрывных устройств, тест-предметов систематически проводят учения, выявляют слабые места в обеспечении безопасности объектов инфраструктуры. В результате совместных усилий на объектах транспорта не допускается террористических актов и экстремистских проявлений. Своевременно пресекаются случаи неисполнения требований о категорировании, проведении оценки уязвимости, разработке и реализации планов обеспечения транспортной безопасности, об обучении и аттестации сил транспортной безопасности, несоблюдения пропускного и внутриобъектового режимов, ненадлежащей организации охраны международных и региональных аэропортов, вокзалов, морских портов, мест с массовым пребыванием людей. В ряде случаев, транспортными прокурорами выявляются случаи, когда должностными лицами органов внутренних дел на транспорте не всегда соблюдался порядок выдачи заключений о возможности допуска лиц к выполнению работ в сфере транспортной безопасности, не принимались исчерпывающие меры в целях выявления и пресечения правонарушений. По результатам рассмотрения представлений, внесенных руководителям соответствующих подразделений, принимаются меры к устранению нарушений. По результатам рассмотрения актов реагирования реализуется комплекс мероприятий по повышению уровня антитеррористической защищенности, активизирована работа по категорированию объектов, оценке их уязвимости, разработке и реализации планов и паспортов транспортной безопасности. Обеспечена охрана ряда аэропортов аккредитованными подразделениями транспортной безопасности. Руководителями контролирующих и правоохранительных органов усилен ведомственный контроль за соблюдением порядка произ-

водства по делам об административных правонарушениях, за принятием мер к устранению причин и условий, способствующих их совершению.

Прокуроры ориентированы на усиление взаимодействия с правоохранительными органами и органами государственной власти, постоянный мониторинг состояния антитеррористической защищенности, систематическое проведение проверок исполнения законодательства о транспортной безопасности. Например, в Южной транспортной прокуратуре на особом контроле находятся вопросы обеспечения антитеррористической защищенности объектов транспорта, безопасности движения железнодорожного транспорта при перевозке грузов военного назначения. Проводятся совместные мероприятия с правоохранительными и другими контролирующими органами, где с учетом предложений участников совещаний принимаются постановления, предусматривающие конкретные мероприятия, направленные на своевременное выявление и пресечение преступлений, решение проблемных вопросов, повышение эффективности взаимодействия, определение действий каждого правоохранительного органа. В аппарате прокуратуры налажена система контроля исполнения принятых решений. Следует отметить, что проведение координационных и межведомственных совещаний, принятие согласованных решений, направленных на повышение эффективности работы по предупреждению, раскрытию и расследованию преступлений, и их реализация, способствовали улучшению оперативной обстановки на определенных направлениях.

Из приказа Генерального прокурора РФ от 05.03.2018 № 119 «Об организации в органах прокуратуры Российской Федерации работы по исполнению требований Федерального закона от 23.06.2016 № 182-ФЗ «Об основах профилактики правонарушений в Российской Федерации» следует, что профилактика – одно из основных направлений деятельности органов прокуратуры. Особо обращено внимание на необходимость обеспечения должного взаимодействия и системного обмена информацией с иными субъектами профилактики правонарушений (п. 1.2).

В сфере транспортной безопасности в 2021 г. прокурорами выявлено 9,5 тыс. нарушений законов, внесено более 3 тыс. представлений, в суды направлено 523 иска, принесено 75 протестов. Свыше 1,8 тыс. лиц привлечено к дисциплинарной и административной ответственности. После вмешательства органов прокуратуры активизирована работа транспортных агентств по категорированию объектов транспортной инфраструктуры, разработке и утверждению планов и паспортов обеспечения транспортной безопасности. Пресечены факты незаконной аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, занижения присвоенных категорий ряду объектов транспорта, нарушения в организации подготовки сотрудников подразделений транспортной безопасности, незаконного привлечения к административной ответственности авиакомпаний. В целях устранения выявленных нарушений закона внесены представления руководителям Росавиации, Росжелдора, Росморречфлота и Ространснадзора. По требованию органов прокуратуры разработан регламент согласования мер обеспечения защищенности аэропортовых комплексов, обеспечена защита всех крупных аэропортов аттестованными подразделениями транспортной безопасности. Выявлены и пресечены случаи трудоустройства в ОАО «РЖД» лиц, в отношении которых имелись сведения об их причастности к экстремистской деятельности.

Генеральной прокуратурой Российской Федерации в Правительство Российской Федерации направлено 22 информации, по результатам рассмотрения которых приняты меры к совершенствованию нормативных правовых актов, в том числе в части предоставления возможности субъекту Российской Федерации самостоятельно осуществлять финансирование и содержание внутренних водных путей регионального значения, расположенных в его границах, расширения компетенции Минтранса России по регулированию правоотношений в сфере безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе искусственных сооружений, установления ответственности эксплуатантов за задержку рейсов и др.

По требованию Генеральной прокуратуры Российской Федерации Минтрансом России разработаны и утверждены методические рекомендации по содержанию искусственных сооружений на железнодорожном транспорте.

Вопросы безопасности на транспорте требуют взаимодействия транспортных, других специализированных, территориальных, военных прокуратур. Надзор за исполнением требований закона о целевом использовании бюджетных средств, выделенных на развитие транспорта, разработку новых технологий и материалов для транспорта, также должен оставаться приоритетным. Генеральная прокуратура Российской Федерации нацеливает транспортных прокуроров на активизацию противодействия нарушениям бюджетного законодательства и коррупции.

Профилактика преступлений представляет собой сложный и многогранный процесс, для осуществления которого государственные органы должны объединить свои усилия и, широко используя пропаганду и агитацию, вызвать в массах сознательное отношение и стремление к борьбе с различными преступлениями. Системный подход к предупреждению транспортных преступлений, предполагает в частности, комплексность осуществляемых мероприятий, взаимодействие субъектов профилактики, которые можно достичь только путем планирования профилактической деятельности, правовых и организационных мер по ее координации; глубокое понимание механизмов взаимодействия различных звеньев предупредительной деятельности. Системность предупреждения транспортной преступности подразумевает видение предупреждения как особой области социального управления, комплексность мероприятий, эффективное взаимодействие субъектов профилактики, которые достигаются посредством планирования профилактической деятельности, правовых и организационных мер по ее координации. Борьба с транспортной преступностью многоаспектна; она осуществляется по различным направлениям и включает в себя выявление, предупреждение, пресечение, расследование и раскрытие преступлений, связанных с транспортом.

Специфика системы обеспечения транспортной безопасности выражается в том, что она в основном ориентирована не на выявление, расследование и раскрытие уже совершенных транспортных преступлений и даже не на их пресечение, а именно на недопущение совершения преступлений. Иными словами, противодействие криминальным угрозам транспортной безопасности в значительной мере носит превентивный характер. Предупреждение транспортной преступности в рамках обеспечения транспортной безопасности осуществляется с учетом криминологических закономерностей данной разновидности криминальной активности, в том числе на основе криминологических характеристик отдельных видов преступлений, связанных с транспортом. Объектом предупредительного воздействия здесь выступают те негативные явления и процессы, которые и порождают данный вид преступности, отдельные лица, склонные к совершению преступлений, либо уже их совершившие, а также субъекты, которым может быть причинен ущерб подобными противоправными действиями. Приоритетными для предопределения транспортной преступности всегда были и остаются вопросы обеспечения бесперебойного функционирования транспортной инфраструктуры, защиты прав работников транспортных предприятий и пассажиров. Предупреждение транспортных преступлений – сложный, но управляемый социальный процесс, требующий реализации комплекса экономических, технических, правовых, культурно-воспитательных, психологических и иных мер, являющихся составной частью общей системы социальной профилактики правонарушений. Эта система включает меры общего, специально-криминологического и технического характера, а также индивидуальная и виктимологическая профилактика[1].

[1] Семенцова И. А., Федорова Е. А. Криминологические аспекты обеспечения транспортной безопасности и профилактики преступности в сфере транспорта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2021. Т. 7 (73), № 3. С. 219.

Преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, заключаются в нарушении установленных правил и требований, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта. Под безопасностью функционирования транспорта понимается такое состояние транспортной деятельности, которое исключает причинение вреда жизни и здоровью людей, транспортным средствам, материальным ценностям, окружающей природной среде и обеспечивается мерами экономического, технического, организационного, социального и правового характера[1]. Обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», относится к числу приоритетных задач, решаемых государственными органами. Достижению указанной цели должен отвечать уровень правоохранительной работы, осуществляемой на объектах транспорта. Транспортные средства выступают в качестве предметов преступлений, средств или орудий преступлений и специфического места совершения преступлений. Анализ способов совершения преступлений на транспорте показывает, что хищения грузов на объектах транспорта, как правило, совершаются путем сруба запорных устройств и закруток, взлома дверей и люков, выдавливания пола контейнеров, а также путем мошенничества, подлога, изготовления и использования фиктивных документов, проникновения в компьютерные сети железных дорог и морских портов, снятия информации об организациях, для использования в хищении грузов, оформления «ложного транзита», переадресовок грузов, подмены перевозочных документов и т.п. Предметом краж на транспорте являются грузы, среди которых могут быть как различная бытовая техника, так и черные, цветные металлы, нефтепродукты, строительные материалы и другие. Кражи, как правило, совершаются в ночное время, чему дополнительно способствует плохая освещенность объектов транспорта. Транспортные преступления в большинстве своем имеют материальный состав и считаются оконченными с момента наступления последствий, кроме того, с субъективной стороны могут совершаться по неосторожности, в то время преступления на транспорте по конструкции относятся как к формальному, так и материальному типу, а с субъективной стороны как умышленно, так и по неосторожности. Анализ состояния транспортной преступности позволил прийти к выводу о том, что объектом посягательства рассматриваемой группы преступлений является безопасность транспорта и транспортных систем, которое включает в себя, в том числе, состояние защищенности жизни, здоровья человека и собственности. Это позволяет сделать вывод об однообъектости именно транспортных преступлений.

Подводя итог вышесказанному, мы можем сделать вывод о том, что преступления, совершаемые на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, имеют свою специфику, обусловленную наличием особенностей, присущих транспортному комплексу, их необходимо систематизировать и выделить в единую главу уголовного закона. При этом к транспортным будут относиться преступления, совершаемые во взаимосвязи человека и транспорта как внутри транспортной системы, так и извне, нарушающие безопасность движения или эксплуатации транспорта (транспортного средства) и влекущие предусмотренные в законе преступные последствия[2].

Генеральная прокуратура Российской Федерации в условиях санкционного давления усилит надзор за работой транспортного комплекса и его антитеррористической защищенностью, а также соблюдением прав пассажиров. Ужесточат контроль и за авиакомпаниями, их проверки продолжатся.

---

[1] Балашов С. К. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д., 2007. 26 с.

[2] Малявина А. Б., Федорова Е. А. Преступления в сфере транспорта: криминологический аспект и специфика уголовно-правовой оценки // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2021. № 5 (132). С. 99—102.

УДК 343.346

А. В. ХОЛОПОВ

СОВРЕМЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ СОБЫТИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА ПРИ ПОДДЕРЖАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБВИНЕНИЯ

Государственному обвинителю отводится одна из ключевых ролей в использовании криминалистических технологий обеспечения наглядности на судебной стадии, т.к. согласно ч. 5 ст. 246, ст. ст. 273 и 274 УПК РФ состязательный процесс возлагает на него обязанность доказывания виновности подсудимого.

Преступление по мере его расследования и формирования уголовного дела повышает степень наглядности, т.е. эволюционирует от ненаглядного объекта познания к наглядному. Отсутствие наглядности (ненаглядность), заключающейся в существовании объектов (явления, процессов), которые человек не может воспринимать в виде чувственно-наглядного образа. Для обеспечения познания таких объектов необходимо создать искусственный чувственно-наглядный образ, - например, отобразить объект в виде модели, посредством назначения соответствующей экспертизы.

В качестве примера таких экспертиз, исследующих объекты, не обладающих свойством наглядности, можно привести следующие: автотехническую экспертизу – визуализация (компьютерное моделирование) дорожно-транспортного события (ДТП); взрывотехническую экспертизу – визуализация эпицентра взрыва; физико-химическую экспертизу – визуализация формулы (состава) химического вещества и т.д.

О важности наглядности в познании события транспортных преступлений в судебных разбирательствах В.А. Никонов отмечает, что «прокурор должен использовать способность человека к образному мышлению и с помощью различных предметов формировать у судей мысленную модель совершенного преступления. (…) По делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта в судебном заседании используются схемы, на которых зафиксировано положение транспортных средств и пешеходов, маршрут их движения, разметка на проезжей части, местонахождение дорожных знаков»[1].

Об использовании возможностей компьютерного моделирования в суде А.С. Александров и А.Н. Стуликов отмечали, что «широкие возможности предоставляет компьютерное моделирование события преступления. По силе убеждающего воздействия его можно приравнять к реальному восприятию события»[2].

Установление всех обстоятельств совершения транспортного преступления необходимых для его уголовно-правовой квалификации, прежде всего, зависит от возможностей на досудебной стадии и стадии судебного разбирательства создать и исследовать целостную и объективную модель события преступления.

В связи с этим, рассмотрим современные технологии, результаты применения которых на досудебной стадии, позволяют прокурору визуализировать трехмерную модель события преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта на судебной стадии уголовного судопроизводства.

3D-технологии в фото и видеосъемке места происшествия. Одной из наиболее часто используемых технологии 3D-фиксации визуальной информации при производстве следственных действий является создание сферических 3D-фотопанорам, например, ме-

---

[1] Никонов В. А. Наглядность в работе государственного обвинителя // Законность. М., 2007. № 10. С. 16—17.

[2] Александров А. С., Стуликов А. Н. Судебные доказательства и доказывание по уголовным делам : лекции. Н. Новгород, 2002. С. 122.

ста происшествия. В основе сферической 3D-фотопанорамы (фотографической информационной модели места происшествия) лежит склейка («сшитых») из множества отдельных фотографий в фотоизображение сферической (эквидистантная) или кубической проекции, предоставляющее возможность максимально широкого угла обзора отображенного пространства 360 градусов по горизонтали и 180 по вертикали. Полученные фотографии обрабатываются с помощью специального программного обеспечения (Hugin, EasypanoStudio, KolorAutopanoGiga, PTGuiPro и др.).

Интерактивные и мультимедийные возможности 3D-фотопанорамы, которую можно также назвать, виртуальной фотографической трехмерной моделью места происшествия включают в себя: 1) отображение точек съемки сферических фотопанорам на карте (графическом плане) для осуществления ориентации в виртуальном фотографической модели места происшествия; 2) создание интерактивных всплывающих окон с текстом (нумерация объектов и пояснения к ним); 3) просмотр по интерактивной гиперссылке (кнопка, иконка) отдельных фотографий (узловых и детальных фотоснимков) любых объектов (след, предмет), зафиксированных в сферических фотопанорамах; 4) возможность интеграции видеозаписи осмотра места происшествия в 3D-фотопанораму и ее просмотр по интерактивной гиперссылке (кнопка, иконка).

Также трехмерную фотографическую и пространственно-измерительную информацию об объектно-следовой обстановке места транспортного происшествия, предоставляет метод фотограмметрической фотосъемки места происшествия, с результатами применения которого государственный обвинитель может столкнуться при изучении материалов уголовного дела. Фотограмметрическая фотосъемка, как правило, используется при осмотре места транспортных происшествий, на площади которого располагаются специальные мерные объекты (угловая линейка, мерный треугольник). Данные мерные объекты фотографически зафиксированные в объектно-следовой обстановке на площади места происшествия позволяют с помощью специального программного обеспечения (iWitnessPro, IMAGINE Photogrammetry, Photomodeler, Agisoft Photoscan, iPhotoMeasure и т.д.) получить пространственно-измерительную информацию и составить графический план места происшествия высокой точности. Отметим, что для проведения такой фотосъемки разработаны отечественные программно-технические комплексы, например, универсальный фотограмметрический однокамерный комплекс ФОМП-К и Фотомер, используемые преимущественно для фиксации ДТП.

Другой технологией, создающей трехмерную виртуальную обстановку места преступления с эффектом присутствия и максимальной степенью визуальной реалистичности, является панорамная 360° видеозапись следственных действий.

Технология 360° видеозаписи или VR (virtual reality) видеозапись заключается в использовании специальных видеокамер с несколькими объективами, совокупный обзор которых составляет 360 градусов по горизонтали и 180 градусов по вертикали. Такую видеозапись можно назвать сферической 3D-видеопанорамой, в которой, конечно же, трехмерность носит условный характер.

Данная технология видеозаписи позволяет на протяжении всей продолжительности видеозаписи зафиксировать все события, происходящие в окружающей обстановке. Другими словами, если в «классической» видеозаписи действия и события, происходящие за пределами ракурса (направления) видеосъемки, оставались не зафиксированными, то в VR видеозаписи обеспечивается всеракурсность видеофиксации, позволяющая просмотреть все обстоятельства, произошедшие вне внимания участников следственного действия.

Визуализация результатов лазерного геодезического 3D-сканирования места происшествия. Технология лазерного трехмерного сканирования заключается в том, что 3D-сканер в процессе работы излучает лазерные пучки и измеряет их длину и расстояние до объектов, находящихся в поле зрения. То есть по лазерному лучу, отраженному от объекта, сканер фиксирует информацию о расстоянии до поверхности объекта, сохра-

няя ее в памяти в виде точки пространства при формировании трехмерного изображения (модели) объекта. Такая технология позволяет определить пространственное положение каждой зафиксированной точки изображения сразу в 3 плоскостях. При этом обеспечивается высокий уровень точности с погрешностью до от 1 до 3 мм в каждой точке измерения. Таким образом, сканер вращаясь вокруг своей оси, осуществляет лазерное сканирование (измерение расстояния) до объектов окружающего пространства, тем самым формируя трехмерное изображение объектно-следовой обстановки сканируемого пространства (участок, местности, помещение, объект (здание, автомобиль, сооружение)), состоящее из миллиона точек, каждая из которых содержит информацию о ее точном расположении в пространстве. Например, модель сканера Faro FocusM 70 позволяет получать трехмерное изображение (модель) пространства с радиусом сканирования от 0,6 до 70 метров, другие модели, позволяют сканировать объекты на удалении 350 метров.

Для получения трехмерной модели места происшествия необходимо расположить лазерный геодезический 3D-сканер последовательно в нескольких точках. Полученные 3D-модели места происшествия с разных ракурсов с помощью специального программного обеспечения могут быть объединены в единую целостную трехмерную модель места происшествия для обеспечения всеракурсного изображения объектно-следовой обстановки. Данные возможности особенно актуальны при фиксации объектно-следовой обстановки транспортных преступлений, в особенности ДТП.

Также в лазерных 3D-сканерах существует техническая возможность осуществлять фотографическую фиксацию в процессе сканирования окружающего пространства и совмещать ее с виртуальным трехмерным изображением, тем самым формируя 3D-модель места происшествия с фотографической визуализацией.

Такая визуальная 3D-модель места происшествия позволяет при ее наглядном представлении в специальных программах просмотра установить любые точные расстояния, пространственные параметры и размерные характеристики объектно-следовой обстановки, т.е. определить точное расстояние между любыми объектами, расположенными на месте транспортного происшествия. Отметим, что такой точности фиксации пространственных и размерных (измерительных) характеристик места происшествия невозможно добиться с помощью «классического» ручного метода измерений (рулетки, линейки).

Особо отметим, что в данном случае, следует говорить не о 3D-модели места происшествия, а о визуальной цифровой 3D-копии места происшествия. Другими словами, результатом применения технологии лазерного сканирования как средства фиксации объектно-следовой обстановки является получение, можно сказать, цифрового слепка (копии) места происшествия, содержащего не только визуальную, но и пространственно-измерительную информацию.

Результаты применения лазерных геодезических 3D-сканеров как средств фиксации места транспортного происшествия, предоставят государственному обвинителю возможность визуализации в судебном разбирательстве фотореалистичной трехмерной модели (можно сказать, копии) места происшествия, содержащей пространственно-измерительные данные об объектно-следовой обстановке.

3D-модели события транспортного преступления как результат экспертных исследований. Результаты некоторых экспертных исследований также могут быть представлены в виде, как статических, так и динамических (анимированных) 3D-моделей события преступления. К таким экспертным исследованиям, прежде всего, относится автотехническая экспертиза, в которой для анализа, реконструкции и моделирования механизма ДТП, используется компьютерная программа PC-Crach. Данная программа рекомендована к использованию в судебной автотехнической экспертизе научно-методическим советом Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции России по автотехнической экспертизе. Для визуализации результатов

экспертного исследования ДТП в судебных разбирательствах возможности программы PC-Crach позволяют помимо текста, таблиц и диаграмм представить наглядную доказательственную информацию в виде 2D-моделирования (графические планы ДТП) и анимированных 3D-моделей, воспроизводящих событие ДТП (3D-анимация).

Также в виде анимированных трехмерных моделей, аналогичных 3D-моделям ДТП представляются результаты экспертных исследований при расследовании авиатранспортных происшествии. Например, одним из результатов расследования авиационных происшествий межгосударственным авиационным комитетом является экспертное исследование с визуализацией авиационного инцидента в виде 3D-анимации события авиапроисшествия.

Компьютерные программы 3D-моделирования события преступления. Специальное криминалистическое программное обеспечение (Visual Statement FX3, 3D EyeWitness; The Crime Zone) на основе информации, содержащейся в материалах уголовного дела, позволяет создавать и визуализировать 3D-модель места происшествия, обстановки на месте происшествия, события практически любого вида преступления. Создаваемые объемные компьютерные модели могут быть анимированы, т. е. могут демонстрировать в динамике хронологию и последовательность протекания процессов в событии преступления. Отметим, что всеракурсность такой 3D-модели преступления дает возможность рассмотреть с различных точек наблюдения свидетелями, процесс совершения преступления и, соответственно, проверить, уточнить и оценить данные ими показания. Также подобные объемные компьютерные модели преступлений сделают наглядным и понятным для участников судебного разбирательства процесс проверки версий.

Например, программное обеспечение 3D EyeWitness предоставляет следующие функциональные возможности:

1. Создание любой сложности 2D-изображений (схем) графического плана места происшествия.

2. На основе 2D-изображений графического плана формировать 3D-модель места происшествия.

3. При создании 2D- и 3D-модели места происшествия для реконструкции объектно-следовой обстановки используется библиотека, насчитывающая более одной тысячи специальных 3D-объектов, как то: трасологические объекты (следы рук, ног и т.д.), баллистические объекты (оружие, боеприпасы и следы его применения), биологические (труп, следы крови и пр.) и т.д.

4. С помощью специального редактора изменять параметры 3D- объектов для их соответствия исходным данным, например, придание 3D- модели трупа точной позы.

5. Возможность интеграции в 3D-модель фотографий места происшествия для проведения измерений и вычисления расстояний с высокой точностью (до 1 мм), например, при реконструкции дистанции и направления выстрела.

6. Создание схем ДТП, с использованием библиотеки 2D- и 3D-изображений автотранспортных средств, перекрестков, дорожных знаков.

7. Создание анимированной 3D-модели события преступления, т.е. реконструкция действий преступника и процесса формирования объектно-следовой обстановки на месте происшествия в виде анимации (видеофильм).

8. Возможность просмотра анимации события преступления в 3D-модели с любых точек, с которых осуществляли наблюдение свидетели, потерпевший, преступник, т.е. возможность взглянуть на событие преступления глазами свидетеля и сопоставить увиденное с его показаниями. Данная функция представляется важной, например, в случае наличия в уголовном деле множества показаний свидетелей, осуществлявших наблюдение события преступления с разных точек.

Отметим, что в отечественной практике поддержания государственного обвинения существует опыт использования результатов компьютерного моделирования прокурором отдела государственных обвинителей уголовно-судебного управления прокуратуры Ленинградской области В.В. Крысиным в создании 3D-модели события преступления и ее визуализации в судебном заседании[1].

Вышеприведенные 3D-технологии визуализации события преступления в судебных разбирательствах, возможно представить с помощью «традиционных» средств демонстрации, а именно, мультимедиа проекторы и телевизоры. Однако, при демонстрации участникам судебного разбирательства анимированной трехмерной модели события транспортного преступления, необходимо для максимизации наглядности использовать технологии, реализующие эффект реалистичности и присутствия.

Технологии виртуальной реальности (VR-технологии). По нашему мнению, наиболее совершенной технологией визуализации события транспортного преступления, является создание в процессе представления наглядной доказательственной информации эффекта присутствия (реалистичного присутствуя), что можно обеспечить современными средствами создания виртуальной реальности. Виртуальная реальность (от англ. virtual reality — возможная реальность, сокр. VR-технологии) представляет собой «модельное отображение квазиреальности с помощью определенных технологий и технических средств, позволяющих обеспечить частичное или полное погружение человека в это отображение и создающее иллюзию действительной реальности»[2].

Конечно же в нашем случае речь идет не о демонстрации искусственной реальности, но о представлении обстановки места преступления в виде ее модельного отображения, зафиксированного с помощью цифровых технологий, позволяющих сформировать трехмерных образ (модель), тем самым создать цифровую виртуальную копию места преступления с максимальной степенью визуальной реалистичности.

С помощью таких VR-технологий интерактивной симуляции реальности возможно визуализировать следующую наглядную доказательственную информацию: сферическую 3D-фотопанораму; предметную 3D-фотосъемку объектов-доказательств; визуально-графическую трехмерную модель места происшествия, созданную с помощью лазерного 3D-сканера; круговую панорамную 360-градусную видеозапись следственных действий; результаты судебно-медицинской виртопсии в виде визуальной 3D-модели трупа, полученной в результате применения магнитно-резонанской томографии; результаты экспертных исследований в виде анимированных 3D-моделей, например, дорожно-транспортных или авиатранспортных происшествий.

На основе рассмотренных технологий визуализации и моделирования, государственный обвинитель получает широкие возможности всестороннего и объективного исследования события транспортного преступления, например, с использованием средств и методов виртуальной реальности организовать и провести в судебном разбирательстве виртуальные дополнительный осмотр места происшествия, проверку показаний на месте, следственный эксперимент события транспортного преступления.

Таким образом, по нашему мнению, данные средства и методы создания и визуализации 3D-модели события транспортного преступления, возможно рассматривать, как криминалистические технологии достижения объективной истины в уголовном судопроизводстве, позволяющие зафиксировать (3D-копия) и воссоздать (3D-модель) исходную объектно-следовую обстановку места транспортного происшествия.

---

[1] Крысин В. В. Цифровые технологии как средство обеспечения наглядности речи государственного обвинителя в прениях сторон с участием коллегии присяжных заседателей // Следственная практика. 2020. Вып. 210. С. 99.

[2] Большой психологический словарь / под ред. Б. Г. Мещерякова, В. П. Зинченко. М., 2002. 632 с. URL: https://psychology.academic.ru/6424 (дата обращения: 30.11.2022).

МАТЕРИАЛЫ СЕКЦИИ «ТРИБУНА МОЛОДОГО УЧЕНОГО»

УДК 343.346

А. А. АБОЯН,
Д. В. ПАРИН

ПРЕСТУПНОЕ ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ: ПРОБЛЕМЫ КОНСТРУКЦИИ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.2 УК РФ

В конце 2021 года текст уголовного закона был дополнен положениями, устанавливающими уголовную ответственность за неоднократное превышение скорости.

Как следует из пояснительной записки, авторы законопроекта видели необходимость введения статьи 264.2 УК РФ в усилении общей превентивной функции в сфере противодействия нарушениям правил дорожного движения. Согласно приведенным авторами законопроекта данным повторно превышают установленные скоростные ограничения 40 % водителей, ранее привлеченные к административной ответственности за данное правонарушение, повторно выезжают на полосу для встречного движения 10 % водителей, ранее привлеченных к административной ответственности за данное правонарушение.

Представляется, что, преследуя цель общей превенции нарушения в области безопасности движения, законодатель не совсем удачно избрал способ установления уголовно-правового запрета. Так, в одной статье устанавливается запрет на осуществление двух разнородных действий в сфере обеспечения транспортной безопасности: превышение установленного скоростного лимита и выезд на встречную полосу движения. Безусловно, объединение в конструкции одного состава преступления нескольких самостоятельных деяний не является новым способом изложения уголовно-правового запрета. Однако в случае состава преступления, установленного статьей 264.2 УК РФ, думается, что подобный способ неэффективен. При построении уголовно-правовых запретов в области транспортной безопасности федеральный законодатель вновь обратился к административной преюдиции как способу криминализации, что значительно усложняет и нагромождает саму конструкцию состава. Бланкетный характер нормы, отсылающий на пять самостоятельных законодательных предписаний, формирует усложненно выстроенную «двойную административную преюдицию»[1].

Другой проблемой техники законотворчества является неудачное описание признаков субъекта преступления. Так, субъект преступления, предусмотренного составом статьи 264^2 УК РФ, специальный – им является лицо, лишенное права управления транспортным средством и подвергнутое административному наказание за совершение любого из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ.

[1] Абоян А. А., Парин Д. В. Борьба с транспортной преступностью – зеркало репрессивности уголовного закона // Проблемы становления гражданского общества : сборник статей Всероссийской научной студенческой конференции с международным участием, посвященной 300-летию прокуратуры России (г. Иркутск, 25 марта 2022 г.). Иркутск, 2022. Ч. 2. С. 133.

Во-первых, подобная конструкция создает противоречие, разграничивая административные наказания и лишение права управление транспортного средством[1], что является абсолютно не обоснованным. Согласно КоАП РФ лишение специального права, предоставленного физическому лицу, в том числе и права управления транспортным средством, является одним из видов административных наказаний и не противопоставляется им.

Во-вторых, специальное указание на то, что лицо обязательно должно быть ранее лишено права управления транспортным средством и должно иметь состояние административной наказанности за определенные ранее совершенные административные правонарушения значительно ограничивает действие нормы по кругу лиц. Лишение права управления транспортным средством является основным видом административного наказания за повторное нарушение скоростного режима или повторный выезд на встречную полосу движения, которое может быть назначено только лишь в судебном порядке и только лишь тем лицам, которые имели данное право.

Как указано в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», в случае повторного совершения лицом, не имеющим права управления транспортным средством, административного правонарушения, санкция за которое предусматривает административное наказание только в виде лишения права управления транспортными средствами, действия (бездействие) могут быть квалифицированы по статье (части статьи), устанавливающей административную ответственность за аналогичные действия (бездействие) без учета признака повторности.

Таким образом, из-под действия уголовной нормы автоматически исключаются лица, неоднократно совершившие административные правонарушения, указанные в диспозиции ст. 264.2 УК РФ, но ранее не имеющие права на управление транспортным средством, поскольку, во-первых, они не являются лицами, которые были лишены в юрисдикционной форме права управления транспортными средствами, во-вторых, действия не могут быть квалифицированы по ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ.

Значительному сокращению действия нормы по кругу лиц также «способствует» примечание к ст. 264.2 УК РФ, согласно которому действие статьи не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Указанное предполагает, что к уголовной ответственности за повторное превышение скоростного лимита или выезд на встречную сторону движения можно привлекать лишь в случаях, когда каждое из нарушений, как входящих в административную преюдицию, так и образующих простой или квалифицированный состав преступления, было выявлено инспектором ГИБДД[2].

Указанное полностью соответствует принципам уголовного права, поскольку в случае фиксации совершения административного правонарушения с помощью технических средств административная ответственность возлагается на собственника транспортного средства. При этом неважно, управлялось ли транспортное средство его собственником или же иным лицом. Необходимость установления личности правонарушителя в таком случае отсутствует.

---

[1] Чучаев А. И., Коробеев А. И. Превышение скорости как новый вид транспортного преступления // Уголовное право. 2022. № 6. С. 57.

[2] Тарбагаев А. Н. Уголовная ответственность за повторное нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным прав управления транспортными средствами : материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «XI Дагелевские чтения. Уголовное право в поисках ответов на вызовы XXI века» (г. Владивосток, 24 декабря 2021 г.). Владивосток, 2022. С. 123.

В связи с указанным следует в очередной раз вернуться к декларируемой цели законопроекта – усиление общей превенции. Представляется довольно дискуссионным вопрос о том, будет ли усилена общая превенция в области транспортной безопасности в том случае, если из-под действия нормы будет выведен значительный круг лиц, которые потенциально могут совершить установленные в качестве объективной стороны деяния.

Таким образом, преследуя в целом благие цели, федеральный законодатель свел на нет возможность их достижения. Использование громоздких конструкций, установление специальных признаков субъекта преступления, исключающих возможность привлечения к уголовной ответственности лиц, неоднократно нарушивших правила дорожного движения, препятствуют раскрытию полного потенциала, который закладывался изначально, введенный нормы.

УДК 343.346

З. К. АХМЕДОВА

КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ И УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

Транспорт давно является необходимой и уже неотъемлемой составляющей жизни общества и государства, а преступность стала неизбежным социальным злом, пересечение этих реалий является закономерным. Транспортная отрасль сегодня – это сложная система экономических отношений, связанная с разнообразием ее элементов железнодорожным, водным, воздушным, автомобильным, трубопроводным, конвейерным, канатоподвесным, монорельсовым и другими видами средств перемещения кого-либо или чего-либо. Развитие транспортной системы в России и ее интеграция в мировую транспортную систему призвано обеспечить необходимые предпосылки для модернизации национальной экономики, удовлетворить потребности граждан и организаций в качественных, конкурентоспособных транспортных услугах[1].

Кроме того, от ее состояния зависят и возможности государства для выравнивания социально-экономического развития регионов и укрепления их связей. Для решения указанных задач нашему государству и без того приходится прикладывать массу усилий и средств (к слову, для реализации мероприятий, предусмотренных в Транспортной стратегии России на период до 2030 года [2] выделяется более 100 трлн рублей). В этой связи, совершаемые на транспорте преступления, вовсе не способствуют укреплению отрасли, подрывают авторитет транспортных компаний и государственных органов, сводят к минимуму усилия по обеспечению транспортной безопасности. Развитие транспортных правоотношений, а также самой транспортной отрасли, повлекло не только возникновение в принципе отдельных видов преступности, таких, например, как дорожно-транспортная преступность (совокупность уголовно-наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств), но и изменение тактики преступной деятельности в иных сферах, например, при незаконном пересечении товаров через государственную границу с использованием транспортных средств.

На современном этапе развития социальных отношений широкое использование преступниками транспортных средств в криминальной деятельности стало естественным

[1] Халандачев Н. П. Анализ механизмов реализации транспортной стратегии РФ // Синергия Наук. 2019. № 33. С. 110—126.

[2] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 17.09.2022).

следствием процесса «транспортизации» нашей жизни. Транспортное средство может считаться одними из самых распространенных орудием (предметом) совершения самых различных преступлений – хищений, контрабанды, незаконных перевозок ограниченных в обороте объектов, преступлений против жизни, здоровья и свободы, преступлений террористической направленности и других. Преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, заключаются в нарушении установленных правил и требований, обеспечивающих безопасное функционирование транспорта. Под безопасностью функционирования транспорта понимается такое состояние транспортной деятельности, которое исключает причинение вреда жизни и здоровью людей, транспортным средствам, материальным ценностям, окружающей природной среде и обеспечивается мерами экономического, технического, организационного, социального и правового характера[1]. Обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», относится к числу приоритетных задач, решаемых государственными органами. Достижению указанной цели должен отвечать уровень правоохранительной работы, осуществляемой на объектах транспорта. По данным Управления на транспорте МВД России по Южному федеральному округу за 2020 год зарегистрировано 1 548 преступлений на территории его оперативного обслуживания, что на 6 % больше, зарегистрированных в 2019 году[2]. Проведенные нами анализ статистических данных позволяет прийти к выводу, что бóльшую часть из зарегистрированных составляют преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ – 30,7 %.

На втором месте по распространенности кражи – 25 %, преступления экономической направленности – 14,3 %. Удельный вес преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия составляет 3,4 %, доля мошенничеств – 4,7 %, против личности – 1,3 %. На объектах железнодорожного транспорта совершено 75,2 % преступлений, от числа всех зарегистрированных, 14,1 % на объекты воздушного транспорта и 10,6 % – морского транспорта. Зарегистрировано по одному факту таких преступлений, как убийство умышленного причинения тяжкого вреда здоровью и умышленное причинение средней тяжести вреда здоровью. Преступления террористической направленности, угрозы убийством или причинением тяжкого вреда здоровью, изнасилования за 2020 год не зарегистрированы.

Как и следовало ожидать, в период режима самоизоляции общее число преступлений на транспорте снизилось: с апреля по июнь 2020 г. Наибольшее снижение темпа роста транспортной преступности было зафиксировано в апреле 2020 г. именно этот месяц был наиболее «жестким» по соблюдению карантинных мер[3]. Из вышеприведенных данных становится явным значительное количество преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры. Остается стабильно высокое количество совершенных краж. Речь идет о хищениях и грузов, и личного имущества граждан. Как правило, предметом краж становятся мобильные телефоны, денежные средства, а также детали гардероба (верхняя одежда, обувь и т.д.). При этом процент раскрываемости краж самый низкий в сравнении с другими преступлениями и составляет всего 51,2 %. Приведенные данные указывают на своеобразную устойчивость тенденции к совершению данного вида преступлений, а также на отсутствие эффективной системы предупреждения и противодействия им. Место совершения преступления в большинстве слу-

[1] Балашов С. К. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д., 2007. С. 13.

[2] Результаты оперативно-служебной деятельности УТ МВД России по ЮФО за 2020 год // Управление на транспорте МВД России по Южному федеральному округу : сайт. URL: https://юфоут.мвд.рф/document/22602412 (дата обращения: 18.10.2022).

[3] Груздева Л. М. Уголовно-правовые средства борьбы с преступностью на транспорте // Транспортное право и безопасность. 2020. № 3 (35). С. 53.

чаев не совпадает с местом обнаружения преступного посягательства, что обусловлено спецификой перевозок, при этом сезонность фактически не влияет на частоту совершения краж грузов из подвижного состава»[1]. Кроме того, в последние годы наблюдается устойчивый рост краж на железнодорожном транспорте, представляющих серьезную угрозу для безопасности движения и эксплуатации указанного вида транспорта. Преступники совершают хищение межрельсовых стыковых соединителей, костылей для крепления шпал, проводов, кабелей и пр. Преступные посягательства на железнодорожном транспорте все более носят групповой характер. Таким образом, анализ официальных статистических данных и результатов отдельных научных исследований позволяет заключить, что состояние криминальной ситуации на объектах транспорта не улучшается. Снижение же регистрируемых показателей преступности связывается не только с повышением результативности профилактической деятельности уполномоченных субъектов, но и с увеличением латентной части насильственной преступности, в том числе ввиду организационно штатных преобразований правоохранительных органов на объектах транспорта и изменений действующего уголовного законодательства. Хотелось бы отметить особенности групп транспортных преступлений на морском транспорте, с учетом расположения крупнейших морских портов, которые преобладают в таких регионах (городах ЮФО), как Новороссийск, Туапсе, Сочи, в Крымском регионе. Преступления на объектах морского транспорта здесь можно условно разделить на следующие группы: преступления против собственности (кражи, мошенничества, иные хищения); преступления экономической направленности; преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков, оружия; преступления, относящиеся к сфере грузовых перевозок, а также связанные с незаконным перемещением товаров (в том числе транспортных средств) через границу; экологические преступления; преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, а также преступные нарушения правил охраны труда; преступления коррупционной направленности. Правовая природа транспортной деятельности в известной мере определяет и границы транспортной преступности. Законодатель регламентирует отдельными актами различные правила (дорожного движения, эксплуатации судов, пользования воздушным пространствами т.д.) Данный факт, например, наглядно прослеживается из бланкетных по характеру диспозиций статей в главе 27 УК РФ. «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Итак, транспортное средство рассматривается нами объединяющим звеном целой группы преступлений, однако, учитывая специфику различных их видом, особенности транспортной инфраструктуры и деятельности в сфере транспорта, необходимо заключить что понятие «транспортная преступность» очень неоднородно. Различия могут проявляться как в объективных, так и субъективных признаках транспортных преступлений. Транспортные средства выступают в качестве предметов преступлений, средств или орудий преступлений и специфического места совершения преступлений. Анализ способов совершения преступлений на транспорте показывает, что хищения грузов на объектах транспорта, как правило, совершаются путем сруба запорных устройств и закруток, взлома дверей и люков, выдавливания пола контейнеров, а также путем мошенничества, подлога, изготовления и использования фиктивных документов, проникновения в компьютерные сети железных дорог и морских портов, снятия информации об организациях, для использования в хищении грузов, оформления «ложного транзита», переадресовок грузов, подмены перевозочных документов и т.п. Предметом краж на транспорте являются грузы, среди которых могут быть как различная бытовая техника, так и черные, цветные металлы, нефтепродукты, строительные материалы и другие. Кражи, как правило, совершаются в ночное время, чему дополнительно спо-

[1] Ивушкина О. В. Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: характеристика и предупреждение: региональный аспект : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Красноярск, 2018. С. 9.

собствует плохая освещенность объектов транспорта. К примеру, отдельные виды преступлений могут совершаться организованными преступными группами (хищения транспортных средств, транспортировка оружия и наркотиков и т.д.) или же могут совершаться вполне законопослушными гражданами, впервые и по неосторожности (нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта и пр.). Отдельные составы требуют специального субъекта, например, при незаконном перемещении товаров через государственную границу (не декларировании) субъектом может быть лицо, имеющее особый статус в соответствии с актами, составляющими право ЕАЭС, а именно «декларант». Учитывая такую многогранность рассматриваемого явления в научной литературе, не утихают споры по поводу определения природы объекта того или иного посягательства с использованием транспортного средства; классификации преступлений, совершенных на транспорте; самих понятий «транспортные преступления», «преступления на транспорте», «преступления против безопасности и эксплуатации транспорта». Сходства и различия данных понятий можно определить исходя их анализа элементов состава преступлений. Таким образом, например, предлагает порассуждать ученый Суденко В.Е.[1] к транспортным преступлениям он относит общественноопасные деяния, которые непосредственно связаны с движением и (или) эксплуатацией транспорта, либо направленные против интересов транспортной инфраструктуры и ее безопасности. И к таковым предлагается отнести перечень, деяний, предусмотренный главой 27 УК РФ, а также разделом IX УК РФ.

Преступления, совершаемые на транспорте, предусмотрены и в других составах Особенной части УК РФ с VII по XII разделы. Они могут совершаться на объектах транспортной инфраструктуры (например, убийства и иные преступления против личности, различного рода хищения, налоговые и экономические преступления, преступления коррупционной направленности, экологические преступления, террористический акт и т.д.). То есть, основные критерии отличия – место совершения и объект посягательства. Ели преступления совершено на объекте транспортной инфраструктуры и не посягает на безопасность эксплуатации и движение транспорта – это «преступление на транспорте». Но не все так однозначно, большая часть транспортных преступлений имеют многообъектные составы, к примеру, статьи 263, 264, 266, 267 УК РФ.

Помимо интересов общества и государства относительно безопасности эксплуатации транспорта затрагиваются и законные интересы личности относительно неприкосновенности его жизни, здоровья, собственности. При этом причинение вреда последним является составообразующим, а, следовательно, объектом транспортных преступлений выступают интересы общества, государства, человека и организации. Говоря о предмете преступной деятельности, отметим, что им является материальная часть объекта, на которую направлено преступление. Такой признак имеется в составе, предусмотренном статьей 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения». Предметом здесь выступают по первых, транспортное средство (автомобиль, локомотив, летательный аппарат, водное судно, средство связи и сигнализации); во-вторых, пути сообщения (железнодорожные, водные каналы, дороги, аэродромы); в-третьих, иное транспортное оборудование (платформы железнодорожные и метро, стрелочные переводы, шлюзы и т.д.). Если же похищенное транспортное средство используется для совершения теракта, то таковое уже из предмета хищения перейдет в ранг средства совершения террористического акта. Особенностью оценки объективной стороны транспортных преступлений и преступлений, совершаемых на транспорте, состоит в том, что значительное количество транспортных преступлений совершается в виде бездействия, учитывая конструк-

[1] Суденко В. Е. Специфика расследования преступлений, совершенных организованными преступными группами и преступными сообществами, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. № 2. С. 217—224.

цию диспозиции, выражаемую словосочетаниями: «неисполнение обязанностей…», «нарушение правил…» и прочее. Причем бездействие в данном случае должно отвечать уголовно-правовому критерию долженствования: виновные должен был совершить определенные активные действие в соответствии с должностными обязанностями или иными обязанностями, предусмотренными Правилами, Индукциями, указаниями. Поэтому также значительная часть транспортных преступлений совершается специальным субъектом, помимо общих признаков у которого имеются свойства, вытекающие из специфики должностного положения, например, капитан или иное лицо, управляющее судном, лицо, ответственное за техническое состояние транспортного средства, участник дорожного движения и т.д. Транспортные преступления в большинстве своем имеют материальный состав и считаются оконченными с момента наступления последствий, кроме того, с субъективной стороны могут совершаться по неосторожности, в то время, преступления на транспорте по конструкции относятся как к формальному, так и материальному типу, а с субъективной стороны как умышленно, так и по неосторожности. Анализ состояния транспортной преступности позволил прийти к выводу о том, что объектом посягательства рассматриваемой группы преступлений является безопасность транспорта и транспортных систем, которое включает в себя, в том числе, состояние защищенности жизни, здоровья человека и собственности. Это позволяет сделать вывод об однообъектности именно транспортных преступлений. Подводя итог вышесказанному, мы можем сделать вывод о том, что преступления, совершаемые на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, имеют свою специфику, обусловленную наличием особенностей, присущих транспортному комплексу, их необходимо систематизировать и выделить в единую главу уголовного закона. При этом к транспортным будут относиться преступления, совершаемые во взаимосвязи человека и транспорта, как внутри транспортной системы, так и извне, нарушающие безопасность движения или эксплуатации транспорта (транспортного средства) и влекущие предусмотренные в законе преступные последствия.

УДК 343.346

А. В. БАРСУКОВА

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (СТАТЬЯ 271.1 УК РФ)

Уголовным кодексом Российской Федерации предусматривается ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).

Данная статья была введена в УК РФ в виду необходимости выделения специальной нормы, которая устанавливала бы ответственность за нарушение правил воздушного пространства, появившихся в связи с принятием Постановления Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».

По нашему мнению, для определения проблемных вопросов привлечения к уголовной ответственности за данное преступление необходимо рассмотреть состав указанного деяния в соотношении с некоторыми возникающими вопросами применения положений ст. 271.1 УК РФ.

Говоря об объекте, следует указать, что непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 271.1 УК РФ являются общественные отношения в сфере безопас-

ного использования воздушного пространства РФ[1]. Под безопасностью использования воздушного пространства, согласно п. 2 Правил, понимается комплексная характеристика установленного порядка использования воздушного пространства, определяющая его способность обеспечить выполнение всех видов деятельности по использованию воздушного пространства без угрозы жизни и здоровью людей, материального ущерба государству, гражданам и юридическим лицам[2].

А. И. Коробеев и А. И. Чучаев считают, что преступление, предусмотренное ст. 271.1 УК РФ, не отвечает признакам транспортных преступлений, так как объектом его посягательства является порядок использования воздушного пространства России, соответственно, место этой уголовно-правовой нормы в главе о преступлениях против порядка управления[3]. С этим мнением не согласен Г. К. Буранов, так как он полагает, что данное преступление посягает на отношения по обеспечению состояния защищенности объектов воздушной транспортной инфраструктуры и воздушных транспортных средств от актов незаконного вмешательства[4].

Данную точку зрения следует считать обоснованной, так как нарушение правил воздушного пространства может повлечь нарушение правил безопасности движения воздушного транспорта, то есть преступление, ответственность за которое предусмотрена ст. 263 УК РФ. Во избежание путаницы при квалификации деяния законодатель дополнил ст. 263 УК РФ оговоркой: «…за исключением случаев, предусмотренных статьей 271.1 настоящего Кодекса…». Соответственно, можно сделать вывод, что раз возникла необходимость в такой оговорке, следовательно, объект посягательства по ст. 263 и 271.1 УК РФ совпадает, и таковым объектом являются общественные отношения в сфере транспортной безопасности. Отрицая приведенный довод А. И. Коробеев и А. И. Чучаев указывают на то, что даже если нормы ст. 263 и 271.1 УК РФ соотносятся как общая и специальная нормы, то при этом из указанного нельзя сделать вывод о единой социальной направленности действий и единого объекта преступления, подтверждение чему можно найти в УК РФ (ст. 105, 277, 295, 317 УК РФ, которые сформулированы как общая и специальные нормы, но находятся в разных главах)[5].

Несмотря на различные мнения ученых о месте ст. 271.1 УК РФ в системе уголовно-правовых норм, очевидной является необходимость рассмотрения различий составов преступлений, предусмотренных ст. 263 и 271.1 УК РФ, так как ст. 263 УК РФ охватываются нарушения правил безопасности и эксплуатации и на воздушных объектах, а проводить разграничение опираясь лишь на указанную выше оговорку не представляется возможным.

В первую очередь, говоря о разграничении, стоит отметить, что, несмотря на схожий общий объект у этих двух составов, непосредственный объект данных преступлений различается – непосредственным объектом преступления по ст. 263 УК РФ выступают общественные отношения в сфере безопасности функционирования и движения любого транспорта. Во-вторых, данное преступление характеризуется нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а не правил использования воздушного пространства. В-третьих, объективная сторона преступления по ст. 263 УК РФ выражает-

---

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный). В 4 т. Т. 3. Особенная часть. Раздел IX / А. В. Бриллиантов, А. В. Галахова, В. А. Давыдов [и др.] ; отв. ред. В. М. Лебедев. М., 2022. С. 307.

[2] Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации : Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 : текст с изм. и доп. на 2 дек. 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Коробеев А. И., Чучаев А. И. Транспортные преступления: проект новый — недостатки старые // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 10. С. 174—176.

[4] Буранов Г. К. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации как предусмотренный уголовным законом вид транспортного преступления // Транспортное право. 2018. № 3. С. 15.

[5] Коробеев А. И., Чучаев А. И. Указ. соч.

ся не только в форме действия, но и в форме бездействия. И, в-четвертых, субъект по ст. 263 УК РФ также является специальным, однако, под таковым в данном случае понимается лицо в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации воздушного транспорта, то есть лицо должно состоять на работе в системе воздушного транспорта и совершить деяние во время исполнения своих обязанностей[1]. Исходя из указанного выше, можно отметить, что, не смотря на схожесть, приведенные правовые нормы заметно отличаются.

Объективная сторона данного преступления содержит три обязательных признака: деяние в виде использования воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в тех случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с Правилами[2], последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти человека и причинная связь между деянием и указанными последствиями. Согласно п. 2 Правил под использованием воздушного пространства понимается деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения (см.: Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138).

Однако Л. В. Горбунова отмечает, что установление только одного деяния (использование воздушного пространства РФ без разрешения), которое проявляется в форме действия, как признака объективной стороны является пробелом в правовом регулировании ответственности за нарушение безопасности воздушного пространства РФ[3]. И действительно, п. 172 Правил к нарушениям порядка использования воздушного пространства РФ относит и иные общественно опасные деяния, которые могут выражаться в форме бездействия, например, несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства или невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и команд дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации (см.: Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138). Согласно нынешнему законодательству совершение данных деяний повлечет ответственность, предусмотренную ст. 263 УК РФ, если имело место наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека.

Как уже отмечалось, необходимость введения ст. 271.1 УК РФ была обоснована желанием законодателя определить специальную норму, устанавливающую ответственность за нарушение Правил, но при этом в диспозицию статьи помещен лишь один из возможных вариантов совершения такого нарушения. По нашему мнению, в данном случае обоснованной выступает точка зрения Л. В. Горбуновой, которая считает, что в целях более четкого разграничения преступлений, предусмотренных ст. 263 и 271.1 УК РФ, диспозицию ч. 1 ст. 271.1 УК РФ необходимо изложить в редакции: «Нарушение федеральных правил использования воздушного пространства РФ, если это деяние повлекло причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека…»[4].

Говоря об объективной стороне, нельзя не затронуть интересный дискуссионный вопрос, считается ли воздушным судном беспилотный летательный аппарат (далее – БПЛА), например, квадрокоптер, и может ли он выступать предметом при совершении преступления по ст. 271.1 УК РФ.

---

[1] Чучаев А. И. Нарушение правил использования воздушного пространства // Уголовное право. 2012. № 6. С. 54—56.

[2] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации …

[3] Горбунова Л. В. К вопросу о системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Марийский юридический вестник. 2015. № 1 (12). С. 92—93.

[4] Там же. С. 93.

В п. 2 Правил дано определение визуального полета беспилотного воздушного судна, под которым понимается полет беспилотного воздушного судна (далее – БВС), в ходе которого внешний пилот поддерживает непосредственный бесприборный контакт с этим воздушным судном (см.: Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138). Также с 2017 года вступили в силу положения Воздушного кодекса РФ, согласно которым все БПЛА массой от 0, 25 до 30 кг в обязательном порядке должны быть зарегистрированы в Единой системе организации воздушного движения России (далее – Единая система). Беря в пример, как указывалось выше, квадрокоптер, то согласно анализу информации из информационно-коммуникационной сети Интернет, многие виды квадрокоптеров весят больше 250 грамм и подлежат внесению в Единую систему. Таким образом, квадрокоптер можно считать беспилотным воздушным судном, и, соответственно, на его использование распространяются Правила и ответственность за их нарушение, в том числе и по ст. 271.1 УК РФ, если имеет место наступления указанных в статье последствий.

Стоит отметить повышенную опасность, которую несут БВС, поскольку зачастую ими управляют неквалифицированные пилоты. К тому же, исходя из результатов проведенных за рубежом тестов, выяснилось, что при столкновения такого аппарата и самолета последнему может быть причинен намного больший вред, чем при столкновении, например, с птицей[1]. Опасность причинения такого вреда, особенно в условиях роста спроса на БВС среди населения, увеличивается в геометрической прогрессии ежегодно.

В научной литературе также можно встретить призыв к ужесточению уголовной ответственности за преступления, связанные с БВС, как путем внесения новых специальных статей, так и путем установления квалифицирующих признаков в уже существующие статьи УК РФ[2].

Субъектом данного преступления, исходя из анализа положений ст. 271.1 УК РФ и положений п. 2 Правил, является специальный субъект – пользователь воздушного пространства, то есть физическое лицо, наделенное в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного судна (см.: Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138). Схожего мнения придерживается и А. В. Бриллиантов, указывая, что субъектом данного преступления могут быть лица, пилотирующие летательные аппараты, лица, ответственные за организацию воздушного движения и лица использующие воздушное пространство при осуществлении деятельности, не связанной с выполнением полетов[3]. Однако в доктрине можно столкнуться с мнением того, что субъектом данного преступления является общий субъект, то есть физическое, вменяемое лицо, достигшее 16 лет[4]. При проведении аналогии со схожей статьей УК РФ – ст. 271 УК РФ, можно заметить, что, согласно мнению многих ученых (В. И. Селиверстов, А. И. Чучаев, А. В. Наумов), субъектом данного состава могут быть только члены экипажа воздушного судна и лица, взявшие на себя обязательства по соблюдению правил[5]. По нашему мнению, данная точка зрения является обоснованной, и может быть применена

---

[1] Маслакова Е. А., Приходько Н. Ю. Уголовно-правовая регламентация неправомерного использования беспилотных летательных аппаратов (беспилотных воздушных судов) как потенциальной угрозы транспортной безопасности в национальном и зарубежном законодательстве // Российский следователь. 2020. № 6. С. 69—70.

[2] Кочои С. М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2021. № 7. С. 129—130.

[3] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации ... С. 308—309.

[4] Кейдунова Е. Р. Анализ составообразующих признаков преступлений, предусмотренных ст. 271, 271.1 УК РФ, в контексте обеспечения безопасности использования воздушного пространства РФ и движения воздушного транспорта // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2013. № 5. С. 92—96.

[5] Юрьев С. С. Современная судебная практика об уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2009. № 144 (7). С. 114—115.

и к ст. 271.1 УК РФ, так как возможность привлечения к уголовной ответственности общего субъекта противоречила бы не только положениям Правил, но самой сущности транспортных преступлений, ведь согласно рассмотренным выше ст. 263 и 271 УК РФ, можно сделать вывод о том, что субъектом такого преступления может быть только специальный субъект, принявший на себя определенные обязательства по соблюдению тех или иных правил, обеспечивающих безопасность.

Субъективная сторона преступления по ст. 271.1 УК РФ характеризуется формой вины в виде неосторожности[1]. Такой точки зрения придерживается и А. И. Чучаев, подчеркивая, что в статье прямо указана форма вины в виде неосторожности. Однако и по этому вопросу мнения ученых расходятся[2]. Так, Е. Р. Кейдунова считает, что субъективная сторона данного преступления характеризуется умышленной формой вины и при этом мотив и цель на квалификацию деяния не влияют[3]. В отношении данного вопроса нельзя однозначно судить об обоснованности той или иной точки зрения, поскольку законодатель в ст. 271.1 УК РФ указывает форму вины в виде неосторожности лишь по отношению к причиненным последствиям в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека. Такого мнения придерживается и А. И. Коробеев[4].

Говоря в целом о составе преступления по ст. 271. 1 УК РФ, то этот состав является материальным, то есть данное преступление считается оконченным с момента причинения тяжкого вреда здоровью или его смерти. В случае если действия по использованию воздушного пространства России без соответствующего разрешения не повлекли последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти человека, тогда совершенное деяние может повлечь наложение административной ответственности, согласно ст. 11.4 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации.

Таким образом, подводя итог всему вышесказанному, можно говорить о том, что проблемы привлечения к уголовной ответственности по ст. 271.1 УК РФ вызваны отсутствием единого понимания состава данного преступления в научной доктрине и законодательного разъяснения положений данной статьи. Очевидно, что в данной ситуации необходимо обратить внимание научного сообщества на пробелы в понимании положений настоящей статьи, особенно в части разъяснения субъекта и субъективной стороны состава данного преступления, так как мнения многих авторов о том, кто может быть субъектом преступления по ст. 271.1 УК РФ и какой формой вины оно характеризуется, никак не обосновываются, за исключением ссылок на саму статью.

УДК 343.346

Я. А. БЕЛЯЕВА

КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Транспортная отрасль сегодня представляет собой сложную систему экономических отношений, связанных с различными ее элементами для перемещения кого-либо или чего-либо. Развитие транспортной системы России и ее интеграция в мировую транспортную систему призваны обеспечить необходимые предпосылки для модернизации национальной экономики, удовлетворения потребностей граждан и организаций в области качественных и конкурентоспособных транспортных услуг[5]. Кроме того, способность госу-

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации … С. 308.

[2] Чучаев А. И. Указ. соч.

[3] Кейдунова Е. Р. Указ. соч.

[4] Коробеев А. И., Чучаев А. И. Указ. соч.

[5] Халандачев Н. П. Анализ механизмов реализации транспортной стратегии РФ // Синергия Наук. 2019. № 33. С. 110—126.

дарства сбалансировать социально-экономическое развитие регионов и укрепить их связи также зависит от его состояния.

Развитие транспортных правоотношений, а также самой транспортной отрасли привело к появлению определенных видов преступности, таких как дорожно-транспортная преступность (совокупность уголовно-наказуемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств).

Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств обеспечивают необходимый уровень безопасности на дорогах. Согласно ст. 264 УК РФ, объективная сторона рассматриваемого преступления выражается в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Среди основных действий, приводящих к ДТП, можно отметить: 1) неправильное маневрирование на проезжей части, нарушение правил обгона, несоблюдение дистанции и т.д. 2) несоблюдение скоростного режима (превышение скоростного режима); 3) несоблюдение требований дорожных знаков, дорожной разметки, светофоров.

Выделяя объект преступления, определенный интерес представляет позиция В.И. Радченко: «Под объектом преступления следует понимать безопасность использования дорожных транспортных средств, выражающуюся в предупреждении вреда жизни и здоровью людей, материального, экологического или иного ущерба»[1].

По аналогичному принципу построен федеральный закон «О безопасности дорожного движения», который напрямую взаимодействует со статьей 264 УК РФ. Предметом преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, являются механические транспортные средства, т.е. автомобиль, трамвай, троллейбус, трактор, мотоцикл, другая самоходная техника и механические транспортные средства.

Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации, транспортное средство не может быть признано орудием преступления. По нашему мнению, транспортное средство не является предметом преступления или орудием. Это особый источник повышенной опасности.

Вождение автомобиля как источника повышенной опасности становится незаконным только в случаях нарушения правил дорожного движения. Деятельность субъекта является общественно опасной, поскольку для человека характерно отсутствие контроля над полным управлением самим транспортным средством. Это зависит, прежде всего, от технических характеристик транспорта. Впоследствии это может вызвать угрозу серьезного ущерба общественным отношениям, которые охраняются уголовным законом. Стоит отметить, что ущерб причиняется не только действиями самого субъекта, но и в связи с техническими характеристиками самого автомобиля.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств наказуемо в случае наступления последствий, прямо предусмотренных уголовным законом, – причинения смерти или тяжкого вреда здоровью человека. Эти последствия являются элементами объективной стороны рассматриваемого преступления, характеризующимися материальным составом. Высшая судебная инстанция обратила внимание судов на то, что уголовная ответственность за правонарушение, предусмотренное статьей 264 УК РФ, может наступить только в том случае, если наступили последствия, указанные в этой статье, и если эти последствия причинно связаны с нарушением правил дорожного движения или эксплуатацией транспортного средства совершенное человеком.

В качестве основных причин дорожно-транспортных преступлений мы перечислим следующие:

1) недисциплинированность участников дорожного движения, выражающаяся в игнорировании правил дорожного движения, управлении автомобилем в неудовлетвори-

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / [Верин В. П. и др.] ; отв. ред. В. И. Радченко ; науч. ред.: А. С. Михлин, В. А. Казакова ; Верховный Суд Российской Федерации. 2-е изд., [перераб. и доп.]. М., 2008. С. 699.

тельном психофизиологическом состоянии с нарушением установленного запрета (в том числе в состоянии усталости, алкогольного или наркотического опьянения);

2) неудовлетворительное состояние автопарка и транспортной инфраструктуры на фоне увеличения количества транспортных средств и роста трафика;

3) недостаточно строгая юридическая (административная и уголовная) ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В то же время многие аварии происходят по причинам, которые напрямую не связаны с участниками дорожного движения и не приводят к нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Примером могут служить такие несчастные случаи, которые вызваны появлением животных на дороге или наездом на массивные предметы на проезжей части - поваленные деревья, камни и т.д. Водитель должен резко изменить траекторию движения (или траектория меняется независимо от действий водителя), в результате чего это становится причиной аварий, столкновений. Безответственное отношение дорожных служб к выполнению своих обязанностей также может стать причиной аварии: качество дорожного полотна часто не соответствует стандартам, и водителям приходится объезжать ямы и выбоины; дорожные знаки могут быть скрыты за растительностью и т.д.

Также проблема в этом случае заключается в том, что водители, зная все регламентированные правила, да и соблюдают они их в общем, но только слишком часто пренебрегают, либо полагаются на «авось, повезет». Да, только эти упущения чреваты последствиями, которые могут и действительно произойти в случае неправильного расчета ограничения скорости, что, в свою очередь, приводит к тому, что водитель автомобиля может потерять управление. Существенным и очень важным элементом во всем этом союзе является причинно-следственная связь между деянием (нарушением установленных требований) и наступившими последствиями (причинением серьезного вреда здоровью).

Упомянутая причинно-следственная связь выглядит как особая философско-правовая категория, которая существует между явлениями, называемыми причиной и следствием, а также независимо от чьей-либо воли. Кроме того, причинно-следственная связь в указанном составе явления проявляется особым образом, поскольку она объясняется объективными причинами физических явлений, такими как: эти указанные физические явления, происходящие в таком механизме, как транспортное средство, которое работает с определенной силой, энергией, скоростью.

И. М. Тяжкова утверждает, что высокая степень данного вида наказания заключается в том, что лица, имеющие дело с источниками повышенной опасности, не выполняют должным образом правила, обеспечивающие безопасное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, по итогу чего причиняется вред здоровью и жизни людей[1].

Основными элементами криминалистической характеристики данного вида преступлений являются: механизм совершения преступления, личность преступника и жертвы, ситуация совершения преступления, включая обстоятельства, способствующие совершению преступления, механизм совершения преступления и криминальный исход.

Механизм совершения нарушений правил дорожного движения – это совокупность процессов и явлений в аварийной ситуации и после аварии. При выявлении механизма совершения дорожно-транспортного преступления важно правильно классифицировать и определить тип ДТП. Определение вида дорожно-транспортного происшествия является предварительным этапом для установления причин, приведших к нему, его виновника и других обстоятельств, подлежащих доказыванию, включая характер и масштабы ущерба, причиненного имуществу или здоровью людей.

[1] Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В. С. Комисарова. СПб., 2016. С. 253.

Показатели статистики в данной сфере в настоящее время оставляют желать лучшего. В настоящее время статистические показатели удручающие. Если говорить в общем, то ГИБДД опубликовала статистику смертности в автомобильных авариях по итогам января — июня 2022 года. За полгода в РФ произошло 53,5 тысячи ДТП с пострадавшими и погибшими, жизни в них лишились 5,6 тысячи человек (минус 3,9 % относительно января—июня 2021 г.), ранения получили 67,7 тысячи человек (минус 7,5 %).

К сожалению, в 35 из 85 субъектов Российской Федерации был отмечен рост числа смертей на дорогах. Лидерами в этом антирейтинге являются Севастополь (двукратный прирост жертв), ЕАО (+180 %), Якутия (+104,5 %), Кемеровская область (+66,7 %), Карачаево-Черкесия (+58,3 %). Рост погибших в ДТП наблюдается также в целом в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах.

Лидеры по снижению жертв аварий: Чечня (–59 %), Костромская область (–46,9 %), Карелия (–45,2 %), Санкт-Петербург (–41,9 %), Астраханская область (–37,1 %)[1].

Для создания современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры и уменьшения количества ДТП на автодорогах создан нацпроект «Безопасные качественные дороги». Ключевая цель национального проекта — повышение качества жизни населения. Именно поэтому особое значение уделено восстановлению дорог, ведущих к социально значимым объектам. Снижение числа погибших в ДТП является одним из основных целевых показателей нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Количество жертв на 100 тысяч населения (социальный риск) по России должно уменьшиться с 10,2 в 2021 году до 9,59 в 2022 году, а затем до 4 к 2030 году.

Таким образом, ситуация, которая в настоящее время складывается на дорогах страны, позволяет сделать вывод о несовершенстве законодательства в области безопасности дорожного движения и требует активных действий со стороны законодательных органов власти, особенно в более качественном и четком совершенствовании законодательства. Поэтому необходимо провести дальнейшие комплексные исследования причин и условий дорожно-транспортных происшествий и преступлений на автотранспортных средствах, а также обеспечить профилактику недобросовестной преступности в этой сфере. В настоящее время ведется работа по совершенствованию законодательства о безопасности дорожного движения и поиску эффективных механизмов, которые помогли бы бороться с более опасными преступлениями в рассматриваемой сфере.

УДК 343.346

А. А. БОЛЬШУНОВА,
А. Д. БОНДАРЧУК

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРЕЮДИЦИЯ В ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Административная преюдиция в уголовном праве является основанием для привлечения лица к ответственности за повторное совершение административного правонарушения, предыдущий факт совершения которого подтвержден вступившим в законную силу постановлением.

Таким образом, административная преюдиция одновременно является и основанием для привлечения виннового лица к ответственности, и механизмом превенции совершения повторных наказуемых деяний.

Рассматривая преюдицию в контексте преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, необходимо отметить тесную связь между администра-

[1] Сведения о показателях состояния безопасности дорожного // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://www.gibdd.ru/stat (дата обращения: 13.11.2022).

тивным и уголовным наказанием за нарушение правил безопасности дорожного движения. Ввиду этого полагаем, что использование рассматриваемой правовой конструкции при защите отношений, связанных с обеспечением безопасности на транспорте, является эффективной мерой воздействия на нарушителей.

Согласно данным Госавтоинспекции, за сентябрь 2022 года было зарегистрировано 11 423 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 1 283 человека, ранено – 13 921 человек[1]. Несмотря на незначительное снижение этих данных по сравнению с аналогичным периодом за прошлый год, проблема безопасности на транспорте остается актуальной.

Рассматривая 27 главу УК РФ, административная преюдиция установлена ст.ст. 264.1—264.3. Указанные статьи устанавливают уголовную ответственность за повторное вождение в состоянии опьянения, а также за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления.

Так, например, пояснительная записка к проекту федерального закона «О внесении изменения в ст. 264.1 УК РФ» обосновывает изменения увеличивающейся общественной опасностью при управлении транспортным средством лицом в состоянии опьянения и необходимостью введения более строгих санкций за неоднократное его совершения с целью снизить количество «пьяных за рулем».

Представленные аргументы являются обоснованными и к тому же оправданны числовыми показателями за год, наблюдается положительная тенденция к снижению. За 2016 год дознавателями органов внутренних дел расследованы уголовные дела о 84 965 преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, из них по 84 183 уголовные дела направлены в суд, за 2017 год – 79 783 и 78 980, за 2018 год – 73 115 и 72 149, за 2019 год – 65 967 и 64 919, за 2020 год – 66 301 и 65 195 соответственно. Но тем не менее сохраняется по-прежнему достаточно высокий уровень.

Введение в УК РФ ст. 264.3 в пояснительной записке обосновывалось необходимостью повышения безопасности дорожного движения, сокращения количества аварий на дорогах, профилактикой дорожно-транспортных происшествий.

Представленные аргументы видятся обоснованными, поскольку лицо, лишенное права управления транспортным средством, однажды создало прецедент аварийности и по праву считается опасным водителем, способным создать аварию и принести жертвы. Ужесточение санкций способно создать тенденцию к сокращению подобных преступления и тем самым обезопасить дорожное движение.

Указанная статья была введена в УК РФ в июле 2022 года и пока рано говорить о положительном влиянии. До введения этой статьи с каждым годом наблюдалась тенденция к росту.

Так, в 2021 г. в суды поступило 102 124 дел по факту управления транспортными средствами лицами, лишенными права управления. В 2020 г. зафиксирован существенный рост таких правонарушений: судами было рассмотрено более 91 тысяч дел, что на 25 % превысило показатели 2019 г., когда было рассмотрено около 72 тыс. подобных дел.

Распространенным примером транспортных преступлений может стать приговор суда, по которому лицо было признано виновным в управлении транспортным средством в состоянии опьянения, которое ранее было подвергнуто административному наказанию по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ на основании постановления мирового судьи судебного участка №113 Чунского района Иркутской области. Ввиду данных обстоятельств, суд признал лицо виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1

[1] Статистика ГИБДД // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 05.11.2022).

ст. 264.1 УК РФ, и назначил ему наказание в виде обязательных работ лишением права управления транспортными средствами сроком на два года[1].

Еще одним примером может стать приговор Шебалинского районного суда Республики Алтай. Лицо управляло автомобилем в состоянии опьянения, при этом имея судимость за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. В судебном заседании подсудимый вину в инкриминируемом ему деянии не признал, факт управления транспортным средством опровергал, однако, оценивая показания, суд признает их неправдивыми, данными с целью избежать уголовной ответственности. На основании записей с камер видеонаблюдения и свидетельских показаний суд приговорил лицо к лишению свободы на срок 1 год с лишением права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, на срок 4 года, с отбыванием лишения свободы в колонии - поселении[2].

Так как подобные случаи распространены в судебной практике, ряд ученых сходится на мнении о том, что административная преюдиция не является способом предотвращения совершения преступлений так как природа правонарушения не меняется от количественного критерия[3].

Однако привлечение лица к административной ответственности за аналогичное деяние свидетельствует о неэффективности административного наказания, отсутствии исправления и осознания лицом опасности совершенного им проступка. При этом, правоохранительные органы разъясняют лицу опасность совершенного проступка и юридические последствия его повторного совершения, а значит, лицо, решившее нарушить закон во второй раз, осознанно идет на применение к нему норм уголовного закона[4]. Ввиду чего, к таким гражданам следует применять более строгие меры воздействия.

Опасность деяния, предусмотренного ст. 264.1 обусловлена тем, что лицо, повторно садящееся за руль в нетрезвом состоянии, увеличивает риск аварийности и смертности на дороге. Более того, повторное административное наказание не является для такого лица серьезным, а значит к нему целесообразно применять более строгие меры, в том числе и лишение свободы.

Говоря о ст.ст. 264.2 и 264.3 УК РФ, их общественная опасность объясняется тем, что нарушения, предусмотренные административным кодексом за аналогичные нарушения, сопряжены с выездом на встречную полосу или трамвайные пути встречного направления, что в большинстве случаев может стать причиной лобового столкновения и, в большинстве случаев, смерти.

Также, рассматриваемые статьи могут применяться при повторном превышении скорости, что также влечет к повышению аварийности и смертности т.к. при движении со скоростью больше установленного максимума, водителю становится сложнее контролировать свое транспортное средство и анализировать дорожную обстановку.

Ввиду того, что УК РФ не предусматривает уголовного проступка, использующегося в ряде европейских и иных государств, административная преюдиция служит неким

---

[1] Приговор Чунского района Иркутской области от 22 февраля 2022 г. по делу № 1-152/2022 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru/regular/doc/0vHVKafxEVbr/ (дата обращения: 05.11.2022).

[2] Приговор Шебалинского района Республики Алтай от 25 февраля 2022 г. по делу № 1-15/2022 // Там же. URL: https://sudact.ru/regular/doc/AHyEJytsQPrx/ (дата обращения: 05.11.2022).

[3] Жукова Ю. В. Административная преюдиция уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Актуальные проблемы российского права и законодательства : сборник материалов XII Всероссийской научно-практической конференции (г. Красноярск, 3 апреля 2019 г.) / отв. ред. С. Ш. Забуга. Красноярск, 2019. С. 249.

[4] Гончаров И. В. Некоторые вопросы криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2020. № 3 (134). С. 205.

аналогом проступка, охраняя общественные отношения от лиц, неоднократно допускавших покушение на безопасность движения транспорта[1].

В качестве примера можно привести Уголовный кодекс Французской Республики, в котором действует разграничение на преступления, проступки и нарушения. Основой этого деления служит тяжесть совершенного деяния. При этом, проступок характеризуется как умышленное или неосторожное деяние, максимальный срок лишения за который не может превышать 10 лет лишения свободы[2].

Опыт разграничения проступка и преступления в Итальянской Республике зависит от вида наказания. Так, к лицу, совершившему проступок, может применяться штраф или арест, другие виды наказания применяются только к преступлениям.

Рассматривая опыт Соединенных Штатов Америки, стоит отметить Уголовный кодекс штата Нью-Йорк, в котором дорожный проступок выделяется в отдельную категорию[3]. Подобный подход свидетельствует о том, что данный вид нарушения нельзя отнести в полной мере к проступкам (т.к. проступком является первичное нарушение, наказуемое в порядке административного законодательства) и к преступлениям.

Говоря о малозначительности деяний, предусмотренных ст. 264.1—264.3 УК РФ, стоит отметить, что уголовное наказание влечет именно управление, на что указывает диспозиция рассматриваемых статей. Так, под управлением следует понимать целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя)[4].

Таким образом, нахождение в нетрезвом виде в припаркованном автомобиле или ремонт транспортного средства нельзя считать нарушением. Однако, если лицо в состоянии опьянения паркует автомобиль на своем участке или заезжает в гараж, такое деяние нельзя квалифицировать как малозначительное ввиду того, что подобные действия подпадают под определение управления из Постановления судьи Верховного суда Федерации № 45-АД15-8 от 27 ноября 2015 г.

Высказывая еще одну точку зрения в поддержку административной преюдиции, нельзя не упомянуть о ч.1 ст. 2 УК РФ, в которой указано, что одной из задач уголовного закона является предупреждение преступлений, что совпадает с задачей рассматриваемого правового механизма.

Подводя итог вышесказанному, несмотря на неоднозначную оценку административной преюдиции в научном сообществе, полагаем, что она соответствует целям уголовного законодательства, выполняя превентивную роль, в том числе и в области преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

При этом, точка зрения о необходимости применения качественного, а не количественного признака при решении о привлечении лица по ст. 264.1—264.3 УК РФ представляется необоснованной т. к. составы преступлений, предусмотренных данными статьями, являются самостоятельными, имеющими отличие от ст. 264 по субъекту – лицу, ранее привлеченному к административной ответственности.

---

[1] Любимова Г. М. Административная преюдиция при нарушении правил дорожного движения // Пробелы в российском законодательстве. 2017. № 6. С. 372.

[2] Семенова М. А. Уголовный проступок как средство дифференциации уголовной ответственности в российском и зарубежном уголовном праве: сравнительно-правовой анализ // Трансформация права в информационном обществе : материалы III Всероссийского научно-практического форума молодых ученых и студентов (г. Екатеринбург, 26 ноября 2020 г.) / отв. ред. О. А. Пучков. Екатеринбург, 2020. С. 179.

[3] Сенокян М. Х. Регламентация уголовного проступка в законодательстве зарубежных стран // Проблемы и перспективы развития уголовно-исполнительной системы России на современном этапе : материалы Всероссийской научной конференции адъюнктов, аспирантов, курсантов и студентов с международным участием (г. Самара, 23 апреля 2021 г.). Самара, 2021. С. 381.

[4] О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

УДК 343.346

В. В. БОРОВИКОВ,
Е. В. СТОЛЯРСКИЙ

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.3 УК РФ

Ежегодно количество автовладельцев неуклонно растет. По данным официальной статистики, в 2020 году на 1000 человек транспортным средством владеет около 320 человек. Для сравнения, в 2010 году на 1000 человек в Российской Федерации приходилось лишь 228 автолюбителей, следовательно, все больше россиян являются активными участниками дорожного движения[1].

Этим и обуславливается рост дорожно-транспортных происшествий, административных правонарушений в области дорожного движения, и, представляющих наибольшую общественную опасность, преступлений против безопасности и эксплуатации транспорта.

В Уголовном кодексе Российской Федерации нормы, охраняющие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, объединены в главе 27. В 2020 г. число таких правонарушений по сравнению с 2019 г. выросло более чем на 11 % (с 54 126 до 60 153 дел). А уже в 2021 году судами к уголовной ответственности было привлечено 64.925 человек[2]. Данные показатели свидетельствуют об устойчивом росте преступлений, связанных с нарушением правил управления и эксплуатации транспортных средств.

Федеральным законом от 14.07.2022 № 258-ФЗ глава 27 УК РФ была дополнена статьей 264.3, предусматривающей ответственность за управление транспортным средством лицом, лишенным такого права и ранее подвергнутым административной или уголовной ответственности.

Целесообразность введения данного состава обосновывается законодателем необходимостью усиления мер общественной безопасности, направленных на предупреждение общественно опасных действий, совершаемых лицами, лишенными права управления транспортными средствами. Интересно, что каждое девятое ДТП, связанное с выездом на полосу встречного движения, совершено лицами, лишенными или никогда не имеющими прав на управление транспортным средством[3].

По мнению законодателя, действующее административное законодательство в данной сфере не могло эффективно справляться с целью предупреждения правонарушений, что, в свою очередь, привело к введению ст. 264.3 в УК РФ.

Объектом преступления выступает безопасность дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. В отличие от статьи 264, в данном составе нельзя выделить в качестве дополнительного объекта жизнь и здоровье, поскольку состав преступления, предусмотренного ст. 264.3. является формальным (окончен с начала управления лицом транспортным средством). В качестве признака, отграничивающего преступления от про-

---

[1] Федеральная служба государственной статистики : офиц. сайт. URL: https://rosstat.gov.ru/ storage/mediabank/DDFfgt (дата обращения: 05.11.2022).

[2] Судебная статистика РФ : сайт. URL: https://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/14/s/17 (дата обращения: 05.11.2022).

[3] Пояснительная записка к проекту федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации в части усиления ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств водителями, лишенными права управления транспортными средствами» (законопроект № 130391-8 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации») // СОЗД : сайт. URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/130391-8#bh_note. (дата обращения: 05.11.2022).

ступка, будет считаться повторное совершение правонарушения, что, в свою очередь, свидетельствует о наличии административной преюдиции.

Орудием преступления по диспозиции ст. 264.3 УК РФ выделяется механическое транспортное средство, на управление которого требуется специальное право (перечень таких средств содержится в ст. 25 ФЗ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

Объективная сторона выражается в управлении транспортным средством. Последствия в объективную сторону не включены, поскольку, как уже было указано, данный состав является формальным. Важным признаком объективной стороны, согласно диспозиции статьи 264.3 является факт привлечения лица к административной или уголовной ответственности с последующим лишением водительских прав.

Субъект - лицо, подвергнутое административному наказанию за управление транспортным средством, ранее лишенное на это права по постановлению о привлечении к административной ответственности по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ либо имеющее непогашенную судимость по п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4, п. «в» ч. 6 ст. 264 или по ч. 1 ст. 264.3 УК РФ.

В контексте административной преюдиции, важным моментом для квалификации ст. 264.3 УК РФ является годичный срок со дня исполнения постановления о назначении административного наказания, установленный ст. 4.6. КоАП РФ.

Капинус О.С. указывает на необходимость суду выяснить, исполнено ли постановление о назначении лицу административного наказания по частям 2 и 4 статьи 12.7 КоАП РФ[1].

Полагается, что субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.3 УК РФ, на основании ч. 1 ст. 20 УК РФ, является лицо, достигшее 16 лет. Согласно п. 1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 25, водителем признается не только лицо, получившее в установленном законом порядке право управления транспортными средствами, но и иное лицо, управляющее транспортным средством, в том числе не имеющее права управления всеми или отдельными категориями транспортных средств либо лишенное такого права[2]. Таким образом, субъектом преступления будет не только лицо, лишенное прав, но и лицо, никогда ими не обладавшее.

Проблемным в данном контексте представляется вопрос ответственности иностранных граждан, обладающих водительскими правами, котируемыми на территории своего государства, но недействительными на территории Российской Федерации. На сегодняшний день РФ является участником Венской конвенции о дорожном движении[3] от 08.11.1968. Водительские удостоверения иностранных граждан государств-участников данного соглашения, котируются на территории РФ.

Однако спорным является вопрос о привлечении к ответственности по ст. 264.3 УК РФ иностранного гражданина, чье водительское удостоверение на территории нашего государства не котируется, поскольку соответствующего соглашения между РФ и иностранным государством отсутствует. К какой категории следует относить правонарушителя: лицо, лишенное водительских прав или лицо, никогда таким правом не обладавшее? По нашему мнению, второй вариант выглядит более убедительным. И иностранное лицо может выступать субъектом ст. 264.3 УК РФ.

Субъективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.3. УК РФ, выступает исключительно в виде прямого умысла, поскольку лицо осознанно управляет транс-

---

[1] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Университет прокуратуры Российской Федерации ; под общ. ред. О. С. Капинус ; науч. ред. В. В. Меркурьев. М., 2018. С. 1065.

[2] О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Конвенция о дорожном движении : принята в г. Вене 8 ноября 1968 г. : текст с изм. и доп. на 23 сент. 2014 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

портным средством, будучи лишенным на это права в судебном порядке. Для данного преступления характерен заранее обдуманный умысел, поскольку намерение управлять транспортным средством осуществляется через более или менее значительный промежуток времени после его возникновения. Обуславливается это тем, что для совершения преступления лицу необходимо совершить ряд действий, свидетельствующих о направленности его умысла (дойти до транспортного средства, завести двигатель, начать управление).

Несмотря на относительно недавнее появление данного состава в УК РФ, уже на данном этапе возникает множество вопросов толкования и правоприменения настоящей статьи. Рассмотрим механизм правоприменения заявленного состава преступления.

Деяние, предусмотренное ч. 1 ст. 264.3 УК РФ, можно условно разделить на несколько последовательных этапов:

на первом этапе лицо, совершившее административное правонарушение в области дорожного движения, лишается права управления транспортным средством;

на втором этапе лицо, лишенное права управления транспортным средством, повторно садится за его управление. При установлении этого факта уполномоченным лицом, в отношении правонарушителя составляется протокол по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ;

на третьем этапе лицо, несмотря на привлечение к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ, садится за управление транспортным средством, вследствие чего повторно привлекается к административной ответственности, но уже по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ.

на четвертом этапе срабатывает механизм административной преюдиции. Лицо, привлеченное по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ, несмотря на неоднократное привлечение к административной ответственности, в очередной раз садится за управление транспортным средством, вследствие чего образуется состав преступления, предусмотренный ч. 1 ст. 264.3. УК РФ.

Состав преступления, предусмотренный ч. 2 ст. 264.3 УК РФ образуется в том случае, если лицо, лишенное права управления транспортным средством, повторно садится за его управление, несмотря на непогашенную судимость по п. «в» ч.2, п. «в» ч. 4, п. «в» ч. 6 ст. 264, либо по ч. 1 ст. 264.3 УК РФ.

Невооруженным взглядом видно несовершенство механизма привлечения к уголовной ответственности, поскольку существует совокупность условий только при наличии которых лицо может быть подвергнуто уголовному преследованию. Так, после лишения права управления транспортным средством, лицо должно быть трижды застигнуто за его управлением. Возникает логичное предположение, что механизм привлечения к уголовной ответственности по ст. 264.3 УК РФ является неоправданно сложным.

Данный вывод подтверждается отсутствием судебной практики по данной категории дел. Мы предполагаем, что в ближайшее время она не появится, а если и появится, то это будут единичные случаи, которые представляют больше исключение из правил, нежели тенденцию.

Усугубляется данная проблема коррупциогенным фактором, поскольку данные правонарушения фиксируются преимущественно сотрудниками органов ГИБДД. По результатам исследований общественного мнения об уровне коррупции среди сотрудников Госавтоинспекции, проведенного МВД России, мнение о том, что взятки берут часто или всегда, выразили от 24 до 37 % респондентов, а наиболее «взяткоемкой» является ситуация, возникающая именно при нарушении ПДД участниками дорожного движения[1].

Более того, в ходе изменений, внесенных в ст. 104.1 УК РФ за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.3 УК РФ транспортное средство преступника под-

[1] Проведено исследование общественного мнения об уровне коррупции среди сотрудников Госавтоинспекции // Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://мвд.рф/mvd/structure1/Glavnie_upravlenija/Glavnoe_upravlenie_po_obespecheniju_bezo/Publikacii_i_vistuplenija/item/1392425?year=2020&month=1&day=1 (дата обращения: 08.11.2022).

лежит конфискации. Это может привести к росту преступлений коррупционной направленности, ведь более простой способ «отделаться» взяткой, нежели лишиться дорогостоящего транспортного средства.

Представляется целесообразным изменить условия привлечения к уголовной ответственности по аналогии со ст. 264.1 УК РФ, где для привлечения к уголовному наказанию достаточно установления факта повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Еще одним проблемным вопросом является определение сроков привлечения к уголовной ответственности.

Как известно, ст. 264.3 УК РФ является статьей административной преюдиции. Возникает логичный вопрос, с какого момента начинает исчисляться годичный срок привлечения к уголовной ответственности? С момента лишения прав, привлечения к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ или с момента привлечения по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ?

По нашему мнению, вынесение протокола об административном правонарушении по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ должно являться отправной точкой для исчисления данного срока. На сегодняшний день в законодательстве этот вопрос не урегулирован, что может повлечь разночтение данной нормы правоприменителями.

Сложность диспозиций ст. 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ, с точки зрения юридической техники, порождает проблему разграничения данных составов, поскольку они носят смежный характер.

Ответственность по ст. 264.1 УК РФ наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения или по ст. 12.26 КоАП РФ за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ. При этом следует иметь в виду, что лицо, привлекаемое к ответственности, может отвечать как одному из указанных условий, так и их совокупности, согласно п. 10.3 Постановления Пленума от 09.12.2008 № 25[1].

Если лицо, подвергнутое административному наказанию за неоднократное нарушение скоростного режима или неоднократный выезд на полосу встречного движения, лишенное за это водительских прав, повторно совершает данные правонарушения, оно может быть привлечено по ст. 264.2 УК РФ.

Интересным представляется вопрос о совокупности рассмотренных выше составов преступления. Смоделируем следующую ситуацию: лицо, подвергнутое административному наказанию за вождение в состоянии опьянения; ранее привлеченное к административному наказанию по ч. 7 ст. 12.9 или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, а также подвергнутое административному наказанию по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ, будучи в состоянии опьянения совершает правонарушение предусмотренное частью 4 или 5 статьи 12.9 либо частью 4 статьи 12.15 КоАП РФ, в результате которого погибает или получает тяжкий вред здоровью другое лицо. На текущий момент реальных препятствий для квалификации по совокупности преступлений по статьям 264, 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ нет.

Непонятна логика криминализации данного состава преступления. Согласно законопроекту, целью законодателя является сбережение жизни водителей, пешеходов и пас-

[1] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

сажиров, а также упреждение административных правонарушений и уголовных преступлений. Однако, по нашему мнению, для достижения поставленных целей вполне исчерпывающим являются средства, предусмотренные ст. 264, 264.1, 264.2 УК РФ.

По нашему мнению в настоящей редакции ст. 264.3 УК РФ не является жизнеспособной: слишком сложный механизм совершения преступления, состоящий из множества административных правонарушений, совершенных ранее; неразрешенный вопрос об исчислении срока, с момента которого лицо может быть привлечено к уголовной ответственности; высокий риск роста преступлений коррупционной направленности.

Чтобы данная статья стала жизнеспособной, необходимо изменить объективную сторону преступления, сократив ее до двух эпизодов управления транспортным средством без прав, по аналогии со ст. 264.1 УК РФ, на практике доказавшей свою эффективность.

Кроме того, необходимо конкретизировать сроки привлечения к уголовной ответственности и более качественно проработать коррупциогенный риск, который крайне высок из-за нормы, по которой конфискуется транспортное средство виновного. Более разумно выглядит исключение конфискации транспортного средства как обязательной санкции, и, в свою очередь, увеличение размера штрафа по ч. 1 и ч. 2 ст. 264.3 УК РФ.

УДК 343.346

А. Д. ВЕСЕЛОВ

СОБЛЮДЕНИЕ ПРИНЦИПА СПРАВЕДЛИВОСТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ СТАТЬИ 264 УК РФ

В настоящее время нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств не является редкостью. В данной связи законодателем были установлены меры уголовной ответственности за совершение таких деяний. Практика правоприменения богата количеством уголовных дел, возбуждаемых по данному составу преступления. Так, статистические данные свидетельствуют о том, что по ст. УК РФ за 2021 было осуждено 8 074 человека, тогда как за 2020 год – 7 698 человек[1].

Фактически анализ таких данных свидетельствует о росте количества случаев, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако следует отметить, что в качестве наказания за совершение такого преступного деяния достаточно часто выступает не лишение свободы, а условное лишние свободы, ограничение свободы, штраф. Более того, в рамках практики правоприменения нередко уголовные дела по ст. 264 УК РФ прекращаются в связи с примирением сторон. В связи с вышеизложенными обстоятельствами, в нынешнее время особенно актуализируется принцип справедливости в рамках применения ст. 264 УК РФ.

Переходя непосредственно к проявлению принципа справедливости по статье 264 УК РФ, хотелось бы акцентировать внимание на содержании указанного принципа.

Так, принцип справедливости имеет тесную взаимосвязь с наказанием, которое наступает за совершение любого преступления, предусмотренного в рамках уголовного законодательства. Данный принцип предопределяет важность соответствия между деянием и воздаянием, преступлением и наказанием. Для того чтобы каждому виновному лицу было назначено справедливое наказание, законодатель в УК РФ установил общие начала назначения наказания.

[1] Судебная статистика РФ : сайт. URL: https://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/14/s/17 (дата обращения: 11.09.2022).

Однако на практике данный принцип не всегда остается реализованным. В ряде случаев со стороны правоприменителей происходит пренебрежение указанным принципом, что выражается и в рамках вменения ст. 264 УК РФ. Иными словами, назначенное наказание по таким категориям уголовных дел не всегда соответствует степени общественной опасности и последствиям преступления. Тем самым можно говорить о том, что виновному лицу назначается несправедливое наказание.

В рамках правоприменительной практики нередки случаи, когда виновные лица со связями и большими финансовыми возможностями «откупаются» от совершенного им преступления, тем самым идут на «примирение» с потерпевшими. В данном случае также можно говорить о несоблюдении принципа справедливости.

Более того, такие примеры не позволяют говорить о предупреждении, профилактике преступлений по ст. 264 УК РФ, а также способствуют рецидивной преступности. Главным образом это связано с тем, что цели наказания фактически в приведенном примере не являются достигнутыми. Как следствие, можно наблюдать и в рамках статистических данных прирост совершения преступных деяний, квалифицируемых по ст. 264 УК РФ.

Так, в одном из примеров органом предварительного расследования Р. обвинялся в нарушении лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности смерть человека, при обстоятельствах, изложенных в постановлении о прекращении уголовного дела.

В кассационном представлении заместитель прокурора выражает несогласие с постановлением суда и апелляционным постановлением, считает их незаконными. Обращает внимание, что объектами преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, являются жизнь и здоровье человека, а также безопасность дорожного движения. При этом отмечает, что принятые Р. меры по заглаживанию вреда путем выплаты потерпевшему денежных средств в размере 300.000 рублей являются недостаточными и не могут свидетельствовать о восстановлении нарушенных в результате совершенного преступления прав и законных интересов потерпевшего, общества, государства, уменьшению степени общественной опасности деяния, позволяющими освободить Р. от уголовной ответственности. Обращает внимание, что санкция ч. 3 ст. 264 УК РФ предусматривает в качестве обязательного дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3-х лет, то есть законодатель отмечает особую повышенную опасность данного преступления, связывая ее с невозможностью сохранения за виновным лицом права управления транспортными средствами.

Полагал, что принимая решение о прекращении уголовного дела, суд фактически освободил Р. от соразмерного наказания, в том числе и дополнительного.

Однако суд кассационной инстанции указал, что вывод суда о прекращении уголовного дела в отношении Р. в связи с примирением сторон, вопреки доводам кассационного представления, является законным и обоснованным, так как в материалах уголовного дела содержались достаточные сведения, которые позволили принять такое решение[1].

В рамках данного уголовного дела из практики правоприменения представляется более правильной позиция заместителя прокурора. При этом важно отметить, что в рамках ст. 264 УК РФ подобных примеров достаточно много. Представляется, что это демонстрирует пренебрежение правоприменителями принципом справедливости.

[1] Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 14 сентября 2022 г. по делу № 77-4479/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Иными словами, в рамках практики по ст. 264 УК РФ указанный принцип фактически становится декларативным.

Более того, нельзя не отметить, что определенная проблематика при реализации принципа справедливости особенно явно прослеживается и в связи с законодательными недоработками как диспозиции ст. 264 УК РФ, так и санкциями за совершение преступлений по данному составу[1].

Так, в научной среде справедливо указывается, что «недочетом юридической техники при изложении нормы ст. 264 УК РФ является объединение таких общественно опасных последствий, как тяжкий вред здоровью человека и смерти, в рамках одной статьи. На практике с учетом положений ст. 17 УК РФ более тяжкое преступление – ч. 3 ст. 264 УК РФ, поглощает менее тяжкое – ч.1. ст. 264 УК РФ»[2].

Тем самым ответственность фактически наступает только за наиболее тяжкое преступление. В данной связи можно говорить о том, что законодатель защищает только право одного человека на жизнь, однако пренебрегает правом другого человека на здоровье. Подобные обстоятельства также не отвечают основополагающему принципу уголовного права – принципу справедливости, провозглашенному в ст. 6 УК РФ.

Еще одним недостатком конструкции ст. 264 УК РФ являются санкции. На практике встречаются примеры, когда лицу за более тяжкое преступление назначается более мягкое наказание (например, по ч. 3 ст. 264 УК РФ), чем лицу, совершившему менее тяжкое преступление (например, по ч. 2 ст. 264 УК РФ). Например, по ч. 3 ст. 264 УК РФ за 2021 год было назначено наказание в виде условного лишения свободы в 1 076 случаях, тогда как по ч. 2 ст. 264 УК РФ за 2021 год аналогичное наказание было назначено в 940 случаях. Примечательно отметить, что и оправдано было по ч. 3 ст. 264 УК РФ за 2021 год 8 человек, по ч. 2 ст. 264 УК РФ – 1 человек, а по ч. 1 ст. 264 УК РФ – 7 человек[3].

Указанные обстоятельства предопределяют необходимость пересмотра санкции по ст. 264 УК РФ в сторону ужесточения наказания.

Таким образом, проведенный анализ позволяет констатировать декларативность принципа справедливости в рамках применения ст. 264 УК РФ. Данное обстоятельство подтверждается как правоприменительной практикой, так и статистическими данными.

В свою очередь встает вопрос о совершенствовании законодательной конструкции самой ст. 264 УК РФ (особенно в рамках ужесточения наказания (санкций) за совершение преступлений по такой статье, в частности следует установить нижние границы срока лишения свободы). Необходимо и пересмотреть подход правоприменителя к прекращению уголовного дела по ст. 264 УК РФ в связи с примирением виновного лица с потерпевшими. Фактически на сегодняшний день это право судьи, но в большинстве случаев, о чем свидетельствует практика, достаточно небольшой суммы для возмещения причиненного вреда и дело прекращается по данному основанию. Представляется, что это не соответствует принципу справедливости, цели наказания в таком случае не достигнуты. В сложившихся обстоятельствах сложно говорить и о профилактике преступлений по ст. 264 УК РФ.

---

[1] Николаенко Д. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовая оценка // Вестник Луганской академии внутренних дел имени Э. А. Дидоренко. 2021. № 1. С. 173.

[2] Безрукова О. В., Новосельцева Ю. В. К вопросу о спорных аспектах конструкции статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Наука. Общество. Государство. 2017. Т. 5, № 2 (18). С. 69.

[3] Судебная статистика РФ : сайт. URL: https://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/14/s/17 (дата обращения: 11.09.2022).

УДК 343.346

С. А. ВШИВКОВ

ОЦЕНОЧНЫЕ ПОНЯТИЯ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ В СТАТЬЕ 263 УК РФ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ

Сущность правоприменительной деятельности, опосредованной квалификацией преступления, заключается в проведении уголовно-правовой оценки деянию при установлении его правового тождества с признаками конкретного состава преступления, предусмотренного УК РФ.

Квалификация, а вернее сказать ее правильное определение, является критерием, при котором можно говорить о том, что соблюден принцип законности, верно определена общественная опасность совершенного преступного деяния и в последующем может быть вынесено справедливое наказание. Квалификация преступления направлена на оценивание конкретной правовой ситуации и ограничена рамками существующих норм права.

Таким образом, квалификация является более обширным понятием и представляет собой оценочную деятельность, осуществляемую компетентными субъектами. Оценочные же понятия являются частью оценочной деятельности и позволяют в каждом конкретном случае в большей степени объективно рассмотреть и исследовать фактические данные.

В юридической науке нет единого мнения о том, чем является оценочное понятие – термином, категорией, или все же понятием, в результате чего сложилось спорное мнение о природе оценочных понятий.

Некоторые исследователи считают, что под оценочными понятиями необходимо понимать «относительно-определенные понятия, содержание которых выявляется только с учетом конкретных ситуаций, обстоятельств рассматриваемого казуса»[1].

Другие же исследователи полагают, что в содержание оценочных понятий входят не только субъективные, устанавливаемые в каждой конкретной ситуации признаки, но и объективные признаки, не зависящие от конкретной ситуации[2].

Мы считаем, что оценочное понятие, включенное законодателем в состав уголовно-правовой нормы, само по себе представляет стандарт, который обязательно должен учитываться в изложенной форме при проведении компетентным субъектом оценочной деятельности.

При этом под оценочным понятием можно понимать и определенные действия, и результаты этих действий, а также мотивы, побуждения, состояния и т.д. При использовании оценочного понятия в качестве стандарта при проведении оценочной деятельности необходимо установить и подтвердить в процессе рассмотрения конкретного преступного деяния фактическое основание.

В рассматриваемом составе преступления (ст. 263 УК РФ) можно выделить следующие оценочные понятия:

1) причинение тяжкого вреда здоровью человека;

2) причинение крупного ущерба.

Исходя из того, что в целом норма, предусмотренная ст. 263 УК РФ, носит бланкетный характер, при рассмотрении такого оценочного понятия как тяжкий вред здоровью человека нам необходимо обратиться к ст. 111 УК РФ. При анализе данной статьи УК РФ можно выделить следующие характеристики тяжкого вреда здоровью:

1. опасный для жизни вред здоровью, который определяется способом его причинения;

---

[1] Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений. М., 1972. С. 134.

[2] Питецкий В. В. Применение оценочных признаков уголовного закона : учебное пособие. Красноярск, 1995. С. 7.

2. причинение конкретно обозначенного в законе последствия – потеря зрения, речи, слуха, потеря какого-либо органа или утрата органом его функций, прерывание беременности, психическое расстройство, заболевание наркоманией или токсикоманией, неизгладимое обезображивание лица;

3. значительная стойкая утрата общей трудоспособности не менее чем на одну треть;

4. заведомая для виновного полная утрату профессиональной трудоспособности.

Для определения степени тяжести вреда здоровью необходимо учитывать особенности транспортных происшествий, а также конкретно устанавливать связь между произошедшим и наступившими в результате этого последствиями. Для подтверждения фактического основания рассматриваемого оценочного понятия необходимо получить сведения о том, что последствием преступного деяния явилось причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Проверка данного фактического основания обязательна, поэтому необходимо назначение судебно-медицинской экспертизы, в некоторых случаях комплексной медико-криминалистической экспертизы, в рамках которых происходит подтверждение, либо же опровержение связи между событием и наступившими последствиями.

В рамках судебно-медицинского исследования устанавливается группа признаков тяжкого вреда здоровью согласно медицинским критериям, а далее устанавливается возможная прямая причинно-следственная связь с полученной травмой.

Вторым оценочным понятием в данной уголовно-правовой норме является крупный ущерб, который определяется в примечании к данной статье и должен превышать один миллион рублей.

Хочется также отметить, что наличие и содержание оценочного понятия в уголовно-правовой норме может меняться в зависимости от своей актуальности и необходимости.

Так оценочное понятие крупного ущерба в составе преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ присутствовало до 2003 года, в рамках декриминализации было убрано, а после ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности» от 27.07.2010 № 195-ФЗ было добавлено снова.

А.И. Коробеев в своих работах указывал на то, что «определяя пределы наказуемости, законодатель тем самым ограничивает рамки судейского усмотрения определенными рамками, лишь в пределах которых может действовать суд, тем самым сужая возможности для вынесения произвольных решений, не соответствующих реальному масштабу деяний»[1].

Фактическим основанием крупного ущерба при рассматриваемой категории дел будет являться фактически наступивший имущественный вред, без учета неполученных возможных доходов. Практический вопрос его определения основан на обращении к документам, подтверждающим стоимость имущества; назначении экспертизы по оценке ущерба в результате повреждения имущества. То есть для определения крупного ущерба нужно сложить стоимость имущества, которое было утрачено, либо средства, необходимые для его восстановления, а также ущерб, причиненный другим субъектам, не относящимся к транспортной инфраструктуре.

Для установления размера ущерба по данной категории дел не только экспертиза выступает ключевым доказательством, но и иные документы, подтверждающие размер нанесенного преступлением вреда.

[1] Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 331.

Так, например, в апелляционном постановлении Ярославского областного суда, была рассмотрена жалоба защитника, суть которой заключалась в необоснованности применения экспертом отраслевых методических рекомендаций, нарушении методики расчета, следствием чего явилась недоказанность факта причинения крупного ущерба как элемента вменяемого в вину преступления[1].

Суд же определил, что заключение эксперта является лишь одним из доказательств виновности, при его отсутствии, иных доказательств вполне достаточно для определения размера ущерба, так как не требуются специальные познания и сложные расчеты.

Крупный ущерб подтверждается показаниями представителей потерпевших и свидетелей об ущербе и порядке ремонта подвижного состава. В случае, если собственник имущества не выдвигает претензий, то данное основание не свидетельствует об отсутствии ущерба. Также если между собственником заключен договор с другой организацией-арендатором, который определяет порядок содержания, ремонта, возмещения ущерба, то данное обстоятельство также не может свидетельствовать об отсутствии ущерба для собственника имущества.

Доказательством крупного ущерба являются: справки о расчете сумм ущерба, акты осмотра транспорта, а также поврежденной инфраструктуры организации.

Таким образом, можно прийти к выводу о том, что в рассматриваемой категории дел установление крупного ущерба происходит не только при проведении экспертного исследования, но также и при предоставлении потерпевшим либо же собственником имущества соответствующих документов, которые свидетельствуют о том, какой был нанесен вред имуществу, либо же сколько средств было затрачено на его восстановление.

Так, в приговоре Ефремовский районный суд Тульской области, исследовав представленные доказательства, установил, что по результатам проведенного с соблюдением установленного законом порядка экспертного исследования, опровергается ущерб, представленный документами представителя потерпевшего, который пытался увеличить размер ущерба. Соответственно, данные документы не могут быть приняты судом во внимание[2].

Таким образом, можно прийти к выводу о том, что несмотря на то, что установление крупного ущерба может быть осуществлено по документам, представленными потерпевшей стороной либо же собственником имущества, экспертное исследование, проведенное с соблюдением всех методических рекомендаций и установленного законом порядка, имеет свое преимущество над такими документами.

На сегодняшний день, в отличии от таких транспортных составов, предусмотренных статьями 264, 264.1, 266 УК РФ, отсутствуют разъяснения по судебной практике состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, что в свою очередь порождает правоприменительные ошибки.

Следствием этого является допущение ошибок при привлечении к уголовной ответственности лиц, которые нарушили правила безопасности движения и эксплуатации транспорта. Для недопущения подобного, необходимо правильно устанавливать причинную связь между допущенным нарушением и наступившими общественно-опасными последствиями.

Правоприменитель обязан исходить из того, что в рассматриваемой категории дел, разрешая вопрос об определении степени тяжести вреда здоровью, а также установлении крупного ущерба, важно учитывать особенности транспортных происшествий.

---

[1] Апелляционное решение от 13 апреля 2021 г. по делу № 22-500/2021 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 20.11.2022).

[2] Приговор Ефремовского районного суда Тульской области от 1 февраля 2019 г. по делу № 1-6/2019 // Судебные решения РФ : сайт. URL: https://судебныерешения.рф/ (дата обращения: 20.11.2022).

УДК 343.346

В. С. ГАВРИЛОВА

ВЗАИМООБУСЛОВЛЕННОСТЬ УГОЛОВНОГО И АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НА ПРИМЕРЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Российская Федерация - это государство, которое обладает огромной территорией, следовательно, развитие транспортной системы в такой стране объективно необходимо. Поскольку расстояние от одной точки до другой может составлять тысячи километров, перемещение грузов и пассажиров представляется возможным только посредством транспорта. Также транспортные средства способствуют решению иных общественно-важных задач, однако вместе с тем все чаще стало фигурировать такое понятие как дорожно-транспортные преступления, а, следовательно, возникла необходимость в совершенствование регулирования данной категории общественных отношений правовыми нормами.

В отечественном законодательстве не дается четкое определение транспортных преступлений, зачастую, авторы сосредотачивают свое внимание на определенных видах данных преступлений, что обуславливает появление множества терминов - «дорожно-транспортные преступления», «автотранспортные преступления», «преступные посягательства на безопасность мореплавания» и иные.

Однако, следует отметить, что некоторые правоведы предпринимали попытки дать общее определение для данной категории преступлений, в частности, Н.С. Алексеев предложил свою версию определения транспортных преступлений в узком смысле[1]. Так, по его мнению, под транспортными преступлениями следует понимать следующее: «общественно опасное, виновное деяние, которое посягает на общественные отношения, связанные с правильной работой транспорта»[2].

Традиционно транспортными преступлениями принято считать те, что обозначены в главе 27 УК РФ, которая посвящена преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Условно составы данной главы можно разделить на две категории: преступления, которые совершают лица, несущие ответственность за обеспечение транспортной безопасности, также безопасности эксплуатации вверенных им транспортных средств и те, которые совершают лица, не несущие такой ответственности[3].

Объединение дорожно-транспортных преступлений в самостоятельную главу способствует более точному пониманию их специфики, а также степени общественной опасности, позволяет правильно их квалифицировать[4]. Исходя из тяжести последствий, деяния данной главы можно поделить на следующие группы: с причинением телесного ущерба, с причинением материального ущерба и те, что привели к смертельному исходу.

Говоря об объекте таких преступлений, то основной - это преступное посягательство на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств, а, дополнительными являются жизнь, здоровье, какие-либо имущественные блага.

Тем не менее следует отметить, что как в теории, так и на практике вопросы квалификации нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств до сих пор име-

---

[1] Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. 404 с.

[2] Белокобыльский Н. Н. Понятие транспортного преступления в уголовном праве РФ // Вестник Московского университета. 2014. № 4. С. 101—102.

[3] Свеклова-Богданова Е. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: понятие, система и юридическая характеристика // Zaochnik : образовательный сервис. URL: https:// zaochnik.com/spravochnik/pravo/ugolovnoe-pravo/prestuplenija-protiv-bezopasnosti-dvizhenija-i-eks (дата обращения: 09.11.2022).

[4] Коробеев А. И. Указ. соч.

ют ряд проблем, с целью разрешения которых законодатель неоднократно вносил изменения в действующий УК РФ.

Так в 2022 году были внесены изменения в статью 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Вторая, третья и шестая части этой статьи были дополнены еще одним квалифицирующим признаком, который устанавливает повышенную меру ответственности за нарушение ПДД или эксплуатации транспортных средств, которые повлекли за собой по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью вплоть до смертельного исхода, в случае совершения данного деяния лицом, не имеющим права управления транспортным средством или лишенным этого права.

Также, состав преступления, предусмотренный статьей 264.1 УК РФ, является одним из основных смежных со статьей 264 УК РФ. Однако по своей сути состав статьи 264.1 УК РФ формальный, дополнительный объект там отсутствует, хотя в определенный случаях вред здоровью может быть причинен, состав же статьи 264 УК РФ - материальный.

Статья 264.1 УК РФ акцентирует внимание на субъектах, совершивших подобное общественно-опасное деяние. Так, согласно изменениям в статье 264 УК РФ, в круг лиц, привлекаемых к уголовной ответственности, предусмотренной ч. 2 ст. 264.1 УК РФ, могут входить лица, которые оставили место ДТП, в результате которого был причинен тяжкий вред здоровью вплоть до смертельного исхода, и те, кто управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, не имея права управлять транспортным средством или лишенные его.

Для квалификации преступлений по данной статье имеет значение наличие ранее административного правонарушения за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения по требованию уполномоченного лица или же наличие судимости за совершения преступления, предусмотренного частями 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, в состоянии алкогольного опьянения.

В данном случае проблему для квалификации преступлений по этой статье представляют невозможность провести медицинское освидетельствование или же те случаи, когда лицо скрывается с места преступления[1].

Следует отметить, что возможной причиной такого положения дел скорее всего являлось то, что за оставление места ДТП была предусмотрена лишь административная ответственность, однако, как уже было упомянуто ранее, в июле 2022 года в статью 264 УК были внесены изменения, согласно которым водитель, скрывшийся с места ДТП, в результате которого был причинен тяжкий вред здоровью вплоть до смертельного исхода, может быть лишен свободы на срок от 3 до 7 лет. Согласно изменениям, внесенным в КоАП РФ, административная ответственность за оставление места ДТП с 2022 года предусмотрена лишь при условии отсутствия признаков уголовно наказуемого деяния.

Для квалификации преступлений по статье 264.2 УК, которая была введена у УКРФ относительно недавно, также имеют значение ранее совершенные административные правонарушения, предусмотренные ст. 12.9 ч. 4,5 и ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ.

То есть, если лицо привлекалось 2 раза к административной ответственности за превышение скорости более чем на 60 км/ч или же за выезд на полосу встречного движения, при условии что это запрещено ПДД, на третий раз уже будет привлечено к уголовной ответственности. Санкция ч. 1 ст. 264.2 УК РФ предусматривает за нарушение лицом правил ПДД, в случае ранее лишения права управления транспортным средством или

[1] Ревенко М. С. Особенности квалификации преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, связанные с субъектом общественно опасного деяния // Молодой ученый. 2018. № 44 (230). С. 172—173.

подвергнутого административному наказанию, в качестве возможного наказания лишение свободы сроком до 2 лет вместе с лишением права заниматься определенной деятельностью сроком до 3 лет. В случае повторного совершения преступления, оно уже будет квалифицироваться по ч. 2 ст. 264.2 УК РФ с возможным лишением свободы на 3 года и запретом заниматься определенной деятельностью до 6 лет[1].

Следует отметить, что к уголовной ответственности лицо будет привлечено лишь при условии фиксации данных нарушений сотрудниками ГИБДД, если же нарушения были зафиксированы на камеру наблюдения, то нарушителя просто оштрафуют по КоАП РФ.

Статья 264.3 УК РФ, вступившая в силу 25.07.22, также тесно связана с административным законодательством и нарушением ПДД и, в целом, имеет сходные санкции со ст. 264.2 УК. Значительной проблемой для квалификации преступлений по данным статьям является наличие большого количества отсылок, как например, на ПДД, административный кодекс, постановления правительства РФ.

Таким образом, наблюдается тенденция усиления ответственности за преступления, которые связаны с транспортной безопасностью и эксплуатацией транспортных средств, в частности, значительно ужесточились санкции за нарушение ПДД. То есть с 2022 года лица, регулярно нарушающие ПДД, могут получить судимость или вовсе лишиться свободы. Подобные усиления закона в большей степени связаны именно с субъектом преступления, о чем свидетельствует и введенный в июле этого года новый состав преступления в рассматриваемой сфере, в котором для квалификации необходимо учитывать именно личность субъекта. Речь идет о лицах, которые, как уже было упомянуто ранее, регулярно нарушают правила дорожного движение, а следовательно, логика законодателя тут вполне ясна: если субъект был привлечен к ответственности по КоАП РФ и совершает подобное нарушение повторно, значит предыдущее наказание было не понято и не принято как основа правосознания и его необходимо ужесточить.

Как уже было отмечено ранее, в квалификации дорожно-транспортных преступлений на практике возникает немало сложностей, для преодоления которых законодатель совершенствует положения уже существующих статей и вводит новые.

К таким трудностям можно отнести очень тонкую грань между преступлением и административным правонарушением, поскольку составы административных проступков нередко схожи с преступлениями. Дублирование в УК РФ и КоАП РФ однородных деяний происходит нередко, это способно порождать так называемую конкуренцию норм. Таким образом, для решения этой проблемы требуется более четкое разграничение между такими понятиями как «проступок» и «преступление».

Также нередко диспозиция данных статей бывает крайне сложной, что создает определенные сложности для определения ответственности лица, виновного в ДТП.

На практике часто возникают проблемы с определением субъекта, что крайне препятствует правильной квалификации данных преступных деяний. Виновным может быть признано лицо, которое является собственником транспортного средства, водитель, лицо, непосредственно управляющее транспортным средством, лицо, угнавшее транспорт или управляющее им по доверенности и т.д. С целью того, чтобы избежать подобных ошибок, следует руководствоваться Пленумом Верховного суда, который дает соответствующие разъяснения.

[1]GUS-info.ru : [информационный интернет-портал города Гусь-Хрустальный]. URL: https://gus-info.ru/documents/9-pravovoe-prosveshchenie (дата обращения: 10.11.2022).

Проблем квалификации дорожно-транспортных преступлений, как уже было отмечено, достаточно много. К таковым можно еще отнести трудность установления причинной связи, определение объекта преступления и иные[1].

На сегодняшний день, когда транспорт занимает центральное место в повседневной действительности каждого человека, особенно важно, чтобы все вопросы, возникающие в процессе эксплуатации транспортных средств, были урегулированы законом, однако несмотря на то, что транспорт способствует решению многих задач, которые стоят на данный момент перед обществом, огромному количеству людей в дорожно-транспортных происшествиях причиняется вред здоровью различной степени тяжести, вплоть до смертельного исхода.

В связи с чем правильная квалификации данной категории преступлений объективно необходима. Законодатель осознает эту необходимость, о чем свидетельствует ряд нововведений в 27 главу УК РФ.

УДК 343.346

С. А. ГЕСС

ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ СОВЕРШЕНИЯ ТЕРРОРИСТИЧЕСКОГО АКТА НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Обостряющаяся политическая обстановка и желание противодействия в отстаивание Российской Федерацией своего права на существование создают угрозы, направленные против политического строя и граждан России, в частности угрозы террористические[2].

В данном случае под угрозой террористического акта оказывается и транспортная инфраструктура Российской Федерации как система, обладающая рядом критически важных признаков [3]. В первую очередь данная система является средством массового пользования и всегда обусловлена большим скоплением людей, а наиболее частым терактам подвергаются как раз места массового скопления. Согласно статистике, 70 % нападений осуществляются через перевозки или с использованием транспортных средств[4].

Существенным представляется и роль транспортной инфраструктуры для нормального обеспечения деятельности государства.

Целью нападения будет являться не конкретный транспорт, а обширная логистическая система, которая задействует огромное количество транспортных средств, поэтому нападения на транспортную инфраструктуру могут привести к катастрофическим последствиям для всего общества. Критическая важность транспортной инфраструктуры обуславливает сложность и дороговизну восстановления данной системы

[1]Телегина Е. Г., Екимова О. В. Проблемы правоприменительной практики в вопросах квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Бюллетень науки и практики : электронный журнал. 2017. № 6 (19). С. 276—285. URL: http://www.bulletennauki.com/telegina (дата обращения: 15.06.2017).

[2] Брифинг официального представителя МИД России М. В. Захаровой (г. Москва, 11 октября 2022 года) // Министерство иностранных дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/1833395/#6 (дата обращения: 15.11.2020).

[3] Интервью Председателя СК России информационному агентству «РИА Новости» // Следственный комитет Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://sledcom.ru/press/interview/item/1732818/ (дата обращения: 15.11.2020).

[4] Таова Л. Ю. Терроризм на транспорте как угроза современному обществу // Теория и практика общественного развития. 2014. № 12. С. 156—158.

в случае внезапного выхода ее из строя, необходимости заморозки транспортных перевозок, что вызывает дополнительные расходы государства[1].

Актуальность данной темы обусловлена возросшими рисками террористической угрозы транспортной инфраструктуре России и необходимостью совершенствования системы транспортной безопасности. Особенно важно учитывать детерминанты таких угроз, складывающиеся из современных реалий обострившейся политической обстановке[2].

Терроризм на транспорте – специально организованный вид террористического акта, осуществляемого с транспортного средства или в транспортном средстве. Так как основная цель террористического акта - дестабилизации деятельности органов власти или международных организаций либо воздействия на принятие ими решений, транспортная инфраструктура страны подходит под данную цель как нельзя лучше. Террористический акт будет осуществляться на крайне важной для функционирования общества системе и приведет к огромному количеству жертв, чего и будут добиваться организаторы данного преступления.

Терроризм на транспорте в первую очередь представляет опасность, направленную на критически важные объекты производства и жизнеобеспечения, нарушение или уничтожение которых может повлечь за собой серьезные последствия, связанные с массовой гибелью людей [3].

В зависимости от вида транспорта можно выделить терроризм воздушный, железнодорожный, трубопроводного транспорта, автомобильного или общественного транспорта.

Соответственно, каждый из видов транспорта будет использовать собственную транспортную инфраструктуру, предназначенную для данного транспортного средства. В зависимости от желания организаторов под угрозой может находиться любая транспортная система в стране.

Ввиду большого объема задействованных транспортных средств, относительно свободного доступа к транспортной инфраструктуре, тщательного планирование подобных преступлений — антитеррористические меры безопасности на транспорте сталкиваются со значительными сложностями.

Помимо всех прочих детерминантов такого преступления как террористический акт, активнейшую роль на себя взял детерминант политических мотивов. Активно обостряющаяся политическая обстановка не может не повлиять на увеличения рисков террористической угрозы на территории Российской Федерации. Данные риски на практике превращаются в реальные действия, оценку которым дают официальные лица силовых структур России.

В частности, председатель Следственного комитета Российской Федерации, А.И. Бастрыкин на встрече с Президентом России по вопросу «подрыва» крымского моста 08.10.2022 заявил: «Все наши данные первоначального этапа расследования сегодня позволяют нам сделать однозначный вывод – это теракт, который готовили украинские спецслужбы, и целью этого теракта было уничтожение крупного объекта гражданской инфраструктуры, очень важного для Российской Федерации, особенно в Крыму»[4].

---

[1] Пропуск легковых автомобилей и автобусов по Крымскому мосту // Министерство транспорта Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://mintrans.gov.ru/ activities/324/330 (дата обращения: 15.11.2020).

[2] Интервью Председателя СК России …

[3] Таова Л. Ю. Указ. соч.

[4] Встреча с председателем Следственного комитета Александром Бастрыкиным // Президент России : офиц. сайт. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/69565 (дата обращения: 15.11.2020).

Именно сейчас мы видим, как попытки политического руководства недружественных стран нанести урон России и, в частности, ее инфраструктуре реализуются на практике. Ведь после реализации такой попытки политические руководители недружественных стран сами берут ответственность на себя ответственность за данные террористические действия. В русской газете отметили реакцию советника главы офиса украинского президента Михаила Подоляка: «что это якобы только начало, и все, что Киев считает незаконным, должно быть разрушено» и вспомнили слова секретаря СНБО Украины Алексея Данилова: «несколько месяцев назад уверявшего, что если у киевского режима появится возможность разрушить мост, ставший одним из символов возвращения Крыма в состав России, он воспользуется им»[1].

Такой детерминант, как мотивированная политическая воля «недружественных» государств совершать тяжкие преступления на территории Российской Федерации ранее не проявлялся так активно, что подтверждает увеличение рисков террористических угроз из-за появления дополнительных детерминантов, более активных, чем были прежде.

Но за каждым преступлением стоит конкретный исполнитель. Все чаще главы силовых ведомств стали заявлять, что различные преступления на территории Российской Федерации были либо спланированы, либо реализованы спецслужбами Украины. «РосБизнесКонсалтинг» приводит последние заявления директора ФСБ России и секретаря Совбеза Российской Федерации Николая Платоновича Патрушева: «в приграничных российских регионах активизировалась деятельность украинских диверсионно-разведывательных групп», цели данных обстрелов: «объекты гражданской инфраструктуры, уничтожение которых повлечет за собой угрозу безопасности мирных жителей и ущерб экономике». Так же новостное издание сообщило: «в начале ноября ФСБ сообщила о предотвращении диверсии в Крыму. Спецслужба задержала гражданина Украины 1978 года, которого завербовала СБУ. Он должен был устроить подрыв линии электропередачи, что могло привести к прекращению подачи электричества 5 тыс. потребителей»[2].

Реализацию политических мотивов, о которых говорилось ранее, возлагают либо на спецслужбы недружественных государств, либо на завербованных агентов данных спецслужб. Опасность завербованных агентов заключается в трудности их выявления, а также их возможности проникать на территорию Российской Федерации под видом беженцев вместе с обыкновенными гражданами Украины.

Согласно миграционной ситуации, представленной МВД России за январь-сентябрь 2022 года в Россию прибыло большее количество людей, чем за январь-сентябрь 2021 года[3]. В связи с желанием недружественных государств реализовать свои политически намерения возрос риск проникновения на территорию Российской Федерации агентов спецслужб данных государств.

Вышеизложенное представляется как угрозы нового времени и требует соответствующих ответных мер. В ответ на новые детерминанты террористический деятельно-

---

[1] Как менялась реакция Киева на взрыв на Крымском мосту // Российская газета. 2022. 8 окт. URL: https://rg.ru/2022/10/08/kak-menialas-reakciia-kieva-na-vzryv-na-krymskom-mostu.html (дата обращения: 15.11.2020).

[2] Патрушев: В приграничных районах России активизировались украинские диверсанты // Российская газета. 2022. 15 нояб. URL: https://rg.ru/2022/11/15/patrushev-v-prigranichnyh-regionah-rossii-aktivizirovalis- ukrainskie-diversanty.html (дата обращения: 19.11.2022).

[3] Сводка основных показателей деятельности по миграционной ситуации в Российской Федерации за январь—сентябрь 2022 года // Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://мвд.рф/dejatelnost/statistics/migracionnaya/item/33289778/ (дата обращения: 15.11.2020).

сти на территории России необходимо совершенствование антитеррористических мер, в частности на транспортной инфраструктуре. Крайне важно вести строгий учет прибывших граждан из недружественных государств; выявление террористических ячеек и ликвидация источников их финансирования; усиление контрольно-пропускных процедур на транспортную инфраструктуру страны.

УДК 343.346

Г. Н. ГЛУЗДАК

МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО КАК ПРИЗНАК СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ

Статья 264 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

При этом, в соответствии со ст. 8 УК РФ, основанием уголовной ответственности может служить совершение лишь такого деяния, которое содержит все признаки состава преступления. В качестве элементов состава преступления доктрина уголовного права рассматривает объект, объективную сторону, субъект и субъективную сторону преступления. Перечисленные категории, в свою очередь, включают в себя основные и факультативные признаки.

Формулируя диспозицию ст. 264 УК РФ, законодатель использует понятие «механическое транспортное средство». При этом возникает терминологическая проблема.

Понятие механического транспортного средства в широком смысле сформулировано в Правилах дорожного движения. В соответствии с п. 1.2 Правил дорожного движения механическое транспортное средство определяется как «транспортное средство, приводимое в движение двигателем».

Понятие механического транспортного средства в узком смысле сформулировано в уголовном законе. Исходя из диспозиции ст. 264 УК РФ, оно включает в себя автомобили, трамваи либо другие механические транспортные средства, под которыми, в соответствии с п. 1 примечаний к указанной статье, на сегодняшний день понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В то же время возникает вопрос: в качестве каких признаков состава преступления может рассматриваться механическое транспортное средство? Представляется, ответить на него можно тремя способами.

Во-первых, механическое транспортное средство может рассматриваться в качестве средства совершения преступления — объекта материального объекта, так или иначе используемого для достижения преступного результата[1].

М. В. Салтевский относит к средствам совершения преступления орудия, оружие, источники повышенной опасности (машины, механизмы, вещества), силы и явления природы[2].

В рамках данной классификации справедливо считать механическое транспортное средство источником повышенной опасности. Следует отметить позицию Н. И. Исаева, который рассматривает транспортные средства ни в качестве предмета, ни в качестве ору-

[1] Салтевский М. В. Собирание криминалистически значимой информации техническими средствами на предварительном следствии. Киев, 1980. С. 26.

[2] Там же. С. 26—28.

дия совершения преступления, а в качестве особого источника повышенной опасности, проявляющего свои возможности в рамках дорожного движения и требующего соблюдения установленных правил[1].

Несмотря на то, что пункт 30 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 указывает на невозможность признания транспортного средства орудием, оборудованием или иным средством совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, данное положение применяется исключительно для целей применения п. «г» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ, предусматривающего конфискацию имущества. Такое ограничение представляется оправданным, ведь изъятие транспортного средства, как правило обладающего высокой стоимостью, представляется несоразмерно суровой мерой уголовно-правового характера за совершение преступления с неосторожной формой вины.

При этом видится не в полной мере обоснованным рассмотрение механического транспортного средства в качестве орудия совершения преступления. А. С. Денисова отмечает, что орудия полностью находятся под контролем сознания и воли субъекта[2]. В то же время субъективная форма преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, характеризуется неосторожной формой вины, что исключает желание наступления общественно опасных последствий со стороны лица, совершившего преступное деяние.

Во-вторых, механическое транспортное средство может рассматриваться в качестве составной части признака специального субъекта преступления.

Встречается мнение, что субъект неквалифицированных составов криминального нарушения ПДД является общим. В частности, как отмечает Д. В. Смирнов, признак управления транспортным средством является свойством общественно опасного деяния, а не субъекта преступления, при этом субъект преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ — общий[3].

Однако распространена и другая точка зрения. Субъект преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, должен обладать не только общими признаками – возрастом и вменяемостью, – но и дополнительным признаком для субъекта указанного состава преступления, заключающемся в управлении транспортным средством.

В качестве субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может рассматриваться лицо, управляющее механическим транспортным средством. Следовательно, транспортное средство в данном случае рассматривается в качестве составной части признака специального субъекта преступления.

В-третьих, механическое транспортное средство может рассматриваться в качестве предмета преступления — элемента материального мира, на который направлено преступное воздействие.

Как правило, в качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, рассматривается потерпевший — лицо, которому по неосторожности нанесен тяжкий вред здоровью (в квалифицированных составах – лицо или лица, которым причинена смерть).

При этом в теории уголовного права господствует точка зрения, в соответствии с которой предмет преступления принято считать частью его объекта[4].

Объект транспортных преступлений можно определить как общественные отношения в области безопасности движения и эксплуатации транспорта. Следовательно, пред-

---

[1] Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : научно-практическое пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. М., 2010. С. 84—85.

[2] Денисова А. С. Уголовно-правовое значение орудий и средств совершения преступления : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. С. 8—9.

[3] Смирнов Д. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. … дис. канд. юрид. наук. М., 2004. С. 19.

[4] Хилюта В. В. Предмет преступления в науке уголовного права: проблемы и противоречия // Журнал российского права. 2016. № 7 (235). С. 72.

мет преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, должен быть связан с этими отношениями. Здоровье и жизнь потерпевшего в данном случае могут рассматриваться лишь в качестве дополнительного объекта преступного посягательства.

Можно говорить о том, что при совершении рассматриваемого преступления воздействие объекта направлено на транспортное средство, в процессе управления, которым лицо нарушает Правила дорожного движения. Кроме того, представляется верной позиция, утверждающая необходимость отнесения транспортного средства в случае его повреждения или уничтожения к предмету транспортного преступления[1].

Следует отметить, что суды не всегда правильно оперируют категориями предмета, орудия, средства совершения преступления. Это демонстрирует, например, приговор Кваркенского районного суда Оренбургской области в отношении гражданина Т., осужденного за совершение преступления, предусмотренного п. «а» ч. 2 ст. 264 УК РФ. Так, одном предложении описательно-мотивировочной части судебного решения мотоцикл «Восход 3М» назван орудием преступления, а уже в следующем — предметом преступления[2].

Подводя итог, следует отметить, что ни в науке уголовного права, ни в судебной практике не сложилось единого мнения по поводу того, к каким признакам состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть отнесено механическое транспортное средство. При квалификации криминального нарушения ПДД транспортное средство может рассматриваться в трех аспектах:

1) в качестве средства совершения преступления в форме источника повышенной опасности;

2) в качестве составной части признака специального субъекта преступления – лица, управляющего механическим транспортным средством;

3) в качестве предмета преступления.

УДК 343.346

Ю. Е. ГРИБАНОВА

КВАЛИФИКАЦИЯ ОСТАВЛЕНИЯ МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

До введения Федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» от 08.12.2003 №162-ФЗ, ответственность за оставления места дорожно-транспортного происшествия предусматривалось отдельной нормой (ст. 265 УК РФ).

Однако законодатель счел необходимым декриминализовать данный состав. И.В. Танага справедливо отмечает, что причинами исключения из УК РФ ст. 265 явились недостатки в описании признаков преступного поведения в диспозиции статьи и связанные с этим проблемы квалификации, заключавшиеся в различном ее толковании субъектами правоприменения[3].

На наш взгляд, на декриминализацию данного состава повлияла также разрозненная судебная практика, которая складывалась таким образом, что при аналогичных обсто-

[1] Кейдунова Е. Р. Особенности предмета преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2013. № 3 (175). С. 83.

[2] Приговор Кваркенского районного суда Оренбургской области от 23 декабря 2019 г. по делу № 1-109/2019 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 21.11.2022).

[3] Танага И. В. Нужна ли в Уголовном кодексе Российской Федерации специальная норма об уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия? // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2014. № 4 (26). С. 50.

ятельствах суды в одном случае деяния лица квалифицировали по ст. 265 УК РФ, в другом по ст. 125 УК РФ.

Вместе с тем, отсутствие состава оставления места дорожно-транспортного происшествия образовывало новый законодательный пробел в том смысле, что лица, совершившие преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, и скрывшиеся с места дорожно-транспортного происшествия, бесспорно занимали преимущественное положение по сравнению с лицами, которые находились в состоянии опьянения при совершении преступления и остались на месте его совершения[1].

Данное обстоятельство было положено в основу решения Конституционного Суда РФ[2], по итогам которого в УК РФ были внесены изменения, дополнившие ст. 264 УК РФ квалифицирующим признаком — оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия.

Возвращение в УК РФ состава оставления места дорожно-транспортного происшествия привело к возникновению вопросов о том, как судам квалифицировать действия лица, покинувшего места дорожно-транспортного происшествия, стоит ли помимо п. «б» ч.ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ вменять также ст. 125 УК РФ?

Пленум Верховного суда РФ, восполняя данный пробел, в своем постановлении указал, что действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований правил дорожного движения не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ[3].

Несмотря на существование конкретного мнения Верховного суда о квалификации деяния виновного лица, на сегодняшний день суды проверочных инстанций исключают из подобных дел ст. 125 УК РФ, как излишне вмененную, соотнося при этом данные нормы как общую и специальную.

Так, в одном из уголовных дел, судебная коллегия первого кассационного суда общей юрисдикции исключила из приговора указание на осуждение А.Р.П. по ст. 125 УК РФ в связи с излишней квалификацией деяния, отметив, что нарушение А.Р.П. правил дорожного движения, обязывающего водителя принять меры к оказанию первой помощи пострадавшим, доставлению их в медицинскую организацию, образует объективную сторону ст. 125 УК РФ, которая является квалифицирующим признаком, предусмотренным п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ, по которой он осужден[4].

Безусловно, по правилам конкуренции общей и специальной нормы уголовная ответственность должна наступать по последней. Вместе с тем, ставится под сомнение вопрос о том, будет ли оставление в опасности (ст. 125 УК РФ) являться общей нормой по отношению к оставлению места дорожно-транспортного происшествия (п. «б» чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ)?

По нашему мнению, ответ отрицателен. Так, объективная сторона состава оставления в опасности (ст. 125 УК РФ) заключается в деянии, в форме бездействия, т. е. невы-

---

[1] Зубцов А. А., Зубцова А. О. Оставление места дорожно-транспортного происшествия как квалифицирующий признак преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ // Уголовное право. 2020. № 2. С. 34.

[2] О проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2018 г. № 17-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также неправомерным завладением без цели хищения : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 28 апреля 2022 г. по делу № 77-2108/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

полнении необходимых действий по оказанию помощи лицу, которое оказалось в опасном для жизни или здоровья состоянии.

Оставление места дорожно-транспортного происшествия (п. «б» чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ), в свою очередь, подразумевает собой ситуацию, когда участник аварии совершил конкретное действие - покинул место дорожно-транспортного происшествия до приезда правоохранительных органов любым способом.

Помимо этого, если бы данные нормы необходимо было рассматривать как «общая» и «специальная», на законодательном уровне не возникала бы необходимость вновь введения состава «оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия», появление которого связывается с необходимостью освидетельствования виновного лица на состояние опьянения.

Таким образом, квалифицирующий признак ст. 264 УК РФ «оставление места дорожно-транспортного происшествия», на наш взгляд, в отличии от оставления в опасности (ст. 125 УК РФ) не должен подразумевать обязанность виновного лица оказать кому-либо помощь. Вследствие чего, действия виновного лица, оставившего на месте дорожно-транспортного происшествия лиц, которые нуждались в помощи, следует квалифицировать по совокупности — п. «б» и соответствующая часть ст. 264 УК РФ и ст. 125 УК РФ.

Апелляционным определением квалификация состава деяния С. была изменена с п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ на ч. 3 ст. 264 УК РФ, уголовное дело и уголовное преследование по ст. 125 УК РФ прекращено за отсутствием в деянии состава преступления.

Не соглашаясь с данной квалификацией, кассационный военный суд указал на то, что судом апелляционной инстанции не было учтено, что С. совершил деяние с прямым умыслом, вследствие чего отмена первоначальной квалификации суда первой инстанции будет неверной[1].

Приведенный выше пример из судебной практики раскрывает еще одну проблему – определение формы вины при оставлении места дорожно-транспортного происшествия. Исходя из субъективной стороны ст. 125, п. «б» чч. 2, 4, 6 ст. 264, ст. 265 УК РФ деяние виновного лица должно быть совершено с прямым умыслом. При этом мотивы оставления места дорожно-транспортного происшествия на квалификацию не влияют.

Верховный суд Республики Бурятия в своем определении оставил без удовлетворения жалобу осужденного, утверждавшего, что он не осознавал факт произошедшего события, находясь в стрессовом и физически тяжелом состоянии, не понимал, что произошло, не давал каких-либо указаний, не просил свидетелей уводить его, последние увели по собственной инициативе и, как следствие, умысел на оставления места у П. отсутствовал.

Опровергая доводы защиты, судебная коллегия указала на то, что после того, как на месте аварии П. пришел в себя, он при помощи Р. и М. покинул место дорожно-транспортного происшествия, вопреки тому, что даже один из присутствующих на месте дорожно-транспортного происшествия свидетелей, указывал на то, что покидать место дорожно-транспортного происшествия нельзя. Таким образом, вопреки своей обязанности остаться на месте дорожно-транспортного происшествия П. принял решение об его оставлении, осознавая и желая этого[2].

Несмотря на то, что деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ совершается виной в форме неосторожности, оставление места дорожно-транспортного происшествия совершается, по нашему мнению, только с прямым умыслом. Обстоятельства, дающие основания полагать об отсутствии умысла у виновного лица не позволяют вменять ему квалифицирующий признак «оставления места дорожно-транспортного происшествия».

---

[1] Кассационное определение Кассационного военного суда от 4 августа 2022 г. по делу № 77–346/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Апелляционное определение Верховного суда Республики Бурятия от 12 января 2021 г. по делу № 22-2338/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Исключая из квалификации деяния Н.Н. п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ, судебная коллегия пояснила, что умысла на оставление места дорожно-транспортного происшествия у Н.Н. не было, так как к моменту приезда сотрудников полиции осужденный присутствовал на месте дорожно-транспортного происшествия, находился в своем автомобиле, но в связи с полученными травмами был госпитализирован. При таких обстоятельствах оснований для вывода об оставлении Н.Н. места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся, не имеется[1].

Как известно, одной из обязанностей водителя при возникновении дорожно-транспортного происшествия, помимо до выяснения обстоятельств происшедшего не покидать место аварии, является вызов скорой помощи и сотрудников полиции, в случае если погибли или ранены люди. Данные действия подробно регламентируются п. 2.5—2.6 правил дорожного движения и не вызывают сомнений у правоприменителей. В то же время процедура дальнейшего поведения лица не закрепляется в нормативных актах. В частности, неясен вопрос о том, что именно необходимо сообщать сотрудникам полиции по их прибытию на место дорожно-транспортного происшествия.

Не соглашаясь с мнением первой и апелляционной инстанциями, защитник осужденного в кассационной жалобе просил действия С. переквалифицировать с п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ на ч. 3 ст. 264 УК РФ, указывая при этом на то, что несообщение сотрудникам полиции информации о том, что он является водителем, причастным к дорожно-транспортного происшествия, не является подтверждением того, что С. оставил место происшествия.

Удовлетворяя данную жалобу, судебная коллегия отметила, что вытекающая из п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ обязанность лица, нарушившего правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, оставаться на месте происшествия в случае наступления последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, не препятствует лицу воспользоваться правом не свидетельствовать против себя самого (ст. 51 Конституции Российской Федерации). Исходя из этого, использование лицом, являющимся участником дорожно-транспортного происшествия, своего права отказаться от дачи объяснений, показаний и от предоставления иных доказательств по поводу дорожно-транспортного происшествия, не может расцениваться как виновное поведение лица и интерпретироваться как оставление им места дорожно-транспортного происшествия[2].

Отдельное внимание заслуживает момент, касающийся пределов дорожно-транспортного происшествия. В данном случае имеется в виду вопрос о допустимости отдаления от места аварии, а именно на каком расстоянии она определяется, как правомерной?

Анализ судебной практики показывает, что расстояние, на которое допустимо отходить при совершении дорожно-транспортного происшествия не измеряется в метрах или любой другой измерительной единицей. Оставление места дорожно-транспортного происшествия представляет собой абстрактное понятие, при котором сотрудникам правоохранительным органам, прибывшим на место аварии, не удается установить полный круг лиц, участников дорожно-транспортного происшествия, а также фактические обстоятельства дела. Именно поэтому главным критерием, позволяющим определить, покинуло ли виновное лицо место аварии будет служить возможность сотрудников полиции определить круг участников дорожно-транспортного происшествия и достоверно оценить положение дела.

Судом была оставлена без удовлетворения жалоба адвоката, выражавшего несогласие с вменением признака преступления «сопряжено с оставлением места его соверше-

---

[1] Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 17 февраля 2021 г. № 77–412/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 19 апреля 2022 г. по делу № 77–1887/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ния» подзащитному М., по той причине, что, суд не учел то обстоятельство, что после дорожно-транспортного происшествия М. поставил автомобиль в гараж, располагающийся в 4 метрах от места аварии.

Опровергая доводы данной жалобы, судебная коллегия указала, что несмотря на то, что гараж находится в 4 метрах от места дорожно-транспортного происшествия, М. не были соблюдены требования правил дорожного движения РФ, поскольку прибывшим на место сотрудникам ГИБДД не удалось определить транспортное средство, на котором совершено происшествие и фактические обстоятельства его совершения.

Сам М. об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия им ничего не сообщал, а наоборот ввел сотрудников полиции в заблуждение[1].

Подводя итог данной работе, отметим, что оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия, как квалифицирующий признак состава преступления нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, содержит в себе наибольшую общественную опасность. Исходя из этого он требует к себе более повышенного внимания. Для того, чтобы правильно установить в деянии виновных лиц признак оставления дорожно-транспортного происшествия необходимо понимать, что означает вменяемый лицу данный состав преступления, учитывать с какой формой вины действовало виновное лицо, то есть каково было его субъективное восприятия происходящего в момент оставления дорожно-транспортного происшествия, уметь отграничивать данное преступление от смежных составов, а также владеть судебной практикой, которая дает понимание о том, как толкуют и применяют суды нормы уголовного законодательства.

УДК 343.346

И. В. ДЕГТЯРЁВ

ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СУБЪЕКТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 266 УК РФ

Безопасность общества и каждой отдельно взятой личности является одной из основных обязанностей государства. Государство обязуется перед своими гражданами применять необходимые меры для обеспечения безопасности, осуществлять постоянный контроль за органами власти, наделенными в соответствии с федеральным законодательством особыми компетенциями в сфере безопасности.

Гражданам любого государства жизненно необходимо ощущать себя защищенными от воздействия разного рода угроз. Неудовлетворение потребности в безопасности может привести к возникновению тревожности, страха за свою жизнь и здоровья.

Общее понятие безопасности раскрывается в его отдельных видах. К видам безопасности традиционно принято относить национальную, экономическую, экологическую, социальную, политическую, информационную, транспортную и другие виды безопасности.

Транспортная безопасность обеспечивается за счет нормативно-правового регулирования в сфере организации и обслуживания транспортной инфраструктуры, технического надзора за состоянием транспортных средств, наличием обязательных сертификации и декларирования как самих транспортных средств, так и отдельных его запчастей, структурных компонентов, выпуском государственных стандартов по поводу критериев технологического соответствия выпускаемых транспортных средств, отдельных запчастей и компонентов требованиям, устанавливаемых законодательством.

[1] Определение Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 30 марта 2021 г. по делу № 77–1537/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Практическая реализация любой правовой нормы невозможна без установления соответствующего наказания в отношении лиц, которыми были установленные правила нарушены.

Ряд противоправных деяний в области безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в силу их общественной опасности отнесены к разряду преступлений и закреплены в главе 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

В рамках настоящей научной работы особый интерес представляет ст. 266 УК РФ, согласно которой уголовной ответственности подлежит лицо, которым был произведен «недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека».

По конструкции объективной стороны состав является материальным, между причинением тяжкого вреда здоровью человека или причинением смерти (в соответствии с ч. 2 ст. 266 УК РФ) и непосредственно самим деянием необходимо установление причинно-следственной связи, на что в п. 17 Постановления Пленума 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» указывает Верховный суд Российской Федерации.

Законодатель закрепил в объективной стороне состава преступления два альтернативных деяния: недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования и выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств. Оба деяния имеют равную степень общественной опасности. Состав преступления с альтернативными деяниями в данном случае существенно расширяет круг субъектов преступления.

В п. 18 указанного Постановления Пленума Верховный суд обращает внимание на то, что «субъектами преступления, предусмотренного статьей 266 УК РФ, могут быть как работники автотранспортных организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности… так и работники других организаций, на которых действующими инструкциями или правилами… возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы-предприниматели либо работники авторемонтных мастерских, имеющие лицензию на осуществление предпринимательской деятельности, которые произвели недоброкачественный ремонт…».

В части 2 ст. 16 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлено, что «обязанность по поддержанию транспортных средств… в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо на лиц, эксплуатирующих транспортные средства».

Таким образом, субъектами состава преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, могут быть: лица, которые в силу должностных, трудовых или иных обязательств, являются ответственными за ремонт (или за качество производимого ремонта) транспортного средства или его техническое состояние, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования; владелец или другое лицо, эксплуатирующее транспортное средство.

Верховный суд РФ при толковании ст. 266 УК РФ ограничивает круг субъектов указанного состава. Субъект преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, по мнению Верховного Суда РФ, специальный. Однако нельзя с уверенностью сказать, что субъект является специальным для двух альтернативных деяний, указанных в диспозиции ч. 1 ст. 266 УК РФ.

Позиция Верховного Суда является верной, если речь идет о выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств ответственным лицом, а также о недоброкачественном ремонте транспортной инфраструктуры, ведь в обоих ситуациях будут наличествовать лица, которые в силу приказа, распоряжения, должностной инструкции или иного документа будут нести ответственность за принятые ими решения. Специальным субъектом при недоброкачественном ремонте транспортных средств в автомастерских будет являться лицо, которое непосредственно осуществляло ремонт транспортного оборудования или руководило бригадой рабочих.

Автомобильный транспорт, мотоциклы, мопеды являются наиболее доступными видами транспорта для широкого круга населения, в связи с этим чаще всего предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, будут выступать указанные выше виды транспортных средств.

В связи с историко-культурными особенностями российского населения нередко владельцы автомобилей, мотоциклов, мопедов вместо обращения в автосервис за получением качественных услуг по ремонту прибегают к самостоятельному ремонту с использованием несертифицированных запчастей или комплектующих.

Однако, проблема определения субъекта недоброкачественного ремонта возникает в случае, если подобный неспециализированный ремонт осуществлял не сам владелец транспортного средства, а его друг, знакомый или коллега как за определенную плату, так и безвозмездно. Возникает вопрос, могут ли указанные выше лица являться субъектами преступления по ст. 266 УК РФ?

Вопрос определения круга субъектов недоброкачественного ремонта достаточно давно является дискуссионным в научных кругах.

Так, по мнению А.И. Коробеева, «субъектом недоброкачественного ремонта является любое физическое вменяемое, достигшее 16-летнего возраста лицо, фактически выполняющее работу по ремонту транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования: слесарь, механик, электрик, наладчик оборудования и т.п. »[1].

В.И. Жулев писал, что «субъектами преступления может оказаться любое лицо, которое фактически осуществляло некачественный ремонт, ставший причиной ДТП»[2].

У А.В. Агафонова была иная позиция: «Субъект преступления при недоброкачественном ремонте… и выпуске в эксплуатацию… специальный, т.е. вменяемое физическое лицо, достигшее 16-летнего возраста, ответственное за техническое состояние транспортных средств, а также путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования»[3].

Стоит отметить, что позиция А.В. Агафонова является наиболее близкой по своему содержанию с позицией Верховного Суда Российской Федерации. Верховный Суд Российской Федерации ограничил понимание субъекта недоброкачественного ремонта до лиц, выполняющих ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования в силу своей профессиональной занятости, например, на станции технического обслуживания любой организационно-правовой формы, в том числе предоставление ремонтных услуг индивидуальным предпринимателем.

Обобщая вышеуказанные позиции, авторы по-разному определяли круг субъектов недоброкачественного ремонта. Определение границ варьировалось от невозможности установления круга лиц до достаточно узкого понимания субъекта.

---

[1] Коробеев А. И. Транспортные преступления : монография. М., 2015. С. 161.

[2] Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. М., 2001. С. 111.

[3] Агафонов А. В. Ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Красноярск, 2004. С. 50.

На почве подобной правовой неопределенности возникает проблема квалификации действий лица, осуществивший непрофессиональный ремонт транспортного средства. Соответственно, такие действия лица не представляется возможным квалифицировать по ст. 266 УК РФ, поскольку оно не является субъектом данного преступления. Лицо не является владельцем транспортного средства, не эксплуатирует его по доверенности, не является ответственным лицом на предприятии, осуществляющее ремонт данного транспортного средства.

В связи с этим действия лица попадают под объективную сторону ст. 267 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за «разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства… если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц».

Санкции частей 4-6 ст. 267 УК РФ в целом предусматривают более строгое наказание, чем предусмотрено ст. 266 УК РФ за аналогичные последствия. Кроме того, преступления, предусмотренные частями 5 и 6 ст. 267 УК РФ относятся к категории тяжких преступлений, тогда как преступление по ст. 266 УК РФ относится к категории средней тяжести.

При этом круг последствий, указанных в ст. 267 УК РФ, значительно шире, чем в ст. 266 УК РФ, поскольку ответственность наступает не только за причинение тяжкого вреда здоровья или смерти человеку, но и за причинение легкого и средней тяжести вреда здоровью. Также ответственность по ст. 267 УК РФ наступает и без причинения вреда здоровью или смерти человека, но за создание угрозы жизни, здоровью и безопасности граждан, уничтожения или повреждения имущества других лиц.

Кроме того, сравнительный анализ объективной стороны двух составов преступления ст. 266 и ст. 267 УК РФ позволяет прийти к выводу, что ст. 267 УК РФ не является общей по отношению к ст. 266 УК РФ за счет расширения объективной стороны путем добавления таких альтернативных деяний, как создание угрозы жизни, здоровью, повреждения имущества.

В конечном итоге выходит, что выполнение объективной стороны ст. 266 УК РФ лицом, не попадающим под признаки субъекта данного состава, влечет для него более суровое наказание, что явно идет вразрез с принципом справедливости назначения наказания соразмерного характеру и степени общественной опасности.

Теоретически представляется возможной квалификация недоброкачественной ремонта лицом, не попадающим под признаки субъекта ст. 266 УК РФ, но фактически занимающегося предпринимательской деятельностью (предоставление ремонтных услуг) без оформления юридического лица или без регистрации в качестве индивидуального предпринимателя. В таком случае возникает проблема в уголовно-правовой оценке деяния в виду возникшей правовой коллизии между статьями 171 и 267 УК РФ.

Уголовная ответственность по ст. 171 УК РФ наступает в случае осуществления предпринимательской деятельности без регистрации или без лицензии либо без аккредитации в национальной системе аккредитации или аккредитации в сфере технического осмотра транспортных средств в случаях, когда такие лицензия, аккредитации являются обязательными. Если лицом осуществляется систематический ремонт транспортных средств на платной основе, то его деятельность в ее гражданско-правовом смысле будет являться предпринимательской, и тогда квалификация по ст. 171 УК РФ является обоснованной.

Также представляется возможной квалификация недоброкачественного ремонта по нормам ст. 238 УК РФ, согласно которой уголовная ответственность лица наступает за «…выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей…».

Согласно п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных

статьей 238 Уголовного кодекса Российской Федерации», субъектом преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ, может являться: руководитель организации, независимо от ее организационно-правовой формы; индивидуальный предприниматель; работник организации; лицо, фактически осуществляющее производство и оборот продукции и товаров, выполнение работ, оказание услуг без соответствующей государственной регистрации.

Соответственно, если речь идет о фактическом занятии предпринимательской деятельностью путем предоставления ремонтных услуг за денежное вознаграждение, то верной квалификацией деяния в контексте конкуренции норм статей 171 и 238 УК РФ будет по второму из приведенных составов преступлений в силу того, что объективная сторона ст. 238 УК РФ охватывает в том числе нарушение Закона Российской Федерации от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» и принятого на основе него Постановления Правительства РФ от 11.04.2001 № 290 «Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств.

Правовую коллизию между уголовно-правовой оценкой недоброкачественного непрофессионального ремонта лицом, не являющимся специальным субъектом, как преступления, предусмотренного ст. 266, ст. 267, ст. 238 или ст. 171 УК РФ не представляется возможным разрешить с учетом существующей на данный момент уголовно-правовой регламентацией ввиду несовершенства понимания субъекта недоброкачественного ремонта по ст. 266 УК РФ и отсутствия толкования субъекта со стороны Верховного Суда Российской Федерации.

Анализ судебной практики не дал положительных результатов ввиду отсутствия судебных решений при аналогичных условиях совершения объективной стороны состава преступления ст. 266 УК РФ. Отрицательный результат в данном случае не обязательно свидетельствует об отсутствии противоречий при квалификации деяний, ведь правоохранительные органы в ходе предварительного расследования могут квалифицировать деяние по ст. 267 УК РФ или вообще исключить преступность деяния.

Обобщая все вышесказанное, приходим к выводу, что возможным решением указанных проблем будет уточнение лиц, являющимися субъектам недоброкачественного ремонта по ст. 266 УК РФ, в истолковании Верховного Суда Российской Федерации.

УДК 343.346

Е. А. ДЕМЧЕНКО
Е. С. КАЛИНИЧЕВ

ОТГРАНИЧЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 267.1 УК РФ, ОТ ИНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ ИЗ ХУЛИГАНСКИХ ПОБУЖДЕНИЙ

Стабильное развитие транспортной отрасли с каждым годом стремительно увеличивает число автомобильных, водных, воздушных и иных путей, появляются принципиально новые виды транспорта, а вместе с тем и количество транспортных средств. Такое динамичное и устойчивое функционирование транспортной отрасли, с одной стороны, влияет на развитие общественных отношений, повышает эффективность в развитии и изменении структуры мировой экономики, с другой стороны, такие неуклонные изменения обуславливают факт необходимости принятия строгих мер предосторожности для обеспечения безопасности общества в данной сфере.

Такое понятие, как «транспорт» имеет целый ряд значений, однако, для полного раскрытия нашей темы исследования, необходимым будет дать такое определение данно-

му термину: это совокупность видов транспортных средств, обеспечивающих процесс перемещения из одной местности в другую. К видам транспортных средств по техническим особенностям и месту эксплуатации можно отнести железнодорожный, водный, воздушный, наземный транспорт, а по назначению и расположению эксплуатации — гражданский, военный, городской, международный и другие[1].

Не исключен тот факт, что при использовании транспорта существует опасность причинения реального и непоправимого вреда, который способен как нанести ущерб общественным отношениям, охраняемым уголовным законодательством, так и создать реальную угрозу причинения вреда. И важным в регулировании данного вопроса является неоспоримый факт: характер указанных отношений совершенно разнородный.

В свою очередь, разнородность отношений проявляется в следующем: во время эксплуатации транспорта могут пострадать как интересы личности, например жизнь и здоровье, так и может быть причинен вред общественной безопасности, включая безопасность во время движения и эксплуатации транспорта, а также иным отношениям[2].

Безусловно, транспорт, представляя собой неотъемлемый и значимый элемент общественной жизни, может выступать в качестве действительного признака преступления против общественного порядка. Относительно с недавнего времени преступления против безопасной эксплуатации транспортных средств, которые совершаются из хулиганских побуждений получили законодательное закрепление в уголовном законодательстве.

Так, Федеральным законом от 03.04.2017 № 60-ФЗ в ч. 1 ст. 213 УК РФ введен квалифицирующий состав, а именно п. «в», который установил уголовную ответственность за хулиганские действия, совершаемые на различных видах транспорта общего пользования. Непосредственно к видам данного транспорта законодателем отнесены: железнодорожный, морской, внутренний водный или воздушный и любой иной транспорт общего пользования.

В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений» указано, что при решении вопроса о наличии грубого нарушения общественного порядка, выражающего явное неуважение к обществу, следует учитывать способ, время, место его совершения, а также его интенсивность, продолжительность и другие обстоятельства. При этом явное неуважение означает умышленное нарушение общепризнанных норм и правил поведения, продиктованное желанием виновного противопоставить себя окружающим, продемонстрировать пренебрежительное отношение к ним.

Между тем, в правоприменительной практике, возникает проблема разграничения состава ст. 213 УК РФ с иным смежным составом, который также предусматривает уголовную ответственность за действия, ставящие под угрозу безопасность эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1. УК РФ). Невзирая на то, что данные преступные составы размещены в разных главах УК РФ, их объединяют общие признаки: хулиганские побуждения к совершению преступления и упоминания в диспозиции статьи транспортных средств. Однако непосредственное воздействие на транспортную безопасность все же имеет некоторое отличие в форме своего проявления.

Конструкция данных преступлений определена законодателем в виде действий, совершаемых с прямым умыслом, составы формальные, однако состав ст. 267.1. УК РФ, к тому же, является усеченным (состав угрозы опасности).

Родовой объект преступлений, предусмотренных п. «в» ч.1 ст. 213 УК РФ и ст. 267.1. УК РФ идентичен. К нему относятся общественные отношения, обеспечивающие общественную безопасность, которые ставят под охрану безопасные условия функ-

---

[1] Введенский Б. А. Малая советская энциклопедия. М., 1960. Т. 9. С. 451—452.

[2] Косарев М. Н., Воропаев С. А. Некоторые проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьями 213 и 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. М., 2018. № 8. С. 34—38.

ционирования общества в целом. Также данные отношения поддерживают необходимый уровень защиты интересов индивида, общества и государства, обеспечивают их нормальное существование и жизнедеятельность[1].

К видовому объекту преступного посягательства, который предусмотрен п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ относится совокупность общественных отношений, которые обеспечивают общественную безопасность и общественный порядок. Анализируя доктринальные точки зрения, а также научные исследования вопроса квалификации п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, можно прийти к выводу: общественная безопасность применительно к рассматриваемому нами составу преступного посягательства понимается в узком смысле — как определенный уровень защищенности жизни и здоровья физических лиц, имущественных интересов личности, спокойного функционирования общества, стабильной деятельности государственных и общественных институтов[2].

Видовой объект преступного посягательства, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ можно определить, как комплекс общественных отношений, обеспечивающих безопасность движения и нормальную эксплуатацию транспорта общего пользования (как было перечислено выше, к таким видам транспорта можно отнести железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт, а также метрополитен)[3].

Вопрос разграничения применительно к составу ст. 267.1. УК РФ, в сравнении с п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, определяется видовым объектом, поскольку действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, являются более специфичными и круг объектов здесь довольно сужен.

Основным объектом п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ принято считать общественные отношения, которые отвечают за обеспечение состояния общественного порядка в процессе эксплуатирования транспорта, который может быть отнесен к общему пользованию. В качестве дополнительного непосредственного объекта хулиганства рассматриваются отношения, обеспечивающие безопасность здоровья, чести, достоинства людей, сохранность имущества, а также нормальных условий эксплуатации транспорта общего пользования[4].

Для преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 267.1. УК РФ, в качестве основного непосредственного объекта выступают общественные отношения, отвечающие за безопасность эксплуатирования любого транспортного средства. Дополнительным объектом здесь является общественный порядок.

Таким образом, при сравнении основных объектов рассматриваемых нами посягательств, для п. «в» ч. 1 ст. 213 УК объектом можно определить общественный порядок, а для деяния, закрепленного в ст. 267.1 УК РФ, — безопасность движения и эксплуатации транспорта. Важно отметить, что термин «эксплуатация» включает в себя не только непосредственный процесс управления и движение транспорта, но и временной отрезок перед, во время и после осуществления перевозки.

Необходимо также обратить внимание на различие в терминологии и формулировке понятий места совершения преступления, предложенных нами для анализа статей. Так, в ст. 213 УК РФ говорится непосредственно о транспорте, а в ст. 267.1 УК РФ — о транспортном средстве. Состав преступления, ответственность за которое предусмотрена ст. 267.1. УК РФ транспорт представляет собой предмет преступления, что является обязательным признаком для данного состава.

Как было отмечено ранее, для п. «в» ч. 1 ст. 213 УК, местом совершения преступления является транспорт общего пользования. Непосредственно в самой статье пере-

---

[1] Плотникова С. А. Отграничение хулиганства, совершенного на транспорте общего пользования (п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ), от действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ) // Молодой ученый. 2020. № 42 (332). С. 238—241.

[2] Баранчикова М. В. Уголовная ответственность за хулиганство на транспорте и его отграничение от смежных составов правонарушений // Сибирский юридический вестник. 2019. № 2 (85). С. 71—76.

[3] Плотникова С. А. Указ. соч.

[4] Там же.

числены такие виды транспорта, как воздушный, железнодорожный, морской, внутренний или водный транспорт. И, стоит отметить, что перечень, указанный в статье, является открытым, следовательно в качестве такового может выступать любой иной транспорт общего пользования. В свою очередь, к иному виду транспорта может быть отнесен метрополитен, внутригородские и междугородние автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутные такси и др.

Не может подлежать квалификации по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ преступное деяние, которое заключается в совершении хулиганских действий на транспорте частного пользования, в том числе преступление, совершенное за пределами транспорта общего пользования. Факт наличия транспорта в качестве признака данного преступления, а также те действия, которые направлены на преступное посягательство его безопасности и делает хулиганство схожим с составом, предусмотренным ст. 267.1 УК РФ.

И все же наличие транспорта в диспозиции исследуемых нами статей играет разную роль, поскольку характерным признаком, который разграничивает составы рассматриваемых преступлений, является связь между совершаемыми преступными действиями и безопасностью функционирования транспортных средств.

Важно обратить внимание, что в ст. 267.1 УК РФ транспорт является предметом, на который происходит преступное воздействие из хулиганских побуждений, а в п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ транспорт выступает в качестве места совершения хулиганства и для квалификации данного состава отсутствует требование постановки под угрозу безопасное функционирование транспортного средства.

В качестве объективной стороны преступного деяния, уголовная ответственность за которое предусмотрена ст. 267.1 УК РФ, выражается в действиях, которые создают угрозу безопасного эксплуатирования транспортного средства.

К примеру, Ю. В. Голик, к данным действиям относит деяния, направленных на создание угрозы эксплуатированию транспортного средства, вследствие чего под угрозой находится безопасность пассажиров, а также лиц, управляющих данным транспортным средством. Перечисленные действия, по мнению Ю.В. Голика, должны совершаться на соответствующем транспортном средстве, то есть предмете данного преступления, иначе квалификация преступления должна наступить по иным статьям УК РФ[1].

Хулиганство относится к числу наиболее распространенных преступлений. Так, в 2016 г. по ст. 213 УК РФ было зарегистрировано 3 239 преступлений, расследовано — 1 190, но направлено в суд с обвинительным заключением, обвинительным актом, обвинительным постановлением — 987[2].

Однако, показательной является следующая практика: по состоянию на 2021 год по ст. 213 УК РФ всего осуждено 603 лица, а по ч. 1 ст. 213 УК РФ 321 лицо. По ст. 267.1 УК РФ за 2021 год не было вынесено ни одного обвинительного приговора, однако зарегистрировано 2 применения принудительных мер медицинского характера. Данная правовая статистика дает нам понять, что уровень преступности с каждым годом значительно снижается и, вероятнее всего, данная тенденция связана с более обширной криминализацией противоправных деяний, совершаемых на транспорте.

В практике также встречается квалификация рассматриваемых нами деяний, а именно п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ и ст. 267.1. УК РФ, по совокупности преступлений. Так, приговором Советско-Гаванского городского суда Хабаровского края, было рассмотрено дело, суть которого состояла в следующем: механик морского буксира, находившийся в состоянии алкогольного опьянения, реализовал свой преступный умысел и из хули-

[1] Голик Ю. В. Ответственность за хулиганство: изменение законодательства // Lex Russica. 2017. № 8 (129). С. 162—166.

[2] Куприянов Е. И., Майорова Е. И., Яковлева Л. В. Хулиганство, совершенное на транспорте общего пользования // Российский следователь. 2018. № 4. С. 51—53.

ганских побуждений обесточил двигатели, вследствие чего дальнейшая эксплуатация морского судна стала невозможна, а также возникла ситуация кораблекрушения. После чего обвиняемый оскорблял нецензурной бранью капитана и иных членов экипажа, применял к ним физическую силу, а также препятствовал несению службы команды. Обвиняемый совершал попытки включения системы охранного оповещения, чем поставил под угрозу безопасность морского судна. Данные действия были квалифицированы, как проявление явного неуважения к обществу, грубое нарушение общественного порядка, и судом действия обвиняемого были квалифицированы по ст. 267.1 УК РФ и п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ.

Помимо критериев, описанных ранее, для разграничения анализируемых важным также является возрастная особенность субъекта преступления. Так, при совершении преступного посягательства, ответственность за которое предусмотрена п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, а также при наличии квалифицирующих признаков, которые указаны в чч. 2, 3 ст. 213 УК РФ, уголовной ответственности подлежит физическое вменяемое лицо, достигшее четырнадцатилетнего возраста (ч. 1 ст. 20 УК РФ). Уголовная ответственность по ст. 267.1 УК РФ, в свою очередь, наступает с шестнадцатилетнего возраста (ч. 1 ст. 20 УК РФ).

В заключение хотелось бы отметить тот факт, что лица, находящиеся в транспортном средстве, а в особенности на борту воздушного судна, могут быть подвергнуты значительной опасности в сравнении с находящимися в иных общественных местах по причине того, что помещение является замкнутым.

Подводя итоги анализа рассматриваемых нами составов преступления, необходимым будет сказать о том, что важным пунктом для квалификации «транспортного хулиганства» является установление признаков грубого нарушения общественного порядка, которое выражает явное неуважение к обществу, а также хулиганского мотива. При разграничении хулиганства, совершенного на транспорте общего пользования (п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ), от действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ) необходимо тщательно исследовать и учитывать все обстоятельства, относящиеся к делу, а также более детально подходить к вопросу квалификации деяния, соотносить все факты с законодательной конструкцией признаков составов, а также опираться на разъяснения Пленума Верховного суда РФ.

УДК 343.346

Р. З. ЗАЙНУЛАБИДОВ

ПРОБЛЕМЫ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Актуальность данной темы исследования обусловлена тем, что дорожно-транспортные преступления представляют серьезную общественную опасность, поскольку они являются причиной многих смертей и инвалидности. Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств считаются одними из самых распространенных преступлений среди всех преступлений по неосторожности. В связи с этим очень важно заниматься вопросами системной профилактики.

Основными причинами дорожно-транспортных преступлений являются превышение скорости, вождение в нетрезвом виде и иные нарушение правил дорожного движения. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий и транспортных преступлений в целом однородно. Из-за различий между этими двумя явлениями различаются только некоторые очевидные результаты, а преступления могут быть совершенно одинаковыми.

Общепринятого и непротиворечивого определения термина «дорожно-транспортное преступление» в научной литературе нет, как и нет четко выраженных характеристик данных явлений.

Так, по мнению И.Г. Маландина, автотранспортными преступлениями являются «общественно опасные деяния (бездействие), умышленные или по неосторожности нарушения правил безопасности, связанные с эксплуатацией и управлением автотранспортных средств, которые могут повлечь за собой наступление или реальная возможность наступления тяжких последствий, предусмотренных УК РФ»[1].

В.В. Лукьянов считает, что термин «автотранспортные преступления» является неточным и не включает преступления, совершенные на других транспортных средствах. В этом контексте он предлагает ввести в научный оборот термин «дорожно-транспортное преступления», т.е. правонарушения, выражающиеся в виновном нарушении предусмотренных законом правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которое повлекло последствия, предусмотренные УК РФ[2].

Под предупреждением преступности в общем виде следует понимать многоуровневую систему мер и осуществляющих их субъектов, направленную: 1) на выявление и устранение либо ослабление и нейтрализацию причин преступности, отдельных ее видов, а также способствующих им условий.

Таким образом, термин «дорожно-транспортное преступление» можно сформулировать как общественно опасное противоправное деяние, проявляющее собой нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, последствия которого предусмотрены Уголовным кодексом Российской Федерации.

В целом, предупреждение преступности следует понимать, как многоуровневую систему мер и институтов, направленных на: 1) выявление, ослабление и устранение причин преступности, а также отдельных ее видов; 2) выявление лиц, поведение которых указывает на реальную возможность совершения преступлений, и оказание на них сдерживающего и корректирующего воздействия, а в случае необходимости– и на их ближайшее окружение; 3) обнаружение и устранение обстоятельств, которые непосредственно мотивируют или побуждают к совершению преступления в конкретной территории или в определенной среде; 4) выявление групп высокого криминогенного риска в структуре населения и снизить этот риск. 5) определение лиц, поведение которых демонстрирует реальную вероятность совершения преступления, сдерживание и исправление такого рода поведения[3].

Предупреждение дорожно-транспортных преступлений является неотъемлемой частью общей профилактики дорожно-транспортных происшествий и напрямую связано с предупреждением административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Границы между преступлениями и несчастными случаями при управлении транспортным средством, а также между преступлениями и административными правонарушениями достаточно неопределенны.

Большая роль в сфере предупреждения дорожно-транспортных преступлений тесно связана с уровнем правового сознания и правовой культурой населения, а также воспитания.

Важность предупреждения дорожно-транспортной преступности заключается еще и в том, что с ней тесно связана предсказуемость данной сферы. Индивидуальный метод прогнозирования дорожно-транспортной преступности имеет уникальные особенности, к которым можно отнести: преступление составляет основу «диагноза» и прогноза; лица,

---

[1] Маландин И. Г. Происшествия и правонарушения на автомототранспорте и городском электротранспорте. Саратов,1968. С. 106.

[2] Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 16.

[3] Криминология : учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. М., 2009. С. 286—287.

имеющие меньшую выраженность морально-психологических особенностей личности и более слабые к совершению дорожно-транспортных преступлений по неосторожности, так как большинство дорожных преступлений по неосторожности совершается ранее не судимые лица[1].

В ряду мер предупреждения должны быть разработаны и организационные меры: государственное финансирование ремонта дорожных покрытий, разработка и установка технических средств, направленных на снижение числа дорожно-транспортных происшествий в местах наибольшей их вероятности: информационных табло, барьерных средств возле детских учреждений в местах наиболее частого нарушения правил дорожного движения.

Среди ряда предупредительных мер необходимо также разработать организационные меры. финансируемый государством ремонт дорожного покрытия, разработка и установка технических средств для снижения числа дорожно-транспортных происшествий в наиболее вероятных местах: информационные щиты, барьерных препятствий вблизи детских учреждений, в местах с наиболее распространенными нарушениями правил дорожного движения[2].

Правоохранительные органы должны играть определенную роль в предотвращении дорожно-транспортных преступлений, выполняя возложенные на них законом функции. Большое значение с точки зрения профилактики имеют публичные выступления сотрудников дорожной ГИБДД перед населением, сопровождаемые лекциями и дискуссиями, с целью разъяснения применимых правовых положений об уголовной ответственности за совершение преступления в сфере дорожного движения.

УДК 343.346

О. В. ЗАЙЦЕВА

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ВАНДАЛИЗМА, СОВЕРШАЕМОГО ИЗ ЭКСТРЕМИСТСКИХ ПОБУЖДЕНИЙ, НА ОБЪЕКТАХ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В теории уголовного права принято выделять 2 разновидности преступлений, связанных с экстремизмом: собственно экстремистские преступления и преступления экстремистской направленности.

Вандализм относится к преступлениям экстремистской направленности, так как в качестве квалифицирующего признака данного преступления в части 2 предусмотрена ответственность за совершение вандализма по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражды либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы.

Подобная законодательная конструкция позволяет говорить о том, что вандализм сам по себе не является экстремистским преступлением, экстремистский мотив не входит в основной состав преступления, предусмотренного ст. 214 УК РФ, однако вандализм является преступлением экстремистской направленности.

В правоприменительной практике встречаются проблемы квалификации вандализма, совершенного из экстремистских мотивов на общественном транспорте.

---

[1] Клейменов М. П. Уголовно-правовое прогнозирование и его роль в борьбе с преступностью. Омск, 1989. С. 72—73.

[2] Никитас Д. А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений (криминологические и уголовно-правовые проблемы) : дис. … канд. юрид. наук. М., 2006. С. 17.

При этом предмет преступления, предусмотренного ст. 214 УК РФ — общественный транспорт, позволяет найти пути решения возникающих на практике проблем квалификации.

Пленум Верховного суда в Постановлении от 28.06.2011 № 11 «О судебной практике по уголовным делам о преступлениях экстремистской направленности» разъясняет, что в случае, если наряду с вандализмом лицо совершает действия, направленные на возбуждение ненависти или вражды, а равно унижение человеческого достоинства, то его действия надлежит квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных статьей 214 и 282 Уголовного кодекса РФ.

Представляется, что деяние необходимо квалифицировать по части второй ст. 214 УК РФ, так как именно совершение вандализма из экстремистских побуждений влечет необходимость квалификации действий лица по совокупности с экстремистским преступлением.

Под вандализмом принято понимать осквернение зданий и иных сооружений, порчу имущества на общественном транспорте или в иных общественных местах.

Исходя из рассматриваемой нормы, совершение данных действий на общественном транспорте является конструирующим признаком и входит в объективную сторону преступления в качестве предмета преступления.

Подобное законодательное регламентирование также позволяет разграничивать такие составы преступления как вандализм и хулиганство, которые, посягая на одни и те же общественные отношения, имеют и различие в объектах посягательства.

Общественный транспорт, выступая предметом преступления, предусмотренного статьей 214 УК РФ, также является местом совершения преступлений, предусмотренных статьями 280, 282 УК РФ. В соответствии с диспозицией данных норм, место совершения преступлений не обладает конструирующими или квалифицирующими признаками, однако, имеет значение для разрешения проблемных вопросов квалификации.

Особого внимания требует разграничение вандализма, совершаемого из экстремистских побуждений, на объектах общественного транспорта, от публичных призывов к осуществлению экстремистской деятельности и возбуждения ненависти и вражды, унижения человеческого достоинства.

В соответствии со статьей 214 УК РФ общественный транспорт является общественным местом.

Законодательство Российской Федерации не раскрывает дефиниции понятия «общественное место». К общественным местам относятся: улица, стадионы, скверы, парки, транспорт общего пользования, дворы, подъезды, лифты жилых домов, лестничные клетки.

Исходя из простого перечисления в различных нормативно-правовых актах общественных мест, следует, что общественным местом признается такое место, к которому имеет доступ неограниченный и неопределенный круг лиц.

Исходя из анализа положений Гражданского кодекса и Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта[1] договоры о перевозке являются публичными, следовательно, перевозчик обязан заключить договор перевозки и оказать соответствующую услугу каждому, кто к нему обратиться.

Так, совершая порчу имущества на объекте общественного транспорта из экстремистских побуждений, лицо осознает, что надписи определенного содержания, рисунки будут восприниматься неограниченным и неопределенным кругом лиц, тем самым оно может совершать публичный призыв к осуществлению экстремистской деятельности.

---

[1] Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ : текст с изм. и доп. на 6 марта 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Решение вопроса о разграничении составов преступлений, предусмотренных статьями 214 и 280, 282 УК РФ порождает вопросы у правоприменителя.

Черемнова Н.А. предлагает проводить разграничение преступлений, предусмотренных статьями 214 и 280 УК по способу совершения посягательства[1].

Автор отмечает, что призывом является активное воздействие на сознание и волю людей с целью склонить их к насильственным действиям по захвату, удержанию власти, изменению конституционного строя. Обязательным признаком призывов является публичность, которая предполагает, что он обращен к широкому кругу лиц.

При этом, отмечая, что призывом могут выступать обращения на митингах, демонстрациях и шествиях, автор не называет в качестве места, где может быть совершен призыв, общественный транспорт. Вандализм же рассматривается как специальная норма, когда «оскверняющие надписи призывают к осуществлению экстремистской деятельности и осуществляются тайно».

С подобным подходом сложно согласиться, так как вандализм на общественном транспорте всегда предполагает привлечение внимания к совершаемому преступлению неограниченного круга лиц.

Ю.Д. Налимов высказывает позицию о том, что при совершении вандализма и возбуждения ненависти и вражды, действия лица подлежат квалификации по совокупности преступлений, предусмотренных частью первой статьи 214 и статьей 282 УК РФ[2].

С одной стороны, такой подход полагается обоснованным, так как в таком случае исключается двойное вменение, нарушающее основополагающий принцип вины в уголовном праве.

Однако, с другой стороны, совершение вандализма на объектах общественного транспорта объективно предполагает публичность такого преступления и, если оно совершается из экстремистских мотивов, всегда сопровождается совершением действий, направленных на возбуждение ненависти или вражды, унижение человеческого достоинства, а также выражается в форме призывов к неограниченному и неопределенному кругу лиц.

Представляется, что решение данной проблемы возможно путем обращения внимания на объекты преступного посягательства. При совершении вандализма из экстремистских побуждений на транспорте лицо посягает на несколько охраняемых уголовным законом объектов.

Так, объектом преступления, предусмотренного ст. 214 УК РФ, являются общественные отношения, направленные на защиту общественной безопасности, как состояния защищенности жизненно важных интересов общества и государства.

Дополнительным объектом являются общественные отношения, направленные на защиту собственности и имущественных отношений, так как помимо нарушения общественного порядка, при вандализме причиняется вред имуществу.

Видовым объектом преступления, предусмотренного статьями 280 и 282 УК РФ, выступают общественные отношения, направленные на защиту основ конституционного строя и безопасности государства. Родовой объект данных преступлений также различен: общественные отношения, направленные на защиту интересов государства в одном случае, и, общественные отношения, направленные на защиту общественной безопасности и общественного порядка, в другом.

Исходя из того, что вред причиняется разным уголовно-охраняемым интересам, квалификация действий лица, совершившего вандализм на объекте общественного транс-

---

[1] Черемнова М. А. Уголовная ответственность за вандализм : дис. … канд. юрид. наук. Омск, 2004. С. 198.

[2] Налимов Ю. Д. Квалификация экстремизма, совершенного по экстремистским мотивам // Известия Юго-Западного университета. Серия: История и право. 2021. № 4. С. 100.

порта должна происходить по части 2 статьи 214 УК РФ (как причинение вреда интересам общества) и по статье 280, 282 УК РФ (как посягательство на интересы государства).

Квалификация по ч. 1 ст. 214 и ст. 280, 282 УК РФ не соответствует той общественной опасности, которая причиняется обществу и государству, поскольку подобная квалификация позволяет говорить о том, что лицо совершило вандализм при отсутствии квалифицирующих обстоятельств. Представляется, что данная проблема требует обсуждения и разрешения ее на уровне разъяснений Пленума Верховного суда РФ.

При разграничении составов преступлений, предусмотренных статьями 214 и 267 Уголовного кодекса РФ, следует обратить внимание на фундаментальные различия данных составов.

Как отмечалось ранее, видовым объектом преступления, предусмотренного ст. 214 УК РФ, являются общественные отношения, направленные на защиту общественной безопасности.

Объектом же преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, выступают общественные отношения, направленные на обеспечение безопасности движения и эксплуатации общественного транспорта. Родовой объект данных преступлений совпадает.

Следовательно, при совершении вандализма на транспорте причиняется вред такому охраняемому уголовным законом интересу как общественная безопасность, как состояние защищенности.

При совершении преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, также причиняется вред общественной безопасности, однако помимо этого нарушается система безопасности движения транспорта.

По составу преступление, предусмотренное ст. 267 УК РФ, является материальным и предполагает в качестве обязательного признака объективной стороны наступление последствий в виде причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью, либо причинение крупного ущерба.

Вандализм же является преступлением с формальным составом. Разграничение рассматриваемых составов преступлений необходимо в первую очередь проводить по объективной стороне. При совершении вандализма лицо осуществляет осквернение, под которым принято понимать порчу, приведение в негодный вид.

При осквернении объектов транспорта последние не теряют способности осуществлять свою основную функцию — перевозку людей. Нанесение надписей различного содержания, рисунков заставляет общество чувствовать себя не в безопасности, ощущать нарушение существующего общественного порядка.

Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, выражена в форме разрушения, повреждения или приведения в иной форме в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства. Таким образом, действия, совершаемые лицом, должны повлечь потерю транспортным средством своих основных функций. В отличие от ст. 214 УК РФ происходит не осквернение общественного транспорта, а потерю им своего функционального назначения.

Таким образом, в настоящее время законодателю и правоприменителю необходимо обратить внимание на проблемные вопросы квалификации вандализма, совершаемого из хулиганских побуждений, на общественном транспорте.

При этом необходимо учитывать, что общественный транспорт всегда рассматривается как общественное место, доступное для неограниченного и неопределенного круга лиц. При установлении направленности умысла лица, в отношении которого ведется уголовное судопроизводство, должен учитываться факт совершения призывов к экстремистской деятельности и возбуждение ненависти и вражды на общественном транспорте.

УДК 343.346

Ш. Г. ИБРАГИМОВ

ОСОБЕННОСТИ ПРОФИЛАКТИКИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Особенности профилактики автотранспортных преступлений связаны с необходимостью комплексного воздействия на все элементы системы «человек — дорога — автомобиль». Поэтому наряду и во взаимосвязи с мерами, обеспечивающими соблюдение водителями норм безопасности (подбор, учеба, воспитание, контроль), необходимы и меры, обеспечивающие безопасное движение других участников движения, в частности пешеходов, а равно меры, предупреждающие и устраняющие условия возникновения аварийных ситуаций, зависящих от состояния дорог и транспортных средств.

Такими преступлениями наносится серьезный ущерб гражданам, а также в целом обществу и государству. Не стали исключением и дорожно-транспортные преступления. Так, по статистическим данным МВД России, в 2021 г. было зарегистрировано 18 217 преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств); 4 преступления, предусмотренные ст. 266 УК РФ (Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями); 62 преступления, предусмотренных ст. 268 УК РФ (Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта). В 2020 г. количество указанных преступлений было несколько выше: 18 629 — ст. 264 УК РФ, 9 — ст. 266 УК РФ, 70 — ст. 268 УК РФ. Аналогичная ситуация наблюдалась в 2019 г.: 19 618 — ст. 264 УК РФ, 8 — ст. 266 УК РФ, 87 — ст. 268 УК РФ.

Приведенные статистические данные наглядно свидетельствуют о том, что количество дорожно-транспортных преступлений каждый год остается высоким. Поэтому тематика вопросов, касающихся расследования дорожно-транспортных преступлений, считается одной из наиболее актуальных. Тем более за последние два десятилетия появились новые вызовы и угрозы безопасности дорожного движения, в то же время создаются новейшие технологии контроля за движением, происходит цифровизация общества, в том числе и в данной области, а значит, требуются новые методики расследования преступлений, совершаемых в указанной сфере.

Общесоциальные меры профилактики связаны с реализацией планов социального и экономического развития в области автомобилестроения, дорожного строительства, правовоспитательной работы среди участников транспортного движения. Созданные фонды безопасности дорожного движения способствуют материально-техническому обеспечению системы безопасности движения, особенно путем внедрения электронно-вычислительной техники, создания информационно-поисковых систем.

Большая работа проводится инженерной службой ГИБДД и дорожного строительства по обеспечению дорог информационно-указательными знаками, разметкой, ограждениями и другим обустройством, способствующим безопасности движения.

Специальные меры профилактики автотранспортных преступлений включают: контроль за соблюдением правил безопасности движения, пресечение нарушений непреступного характера, могущих перерасти в автотранспортные преступления, воспитательное и правовое воздействие на нарушителей; выявление и устранение конкретных обстоятельств, способствующих возникновению аварийной обстановки (состояние дорог, транспортных средств, водителей); выявление и устранение по материалам уголовных дел причин и условий конкретных преступлений; правовоспитательная работа с во-

дителями, обслуживающим персоналом, населением (в том числе с особо виктимным контингентом — стариками, слабовидящими, несовершеннолетними и т. д.).

Главным субъектом специальной профилактики выступают органы Государственной автомобильной инспекции и их помощники в лице общественных инспекторов и специализированных народных дружин. Ими осуществляется правовоспитательная работа по безопасности движения среди водителей на транспортных предприятиях, а также населения.

Систематически осуществляемая ГИБДД операция «Трасса» позволяет не только предупреждать дорожно-транспортные преступления, но и раскрывать десятки тысяч других преступлений, прежде всего незаконный оборот оружия и наркотиков, перевозимых автомашинами, кражи товарных ценностей и угоны, а также задерживать находящихся в розыске преступников и автомобили. Особенности профилактики рассматриваемых правонарушений связаны с необходимостью воздействия: на все элементы системы «человек—автомобиль—дорога», на всех участников дорожного движения. Следовательно, наряду и во взаимосвязи с мерами, направленными на соблюдение водителями норм безопасности (подбор кадров, учеба, воспитание, контроль), нужны меры, обеспечивающие безопасное поведение других участников движения, а равно меры, предупреждающие и устраняющие условия аварийных ситуаций, возникающих из-за плохого состояния дорог и транспортных средств.

Общесоциальные меры профилактики связаны с реализацией программ социального и экономического развития в области автомобилестроения, дорожного строительства, с работой среди участников транспортного движения, разъясняющей общественное значение норм безопасности и формирующей навыки дисциплинированного поведения, исходящего из осознания интересов общества. В настоящее время в стране последовательно совершенствуется конструкция автомобилей, предусматриваются лучшие условия работы водителей, разрабатываются технические средства, ограничивающие возможность тяжких последствий при аварии (ремни безопасности, неранящие стекла, вдавливающееся рулевое управление).

Зарубежные исследователи проблемы предупреждения неосторожных преступлений пришли к выводу, что наиболее эффективными и надежными в этом плане являются меры, не связанные с воздействием на человека. В соответствующей практике развитых стран акцент делается на:

— повышение безопасности автотранспорта и иной техники;

— улучшение дорог, установку автоматических средств регулировки движения и контроля;

— развитие сети сервисных услуг (ремонт автомобиля, отдых водителя и т. п.).

Вторая и третья группа мер носят стратегический характер, они требуют значительных материальных затрат, их реализация занимает значительный временной период (как правило, около 10 лет). Улучшение подготовки специалистов. Усиление контроля над ними (как в процессе эксплуатации техники, так и при допуске к ней), усиление ответственности за нарушения требуют меньше затрат, эти меры могут быть реализованы в более сжатые сроки.

В настоящее время одной из наиболее актуальных и серьезных проблем во всем мире является решение вопроса, связанного с распространением дорожно- транспортных происшествий, повлекших гибель людей, совершенных по вине водителей, находящихся в состоянии опьянения.

Для предотвращения дорожно-транспортных преступлений Генеральная Ассамблея ООН объявила 2011—2020 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопас-

ности дорожного движения». Его инициатором выступила Российская Федерация, в последующим в работу включилось более 70 стран мира.

На протяжении всего периода действия программы особое внимание в ней уделялось направлению, связанному с противодействием вождению в состоянии опьянения. Национальная политика в данной области должна ставить перед собой реалистичные цели на достаточно протяженный временной период и предусматривать результаты, которые поддаются измерению.

Разработка такой национальной политики должна стать основой для определения общенационального плана конкретных действий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Однако в России количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине водителей, находящихся в таком состоянии, все еще находится на неприемлемо высоком уровне. Она занимает одно из первых мест в мире по числу смертельных аварий, совершенных пьяными водителями.

Высокая степень вредоносности управления транспортным средством в состоянии опьянения не вызывает сомнений. В уголовном законе «состояние опьянения» рассматривается как характеристика, повышающая общественную опасность содеянного, однозначно это признается в диспозиции двух уголовно правовых норм (ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ).

В то же время возникает множество споров о пределах наказуемости тяжких последствий управления транспортными средствами в состоянии опьянения, обеспечении справедливой кары за их совершение. Так, при введении уголовной ответственности законодателем не установлены основания, которые связаны с отменой административной ответственности по части 4 статьи 12.8 КоАП РФ и вменения лицу административного наказания по части 1 статьи 12.8 КоАП РФ, на состав без признака повторности.

В частях 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ содержится квалифицирующий признак в виде «совершения лицом, находящимся в состоянии опьянения» и управляющим транспортным средством, нарушений правил дорожного движения с последствиями, указанными соответственно в первой, третьей и пятой частях данной статьи. Законодатель, признавая факт повышенной общественной опасности управления транспортными средствами пьяными водителями, устанавливает максимальный срок лишения свободы для таких субъектов более чем в два раза больший, чем для трезвых водителей.

Сегодня сроки лишения свободы в частях 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ увеличены. Так, при причинении тяжкого вреда здоровью водитель может быть подвергнут наказанию в виде лишения свободы сроком от трех до семи лет (до изменений срок устанавливался – до четырех лет). В случае ДТП, совершенного по вине нетрезвого водителя, в результате которого погиб один человек, срок лишения свободы устанавливается от пяти до двенадцати лет (до изменений – от двух до семи лет).

Если в результате такого ДТП погибли два и более лиц, нетрезвому водителю грозит лишение свободы от восьми до пятнадцати лет (до изменений – от четырех до девяти лет). Новеллой для уголовного закона России стало отнесение неосторожных деяний, наказание за которые предусматривает лишение свободы на срок свыше десяти лет, к категории тяжких преступлений. К категории тяжких преступлений теперь относится совершение общественно опасных деяний, предусмотренных ч.ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, которые по своей природе являются преступлениями с неосторожной формой вины. До вступления в силу июньских изменений 2019 года они относилось к категории преступлений средней тяжести.

На наш взгляд, такие изменения в законодательстве вполне оправданы, поскольку управление транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения неоспоримо обладает повышенной степенью общественной опасности и зачастую приводит даже к более серьезным последствиям, большему числу погибших, нежели при совершении умышленных преступлений против личности.

Одним из направлений профилактики для данной категории преступлений имеющее, в тоже время огромное доказательственное значение является назначение и проведение судебных экспертиз.

Несмотря на многообразие видов судебных экспертиз, необходимо обратить внимание на то, что следователями, при расследовании данного вида уголовных дел практически не исследуется влияние неудовлетворительного состояния автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры на возникновение ДТП. Соответствующие виды экспертиз назначаются крайне редко.

При этом, нарушение правил дорожного движения обладает такими признаками как многовариантность и многофакторность, поэтому состояние дорожного полотна, включая состояние разметки и дорожных знаков, представляет собой, в равной степени, важный фактор таких нарушений. Можно предположить, что такие экспертизы не назначаются по причине их отсутствия в перечне родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях ОВД.

По сути, данные исследования, в определенной степени, проводятся в рамках транспортнотрасологической диагностики. При этом, относительно повреждений на дорожном покрытии, как одного из факторов, наличие которых могло повлиять как на управляемость автомобиля, так и на его устойчивость на дороге, как правило, в постановлении следователя не содержится никаких вопросов.

Исходным моментом для предупреждения дорожно-транспортной преступности являются ее принципиально важные особенности.

С одной стороны — это неизбежное прогрессирующее развитие цивилизации, которая идет по пути собственного технического оснащения, стремясь обеспечить себе многоаспектное комфортное существование. С другой стороны — психологические факторы, связанные с линией поведения человека в ситуациях, характерных для совершения неосторожных правонарушений.

В первом случае предупредительный характер будут иметь следующие меры:

а) конструирование и выпуск в эксплуатацию таких технических устройств, которые отличались бы надежностью и относительной безопасностью для среды обитания человека;

б) создание системы обслуживания технических устройств, гарантирующей их диагностику в интересах своевременного профилактического ремонта, а в случае необходимости — и прекращения эксплуатации;

в) поддержка научных изысканий, которые направлены на совершенствование технических устройств, на разработку средств безопасности, например, сигнализирующих об аварийных ситуациях, выступающих в качестве защитных сооружений, а также приспособлений для защиты людей, эксплуатирующих транспортные средства; иных технических устройств, снижающих степень физического вреда, материального ущерба при авариях, а порой и катастрофах; своевременное их внедрение в эксплуатацию;

г) создание условий для относительно безопасного использования различного рода транспортных средств: ремонт и реконструкция автомобильных и железных дорог, оснащение их устройствами для регулирования движения, оптимальное управление транспортными потоками и т. п.

УДК 343.346

Е.М. ИЛЬИЧЕВА,
Ю. А. ПАПИНА

К ВОПРОСУ О СООТНОШЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОПРЯЖЕННОГО С ОСТАВЛЕНИЕМ МЕСТА ЕГО СОВЕРШЕНИЯ, С ОСТАВЛЕНИЕМ В ОПАСНОСТИ

По сей день в науке уголовного права актуален дискурс по вопросу соотношения составов, связанных с оставлением места преступления на транспорте и оставлением в опасности.

Отметим, что повышает сложность при рассмотрении данного вопроса нестабильность законодателя в области государственной политики, направленной на предотвращение дорожно-транспортного происшествия.

Анализ динамики изменений с 1997 по 2022 годы свидетельствует об отсутствии четкого представления о природе правового регулирования в данной сфере. С введения в действие УК РФ до принятия Федерального закона от 08.12.2003 № 162-ФЗ (ред. от 11.03.2004) «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» действовала отдельная статья 265, посвященная оставлению места дорожно-транспортного происшествия.

В современной редакции УК РФ, подобное действие воспринимается как квалифицирующий признак, начиная с 2019 г., а не как отдельное преступление. Причем катализатором к дополнению чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ стало постановление Конституционного Суда Российской Федерации[1], выявившего неравное правовое положение лиц, покинувших дорожно-транспортного происшествия, в состоянии опьянения и без такового, и, как следствие, п. 2 примечаний к ст. 264 УК РФ был признан не соответствующим Конституции Российской Федерации. Вычленение криминализирующего признака оправдано и целесообразно, поскольку имеет своей целью защиту участников дорожного движения, а также заполняет правовой пробел, образованный самим законодателем с конца 2003 года.

Центральным поводом к декриминализации ст. 265 УК РФ (ред. от 07.07.2003), очевидно, стала малая общественная опасность, которая не позволяла рассматривать оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия как самостоятельное преступление, в связи с чем данное деяние без признаков преступления стало административным правонарушением.

К тому же, статья не содержала положений обязательного характера, касающихся оказания медицинской помощи пострадавшему в результате дорожно-транспортного происшествия. Отталкиваясь от данных тезисов, можно сделать вывод о необходимости самостоятельной квалификации оставления лица в опасном для жизни и здоровья состоянии по ст. 125 УК РФ.

Однако, оставление в опасности не обладает равным статусом с понятием оставления места дорожно-транспортного происшествия. По этой причине в зависимости от конкретной ситуации может вменяться совокупность данных статей, но могут быть и случаи, не требующих дополнительной квалификации.

Отметим, что действующие правила дорожного движения предписывают водителю в случае дорожно-транспортного происшествия остаться на месте произошедшего (п. 2.5), принять при необходимости (гибели, ранении людей) меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию, а в экстренных случаях

[1] По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2018 г. № 17-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию (п. 2.6).

Только за октябрь 2022 года скрылись с места совершения дорожно-транспортного происшествия на территории Российской Федерации в 931 случаях, причем в 914 эпизодах — были пострадавшие, в 64 — погибшие. В аналогичный период 2018 года число дорожно-транспортных происшествий, в которых фигурировали скрывшиеся с места его совершения, составило 1 824 случая, где 1 841 — с пострадавшими, 93 — с летальным исходом[1].

Говоря о разграничении указанных составов, следует отметить, что для правильной квалификации действий виновника дорожно-транспортного происшествия необходимо установить все фактические обстоятельства дела, например, место совершения дорожно-транспортного происшествия, отсутствие иных лиц, которые могут оказать помощь потерпевшему, воздействия внешней среды и другие.

Пленум Верховного Суда Российской Федерации обратил внимание судов на то, что нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в ст. 264 УК РФ.

Вдобавок, отмечается, что действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по статье 125 УК РФ.

Следовательно, наравне с изучением последствий дорожно-транспортного происшествия с квалифицирующим признаком его оставления виновным суд должен рассматривать самостоятельно и оставление в опасности, которое характеризуется прямым умыслом виновного, когда он, заведомо зная об опасности, угрожающей жизни или здоровью потерпевшего, не желает принимать необходимых мер по ее устранению (желает бездействовать).

Так, если водитель транспортного средства, являвшийся виновником дорожно-транспортного происшествия, скрывается с места происшествия при обстоятельствах, которые дают ему основания полагать, что потерпевший лишен помощи очевидцев или других лиц, либо не в состоянии принять меры к самосохранению или позаботиться о себе, то есть у него объективно отсутствует возможность собственными силами устранить опасность, то требуется дополнительное вменение по ст. 125 УК РФ.

Действительно, Иловлинским районным судом Волгоградской области был вынесен приговор в отношении Сорвина, совершившего наезд на потерпевшего и оставившего место дорожно-транспортного происшествия.

Как следует из материалов дела, данное деяние было совершено на федеральной трассе на неосвещенном участке автодороги и в условиях темного времени суток, что свидетельствует об отсутствии скопления людей. Ввиду этого, возможность оказания помощи имелась только у виновного, но в следствии оставления им места дорожно-транспортного происшествия потерпевший погиб. Обвиняемого признали виновным в совершении преступлений, предусмотренных ч. 3 ст. 264 УК РФ и ст. 125 УК РФ[2].

Исключение составляет причинение мгновенной смерти потерпевшему в результате дорожно-транспортного происшествия.

В данном случае, состав преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ, отсутствует, так как фактически виновник дорожно-транспортного происшествия не оставлял потерпевшего в заведомо опасном для жизни и здоровья состоянии. Для установления данного факта водитель должен знать наверняка о состоянии жертвы.

---

[1] Показатели состояния безопасности дорожного движения // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 17.11.2022).

[2] Приговор Советского районного суда г. Липецка от 15 июля 2020 г. по делу № 1-219/2020 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru (дата обращения: 12.11.2022).

Следующая ситуация возникает, когда водитель транспортного средства, являвшийся виновником дорожно-транспортного происшествия, скрывается с места происшествия при обстоятельствах, которые дают ему основания полагать, что потерпевший не лишен помощи очевидцев или других лиц, либо в состоянии принять меры к самосохранению или позаботиться о себе, то есть у него объективно присутствует возможность собственными силами устранить объективную опасность. В данном случае дополнительное вменения по составу оставления в опасности не требуется.

Советский районный суд г. Липецка оправдал Зайцева по ст. 125 УК РФ, допустившего наезд на пешехода и скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия. Свою позицию суд аргументировал тем, что данное лицо, скрываясь с места дорожно-транспортного происшествия**,** видело в стекла заднего вида как к потерпевшей подошли люди, которыми была вызвана скорая медицинская помощь, к тому же происшествие имело место в центре города в полдень на оживленной улице, видимость была неограниченной и для подсудимого было очевидным, что он заведомо не оставляет потерпевшую в опасности[1].

Резюмируя все вышеизложенное, при квалификации преступлений, связанных с оставлением места дорожно-транспортного происшествия, необходимо рассматривать «в проекции» так же признаки ст. 125 УК РФ. Неравный статус обозначенных составов и специфика каждого способствуют вариативности их вменения.

УДК 343.346

П. Л. КАЗАНОВА,
Е. В. КОЛОШИНА

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОЦЕНКИ ОСТАВЛЕНИЯ МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Выделение такого самостоятельного состава преступления как оставление места дорожно-транспортного происшествия обусловлено общественной опасностью деяния. Виновник нарушает урегулированные нормами уголовного права общественные отношения в области функционирования транспорта, не выполняет функции по недопущению либо сокращению тяжелых последствий дорожно-транспортного происшествия.

Уровень общественной опасности оставления места дорожно-транспортного происшествия можно раскрыть, обратившись к статистике Научного центра безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ. Проводя анализ дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 2021 г., авторы отметили: приблизительно две трети (63,4 %) от общего числа погибших в дорожно-транспортного преступлениях умирают до прибытия бригад скорой медицинской помощи на место происшествия. Представляется, что процент смертности может быть снижен правомерным поведением участника дорожно-транспортного преступления, выраженным в своевременном оказании помощи пострадавшим[2].

В декабре 2003 года утратила силу статья 265 УК РФ, предусматривающая ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия. Причины ее исключения связаны с недостатками описания признаков преступления и с неоднозначностью вынесенных судебных решений.

---

[1] Там же.

[2] Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года : информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, Е. Д. Никулин [и др.]. М., 2021. С. 29.

А.Л. Кононов в особом мнении судьи Конституционного суда РФ назвал противоречивые вопросы, возникающие в рамках применения статьи 265 УК РФ: не имеют однозначного ответа суждения относительно момента оставления места происшествия, после которого может наступить уголовная ответственность; характер и объем обязанностей, которые возлагаются на водителя уголовно-правовой нормой; допускает ли она неосторожную или умышленную вину по отношению к последствиям; связаны ли данные последствия причинно только с деянием, предусмотренным статьей 264 УК РФ, или и с оставлением места происшествия; имеются ли в виду в этих статьях одни и те же нарушения Правил дорожного движения и какие именно нарушения предполагает статья 265, применяется ли она всегда в совокупности со статьей 264 или допускается возможность ее применения отдельно и независимо от вины водителя в создании уголовно наказуемой обстановки происшествия, может ли она применяться вместе или вместо статьи 125 УК РФ[1].

Правоприменительная практика и доктринальные положения позволяют подтвердить существование указанной проблематики.

Состав оставления места дорожно-транспортного преступления, расположенный в главе о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, дополнительным предметом предусматривал жизнь и здоровье потерпевших при автомобильном происшествии. Также в Правилах дорожного движения установлена обязанность водителя принять меры для оказания первой помощи пострадавшим: вызов скорой медицинской помощи и полиции, если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди.

Таким образом, статья 265 УК РФ доктринально трактуется как специальная норма по отношению к общей норме, предусмотренной статьей 125 УК РФ, в соответствии с чем их одновременное применение противоречит конституционной гарантии: «Никто не может быть повторно осужден за одно и то же преступление»

Данный подход воспринят также судебной практикой. Так, в Определении Верховного суда РФ от 22.11.2001 № 7кпн01-27пр рассмотрен протест заместителя Генерального прокурора Российской Федерации на приговор Юрьевецкого районного суда Ивановской области от 23 марта 2000 года. Б. осужден по ч. 2 ст. 264, ст. 265 и ст. 125 УК РФ. Прокурор ставит вопрос об исключении из приговора ст. 125 УК РФ. Судебная коллегия соглашается с протестом и исключает статью из приговора, обосновывая тем, что ст. 265 УК РФ является специальной нормой по отношению к ст. 125 УК РФ. Согласно ч. 3 ст. 17 УК РФ при наличии общей и специальной норм уголовная ответственность должна наступать только по специальной норме. В связи с чем осуждение Б. по ст. 125 УК РФ подлежит исключению из приговора как излишне вмененное[2].

Однако, опираясь на Постановление Конституционного суда РФ от 5 апреля 2001 г. № 6-П, отметим, что не все суды придерживаются данной позиции. Так, судебная коллегия по уголовным делам Московского городского суда отменила приговор в части осуждения А.А. Шевякова по обвинению в преступлении, предусмотренном ст. 125 УК РФ, обращая внимание не на правила о конкуренции общей и специальной нормы, а на отсутствие виновности подсудимого в неоказании помощи потерпевшему. Верховный Суд РФ

[1] По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А. А. Шевякова : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2001 г. № 6-П. Особое мнение судьи Конституционного Суда Российской Федерации А. Л. Кононова. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Определение Верховного Суда Российской Федерации от 22 ноября 2001 г. № 7кпн01-27пр. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

поддержал данную позицию, отметил, что нет оснований рассматривать ст. 265 УК РФ как особый случай неоказания помощи потерпевшему[1].

В другом случае Судебная коллегия по уголовным делам Верховного суда Республики Адыгея, рассмотрев дело в отношении Х., осужденного по приговору суда по ч. 2 ст. 264, ст. 265 УК РФ, отменила приговор в части его осуждения по ст. 265 УК РФ, сославшись на то, что смерть потерпевшей наступила в момент дорожно-транспортного происшествия и Х. не имел возможности принять меры к оказанию ей медицинской помощи. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РФ кассационное определение отменила, так как в ст. 265 УК РФ предусмотрена ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, нарушившим правила дорожного движения, в случае наступления последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, которая никак не связана с неоказанием помощи потерпевшим[2].

Таким образом, в силу тяжести последствий ошибочного применения уголовно - правовой нормы, в общих принципах права обозначены требования определенности и конкретности содержания, ясности и полноты изложения признаков преступления, наличия точных критериев для выделения противоправного деяния, которые должны быть доступны пониманию, отчетливо восприниматься субъектом преступления и исключать любое иное, в особенности расширительное, толкование правоприменительной практикой.

Несмотря на исключение из Уголовного Кодекса РФ статьи 265 в науке сохраняется проблема квалификации оставления места дорожно-транспортного происшествия, а именно отграничения ст. 125 и ст. 264 УК РФ.

В целях определения проблем квалификации анализируемого деяния, дадим характеристику выделенным составам:

На основании ст. 125 УК РФ оставление в опасности — «заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению». Обязательными критериями наступления уголовной ответственности по данному составу являются: возможность виновного оказать помощь пострадавшему, обязанность иметь о нем заботу, необходимость помочь такому лицу, если человек, признанный виновным, сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние. Следовательно, привлечение лиц, совершивших преступное деяние, без наличия таковых оснований будет производиться по другим статьям УК РФ.

Объектом преступления будут служить общественные отношения, направленные на обеспечение безопасности жизни и здоровья лиц, не способных принимать меры к самосохранению. В этом раскрывается еще одна особенность состава: законодателем предусмотрен ряд признаков, характеризующий предмет уголовно-наказуемого деяния: старость, беспомощность, тяжелая болезнь и малолетство потерпевшего.

Объективная сторона выступает в форме бездействия — пассивного поведения субъекта преступления, которое характеризуется невыполнением определенных обязанностей лицом, совершившим преступное деяние, при реальной возможности их осуществления, а также оставлением потерпевшего лица в опасном состоянии. Акцентируем внимание на данных условиях.

Лицо обязано принимать меры по оказанию помощи в силу закона, профессии, родственных отношений или предшествующего поведения.

На основании Федерального закона от 21.11.2011 № 323-ФЗ (с изм. от 13.07.2022) «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» обязанность по оказа-

---

[1] По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А. А. Шевякова : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2001 г. № 6-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Обзор надзорной практики Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации за 2000 год. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

нию первой медицинской помощи лежит на сотрудниках органов внутренних дел РФ, сотрудниках Государственной противопожарной службы и т. д.

Согласно профессиональным обязанностям врача в его компетенцию входит оказание квалифицированной медицинской помощи. Обязанность по оказанию помощи также устанавливается в случае, если лицо само поставило потерпевшего в опасное для жизни или здоровья состояние.

Оказание помощи потерпевшему может быть выражено в следующих действиях: принятие самостоятельных мер — проверка наличия пульса и дыхания, искусственное дыхание и массаж сердца при их отсутствии; вызов скорой медицинской помощи; в экстренных случаях отправление водителем пострадавших на попутном, а если это невозможно, на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию.

Следующим условием, характеризующим объективную сторону, является реальная возможность осуществления возложенных обязанностей, то есть лицо может оказать медицинскую помощь, вызвать скорую помощь или иным способом помочь пострадавшему для устранения условий опасности его жизни и здоровья, неблагоприятных последствий, но не делает этого.

Последним элементом объективной стороны является заведомость оставления потерпевшего на месте происшествия: «водитель транспортного средства осознавал опасность для жизни или здоровья потерпевшего, который был лишен возможности самостоятельно обратиться за медицинской помощью…»[1].

Таким образом, без совокупности рассмотренных условий преступное деяние не подлежит квалификации по ст. 125 УК РФ. Так, если виновный имел возможность оказать помощь человеку, находящемуся в опасной ситуации, но не был обязан это делать, субъектом состава оставления в опасности он не будет.

Перейдем к рассмотрению состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, которая предусматривает ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Непосредственным объектом преступления является безопасность движения и эксплуатации автомобиля, а также иных механических транспортных средств, дополнительным объектом выступает жизнь и здоровье человека.

Объективная сторона преступления включает в себя общественно опасное действие или бездействие, выраженное в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, наступление последствий и, соответственно, причинную связь между деянием и наступившими последствиями. Основную нормативную базу, регламентирующую поведение водителей, составляют: Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Правила дорожного движения.

Считаем логичным возникновение вопроса о том, как правоприменитель квалифицировал оставление места дорожно-транспортного происшествия в период с 2003 г. по 2019 г., так как статья 265 была исключена из Уголовного кодекса РФ, а изменения в уголовный закон внесены не были.

На практике суды указанное деяние квалифицировали по статье 12.27 КоАП, то есть, совершив преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ и оставив место дорожно-транспортного преступления, лицо одновременно привлекается к административной и уголовной ответственности.

---

[1] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 26 мая 2016 г. П. 19. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Например, Постановление Орловского областного суда от 29.12.2015, в котором рассматривалась жалоба Ц. на постановление мирового судьи и решение Заводского районного суда, в соответствии с ними Ц. назначено административное наказание по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ. Ц. полагает, что судом не принято во внимание возбуждение в отношении него уголовного дела по ст. 264 УК РФ. Считает, что обжалуемые судебные акты заранее устанавливают совершение преступления и его причастность к нему, поскольку подтверждают его участие в дорожно-транспортного преступлении. Суд оставил жалобу Ц. без удовлетворения, указал, что объективная сторона правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ, и преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, не имеют однородного характера, поэтому довод Ц. о нарушении принципа презумпции невиновности является необоснованным[1].

Следует также отметить, что в п. 9 Постановления Пленума Верховного суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 сказано, что «действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (пункт 2.6) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по статье 125 УК РФ», в соответствии с чем судьями выносились решения о квалификации деяния по совокупности ст. 125 и 264 УК РФ. К примеру, Приговором Моздокского районного суда Республики Северная Осетия — Алания № 1-100/10 Коломиец М.А. была признана виновной в совершении преступлений, предусмотренных ч. 3 ст. 264 и ст. 125 УК РФ[2].

При вменении виновнику аварии статьи оставления в опасности суд исходил из того, что после наезда на двух граждан Коломиец вышла из автомобиля, убедившись, что причинила вред здоровью пострадавшим, осознавая, что сама поставила одного из них в опасное для здоровья состояние, при этом заведомо зная, что своими действиями поставила его в беспомощное состояния и имея реальную возможность помочь данному гражданину, в нарушение требований Правил дорожного движения РФ не предприняла никаких действий и, желая скрыть свою причастность к дорожно-транспортного преступлению, с места происшествия скрылась.

Квалификация содеянного по совокупности ст. ст. 125 и 264 УК РФ имеет ряд проблемных аспектов: сложно определить, точно ли потерпевший находился в беспомощном состоянии на момент его оставления виновным на месте дорожно-транспортного преступления, имел ли он возможность самостоятельно оказать себе медицинскую помощь. Также сложно установить вину лица, если свидетели-очевидцы начали оказывать пострадавшему необходимую медицинскую помощь в то время, как виновный пытался скрыться.

Ряд авторов говорит о том, что необходимо установить, когда наступила смерть потерпевшего: мгновенно в результате дорожно-транспортного преступления или позже. В случае мгновенной смерти деяние как преступление, предусмотренное ст. 125 УК РФ, квалифицироваться не будет, поскольку водитель не оставлял лицо в опасном для жизни и здоровья состояние, так как тот уже был мертв, что говорит об отсутствии объекта посягательства.

Однако данная позиция критикуется, поскольку виновник аварии, скрывшийся с места дорожно-транспортного преступления, не мог точно знать о состоянии жертвы, что приравнивает содеянное к оставлению в опасности.

Федеральным законом от 23.04.2019 № 65-ФЗ законодатель ввел квалифицирующий признак к ст. 264 УК РФ.: «сопряжено с оставлением места его совершения» (п. «б» ч. 2, 4, 6).

---

[1] Постановление Орловского областного суда от 29 декабря 2015 г. по делу № 4-А-288/2015. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Приговор Моздокского районного суда Республики Северная Осетия-Алания от 11 мая 2010 г. по делу № 1-100/10. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Возвращение уголовной ответственности за оставление места дорожно-транспортного преступления обусловлено, прежде всего, высокой общественной опасностью безразличного отношения виновного лица к последствиям совершенного деяния, чем усугубляется положение потерпевших лиц и создается реальная угроза причинения вреда их жизни и здоровью.

В настоящее время при оставлении места дорожно-транспортного происшествия складывается практика квалификации содеянного только как преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Так, Определением Первого Кассационного суда общей юрисдикции от 09.03.2022 № 77-1286/2022 исключена из приговора ст. 125 УК РФ в связи с излишней квалификацией деяния. Суд отметил: нарушение Б. п. 2.6 Правил дорожного движения, обязывающего водителя принять меры к оказанию первой медицинской помощи пострадавшим, доставлению их в медицинскую организацию, что образует объективную сторону ст. 125 УК РФ, закреплено в качестве квалифицирующего признака, предусмотренного п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ, по которой он осужден. Описание преступного деяния по ст. 264 УК РФ содержит указание на нарушение Б. в том числе п. 2.6. ПДД РФ[1].

Несмотря на введение новых пунктов в ст. 264 УК РФ, в доктрине обсуждается ряд проблем, возникающих при квалификации оставления места дорожно-транспортного преступления.

В первом случае водитель совершает преступление, предусмотренное ст. 264 Уголовного кодекса РФ, не оказывает помощь потерпевшему, но при этом остается на месте дорожно-транспортного преступления. Соответственно, в данной ситуации мы не можем говорить о квалификации деяния по п. «б» ч. 2, п. «б» ч. 4, п. «б» ч. 6 ст. 264 УК РФ, однако вменению подлежит ст. 125 УК РФ, так как водитель не оказывал помощь потерпевшему. В итоге лицу может быть назначено наказание по совокупности ч. 1 ст. 264 УК РФ (до 2-х лет лишения свободы) и ст. 125 УК РФ (до 1-го года лишения свободы).

Во втором случае водитель совершает то же преступление, но уже убеждается, что потерпевшему оказывается помощь, поэтому скрывается с места дорожно-транспортного происшествия. Так как пострадавший не оставлен в опасности, вменение ст. 125 УК РФ недопустимо. Правоприменитель квалифицирует деяние по п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ (до 7-ми лет лишения свободы).

Возникают вопросы: не будет ли первая ситуации иметь большую общественную опасность, так как потерпевший в итоге остается без помощи? Соответствует ли наказание общественной опасности каждого деяния? Насколько целесообразно вводить в ст. 264 УК РФ пункты «сопряжено с оставлением места его совершения», не будет ли это является своеобразной формой явки с повинной?

Явка с повинной представляет собой добровольное волеизъявление лица, выраженное в желании признаться в совершенном им или с его участием преступлении, сделанное в устном или письменном виде.

Согласно п. «и» ч. 1 ст. 61 УК РФ она признается обстоятельством, смягчающим наказание. Стоит отметить, что заявление о преступлении считается добровольным до момента задержания лица, подозреваемого в совершении преступления, в противном случае данное обстоятельство учитывается в качестве другого смягчающего обстоятельства в порядке ч. 2 ст. 61 УК РФ.

В таком случае, почему законодатель обязывает лицо фактически прибегнуть к явке с повинной?

Обратимся к ст. 51 Конституции РФ, где закреплено, что «никто не обязан свидетельствовать против себя самого, своего супруга и близких родственников, круг которых определяется федеральным законом». Как мы отмечали выше, явка с повинной должна

[1] Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 9 марта 2022 г. по делу № 77-1286/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

производиться на добровольной основе лицом, совершившим преступление. Введенные в ст. 264 УК РФ пункты обязывают водителя предоставить себя органам предварительного расследования в качестве лица, совершившего преступное деяние, но данная обязанность, по нашему мнению, противоречит ст. 51 Конституции РФ.

Таким образом, несоблюдение водителем обязанности оставаться на месте дорожно-транспортного преступления в случае оказания помощи пострадавшему влечет за собой потерю общественной опасности деяния, поэтому данный факт не может выступать основой для конструирования состава преступления.

В научной среде поднимался вопрос об исключении п. «б» ч. 2, п. «б» ч. 4, п. «б» ч. 6 из ст. 264 УК РФ. Мы считаем данные изменения объективными и придерживаемся позиции о необходимости проверки Конституционным судом РФ указанных пунктов на соответствие Конституции РФ.

В результате проведенного анализа можно сделать вывод об отсутствии единообразия в правоприменительной практике при квалификации оставления места дорожно-транспортного происшествия. Несмотря на многочисленные изменения уголовного законодательства, у правоприменителя возникают сложности в применении данной нормы, сохраняется проблема разграничения п. «б» ч. 2, п. «б» ч. 4, п. «б» ч. 6 ст. 264 и ст. 125 УК РФ, в связи с чем требуется дальнейший анализ указанных проблем и поиск путей их решения.

УДК 343.346

Н. А. КАЛАШНИКОВ,
О. Е. КОЗЛОВА

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЧАСТЕЙ 3 И 4 СТАТЬИ 263.1 УК РФ

Уголовный кодекс Российской Федерации очень часто претерпевает изменения. С момента вступления в силу данного нормативно-правового акта только в Особенную часть было внесено 346 изменений, что говорит о переменчивости уголовного законодательства.

Статья 263.1 УК РФ также не осталась без внимания. И в состав преступления, посвященный нарушениям требований в области транспортной безопасности, в 2014 году были внесены изменения Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ. В последние две части данной правовой нормы были включены два новых квалифицирующих признака, а именно совершение преступления группой лиц по предварительному сговору или организованной группой.

При систематизации состава преступления в статье 263.1 УК РФ по такому критерию, как юридическая конструкция, однозначно следует указать, что он относится к группе материальных составов. Данный вывод следует из того, что для признания совершенного деяния преступлением, предусмотренным рассматриваемой статьей, требуется наступление таких общественно-опасных последствий, как тяжкий вред здоровью человека, либо причинение крупного ущерба. Сами по себе деяния по нарушению требований в области транспортной безопасности без указанных последствий являются административными правонарушениями.

Причем стоит сразу обратить внимание на субъективную сторону данного противоправного действия или бездействия — там предусмотрена ответственность как за деяние, совершенное по неосторожности, так и умышленно.

Продолжая анализ отношения лица, совершившего противозаконные действия, к наступившим последствиям, важно усмотреть данный факт в рассматриваемом составе преступления. Форма вины там непосредственно указана — неосторожность по отноше-

нию к наступившим последствиям. Таким образом, в итоге, в статье 263.1 УК РФ субъективная сторона представляет собой неосторожность.

Теперь, внимая на изменения рассматриваемой статьи, соотнесем положения статьи из Особенной части с нормами Общей части УК РФ.

Статья 35 УК РФ раскрывает группу лиц по предварительному сговору и организованную группу как формы соучастия. Если два и более человека совместно совершили преступление, то в их действиях обязательно прослеживался бы общий интерес в достижении преступной цели, единый умысел, коллегиальные действия. Все эти характеристики указывают на умышленность совершенных деяний. На самом деле, представляется невозможным обозначить группу лиц, предварительно договорившихся и объединившихся для совершения «неосторожного» преступления, так как каждый участник такой группы должен иметь умысел на совершение преступления с конечной целью.

В ст. 32 УК РФ указана дефиниция соучастия как института уголовного права. Законодатель в ней дважды повторяет слово «умышленно», что в принципе не позволяет правоприменителю привлечь к уголовной ответственности несколько лиц, совершивших вместе преступление с неосторожной формой вины. То есть таким образом исключается возможность «неосторожного соучастия» в российском уголовном праве.

Обращая внимание на части 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ, следует сделать акцент на противоречие, допущенное законодателем. В статье предусмотрена уголовная ответственность соучастников в неосторожном преступлении. В соответствии со судебной статистикой, за преступление, предусмотренное ч. 3 и 4 рассматриваемой статьей, абсолютно отсутствует практика возбуждения и рассмотрения таких уголовных дел.

Вместе с этим разногласием также всплывает вопрос о категории тяжести в частях 3 и 4 рассматриваемой статьи УК РФ. Если следовать логике законодателя об умышленном соучастии и в целом признании данного преступления умышленным, то оно тяжкое.

Если наоборот смотреть нормы Общей части УК РФ и все-таки считать преступление совершенным по неосторожности (что, по моему мнению, является более правильным), то это будет преступление средней тяжести. В любом случае сложно однозначно ответить на этот вопрос без устранения противоречий в чч. 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ. Разрешение проблемы с диспозицией рассматриваемой статьи имело бы важное значение для правоприменения, ведь для различных категорий преступлений предусмотрены принципиально различные уголовно-правовые последствия.

Такое положение, введенное законодателем достаточно давно, еще в 2014 году, до сих пор не нашло применения в практике. И не случайно, ведь оно противоречит нормам из Общей части УК РФ.

Уголовное право России отрицает соучастие в преступлениях, совершенных по неосторожности. Например, в случае, если в причинной связи с наступлением смерти по неосторожности находятся деяния сразу двух лиц, то каждое из них будет нести уголовную ответственность по статье Особенной части УК РФ (ст. 109 УК РФ). В то же время указания на соучастие каждого лица в совершении деяния будут отсутствовать.

По поводу соучастия в неосторожном преступлении в научной литературе существуют различные точки зрения. Так, видный ученый начала XX века Ф. Лист считал, что умышленное соучастие в совершении неосторожного преступления невозможно[1]. Его мнение поддержали и другие ученые, в том числе и А.А. Тер-Акопов, который указал, что нести ответственность должен каждый человек по отдельности[2]. Существует и противо-

[1] Лист Ф. Учебник уголовного права. Общая часть. М., 1903. С. 245—251.

[2] Тер-Акопов А. А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003. С. 138.

положная точка зрения, М.Д. Шаргородский допускал соучастие в неосторожном преступлении, по его мнению, соучастники должны быть привлечены к уголовной ответственности как исполнители неосторожного преступления[1].

Безусловно, вопрос соотношения указанной статьи и положений УК РФ о соучастии представляется сложным, однако, по нашему мнению, следует руководствоваться логикой большинства ученых. Их аргументы о невозможности соучастия в неосторожном преступлении являются убедительными, обоснованными, и потому поводов для сомнений в правильности умозаключений не дают.

Новые редакции Уголовного кодекса принимаются из раза в раз и обусловлены различными причинами. В частности, изменяющейся обстановкой в стране и на международной арене; цифровизацией общественных отношений; укреплением защиты общественных отношений от внешних посягательств.

Причиной изменений, внесенных в статью 263.1 УК РФ, возможно, являлась попытка повысить общественную опасность нарушения требований в области транспортной безопасности, совершенной группой лиц. Эта сфера действительно нуждается в защите в том числе при помощи уголовного законодательства, поскольку касается в первую очередь противодействия террористической деятельности, недопущения различного рода аварий в транспортной инфраструктуре и т. д. Прежде всего, защита направлена на сохранение жизни человека, а также качественных условий его жизни. Взять даже в пример железнодорожный транспорт, где можно увидеть нескончаемый поток пассажиров в поездах, а также перевозку различных грузов. Для их безопасности трудятся огромное множество уполномоченных лиц, проконтролировать которых в полной мере вряд ли возможно. Поэтому рассматриваемые изменения имеют под собой определенную «почву».

Однако, преследуя высшую цель защиты общественных отношений и жизни человека, законодатель не учел институты уголовного права из Общей части УК РФ, что привело к допущению «неосторожного соучастия» в российском уголовном праве.

Конечно, если брать во внимание объект преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, то скорее всего в отступлении от правил транспортной безопасности вряд ли будет виноват один человек.

Сама по себе транспортная безопасность представляет собой состояние защищенности, реализация определенных мер в области этой защиты. За этим всем стоит немалая система руководителей и работников, где у каждого из них есть свои обязанности и своя ответственность.

Одна группа людей может «недоглядеть» какую-либо особенность, другая группа людей не обратит внимание на это и в последствии все это может повлечь необратимые неблагоприятные последствия, в которые свой вклад внесло не одно лицо, возможно, даже не зная этого. Причем следует обратить внимание на то, что высока вероятность допущения противоправных действий не одним лицом, а несколькими, однако это не предполагает их сговора и совместных действий в прямом смысле. Они вместе могут быть причастны к наступившим последствиям, но не обязательно в их деянии будет прослеживаться предварительный сговор.

То есть нет смысла отрицать вины нескольких лиц в допущении нарушения правил, которые повлекли необратимые общественно-опасные последствия. Безусловно хотелось бы, чтобы это было недопустимо. Был выбран путь противостояния этому с помощью ужесточения уголовной ответственности. Но в рамках российского уголовного законодательства это невозможно.

[1] Шаргородский М. Д. Избранные труды. СПб., 2004. С. 537—538.

Вводя в чч. 3, 4 ст. 263.1 УК РФ поправки о соучастии, законодатель скорее хотел придать важность тому факту, что в аварии, допущении теракта или иного противозаконного действия в транспортной инфраструктуре, чаще всего виноват далеко не один человек. В этом есть определённая логика и такое размышление имеет место быть. Но несмотря на это, даже сейчас, после нововведения, правоприменитель соотносит деяния каждого лица и наступившие последствия, чтобы решить вопрос о привлечении каждого к ответственности. Причем, важно отметить, что вина каждого из лиц будет характеризоваться неосторожностью без указания на совершение преступления в группе лиц.

Такая невнимательность при принятии очередной новой редакции Уголовного кодекса РФ влечет невозможность применения внесенных изменений. Следовательно, и недостижение целей, поставленных законодателем при введении соучастия в статье 263.1 УК РФ.

Решением данной проблемы видится исключение из частей 3 и 4 статьи 263.1 УК РФ квалифицирующих признаков совершения преступления группой лиц по предварительному сговору и организованной группой, поскольку это противоречит статьям Общей части Уголовного кодекса Российской Федерации, в частности статье 32 УК РФ.

Если законодатель преследует цель «наказать» соучастников такого умышленного преступления, то в первую очередь следует криминализировать нарушение требований в области транспортной безопасности (перевести из ряда правонарушений в ряд преступлений) и тогда уже вводить соответствующие квалифицирующие признаки.

УДК 343.346

Б. А. КАМАЛИЕВ

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СТАТЬЯ 264 УК РФ)

Транспортные средства являются неотъемлемой частью жизнедеятельности современного общества и представляют собой обобщенное название всех видов транспорта (автомобили, общественный транспорт и др.). Надо отметить, что согласно п. 7 ст. 4 ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», под транспортным средством понимается именно наземное самоходное устройство.

Можно справедливо утверждать, что транспортные средства вовлечены во все сферы общественной жизни (частные структуры, государственные органы т.д.) и призваны облегчать нашу жизнь. Однако у транспортных средств есть и оборотная сторона медали. Так, ежегодно совершается огромное количество разного рода дорожно-транспортных происшествий.

Например, обратимся к показателям состояния безопасного движения, приведенным Госавтоинспекцией[1], согласно которым уже за предыдущий месяц было выявлено 11 423 случая ДТП на 15 000 человек. При этом в результате них погибли 1283 человека, что является неутешительным, хоть и составляет всего 0,08 %, если считать относительно к 15 000 человек. Ведь дорожно-транспортных происшествия случаются постоянно и составляют страшную картину.

[1] Показатели состояния безопасного движения // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 22.10.2022).

Надо иметь в виду, что многие дорожно-транспортных происшествия случаются из-за умышленного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Так, согласно Ежемесячному сборнику о состоянии преступности в России за июль 2022 г., составленному Генеральной прокуратурой РФ[1], всего было зарегистрировано 9 964 случая нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Считаем, что это ясно свидетельствует об актуальности этой проблемы, которая из административного правонарушения может вырасти до уголовно наказуемого деяния – до самого общественно опасного правонарушения.

Транспортным преступлениям посвящена глава 27 особенной части УК РФ. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является одним из тяжких составов рассматриваемого рода преступлений.

Оно охватывает даже причинение по неосторожности смерть человека как квалифицирующий признак. Более того, это преступление является самым распространенным, как показывает практика.

В подтверждение этого обратимся к Отчету Судебного департамента при Верховном Суде РФ о числе осужденных по всем составам преступлений УК РФ за 2021 г.[2] Там сказано, что по ч. 1 ст. 264 УК РФ осуждено 21 человек, по ч. 2 – 17 человек, по ч. 3 – 21 человек, по ч. 4 – 13 человек, по ч. 5 – 2 человека и по ч. 6 – 1 человек. При этом по подавляющему большинству составов транспортных преступлений вовсе отсутствуют сведения о числе осужденных.

Основным непосредственным объектом общественно опасного деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, являются общественные отношения, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

При этом данное преступление содержит и дополнительный объект, которому вместе с основным объектом причиняется вред и им является здоровье человека. При этом, как уже отмечалось ранее, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, причинившее по неосторожности смерть человека, относится к квалифицирующему признаку данного деяния и предусматривает более строгое уголовное наказание.

Надо отметить, что повышенная общественная опасность рассматриваемого транспортного преступления связана не только с его негативными последствиями (преступление имеет материальный состав), но и с самим механизмом совершения общественно опасного деяния, т.к. лицо, управляющее транспортным средством, не выполняет или ненадлежащим образом выполняет возложенное на него обязанности водителя, которые, как правило, в единой форме установлены на всей территории Российской Федерации (п. 1.1 Правил дорожного движения РФ).

При этом с субъективной стороны действия правонарушителя характеризуются неосторожностью (неосторожной формой вины), в т.ч. они могут быть вызваны легкомысленным отношением лица к источнику повышенной опасности, что вообще недопустимо как по закону, так и здравому смыслу. Человек как высокоорганизованное интеллектуальное существо должен понимать такие вещи и учитывать их в своей жизнедеятельности,

---

[1] Ежемесячный сборник о состоянии преступности в России за июль 2022 г. / Генеральная прокуратура Российской Федерации // Портал правовой статистики : сайт. URL: http://crimestat.ru/analytics (дата обращения: 22.10.2022).

[2] Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации и иных лиц, в отношении которых вынесены судебные акты по уголовным делам, за 2021 г. // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7069 (дата обращения: 22.10.2022).

но практика, к сожалению, показывают иную картину: совершаются правонарушения; причиняется вред жизни и здоровью других людей, имуществу и т.д.

В связи с этим было бы эффективно ужесточить процедуру допуска и получения права на управление транспортными средствами, в частности в области медицинского психиатрического освидетельствования; также увеличить объем и периодичность обучения граждан правилам безопасного поведения на автомобильных дорогах; часто проводить профилактические беседы с водителями; повысить контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения, особенно усилить прокурорский надзор за соблюдением законов в области безопасности дорожного движения и деятельностью органов исполнительной власти РФ и ее субъектов, органов местного самоуправления в этой сфере. Все эти меры имеют важное практическое значение для предупреждения (профилактики) нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

УДК 343.346

Д. С. КОЛОБОВ

ОСОБЕННОСТИ СУБЪЕКТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 266 УК РФ

За последние годы качество технического обслуживания транспортного средства не всегда соответствует необходимым законодательным требованиям безопасности. На территории Российской Федерации продолжают эксплуатироваться транспортные средства, нормативные сроки использования которых уже истекли. Большинству людей, занимающихся предпринимательской деятельностью, выгодно закупать такого рода оборудование и использовать его на территории нашей страны, увеличивая тем самым продолжительность срока эксплуатации техники.

Данная практика со стороны представителей бизнеса вызывает повышенную общественную опасность некачественного ремонта транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими дефектами. В свою очередь, это объясняет существование многочисленных норм, регулирующих деятельность организаций, оказывающих услуги по ремонту и техническому обслуживанию транспортных средств.

Важным признаком общественной опасности некачественного ремонта транспорта и допуска их к эксплуатации является следующее – как правило, вред причиняется, не лицом, которое управляет транспортным средством, а лицом, которое является ответственным за ремонт, обслуживание и выпуск в эксплуатацию технических систем транспорта.

В невыгодном положении находятся те, кто не знает о технических неполадках в своем транспортном средстве, так как намного сложнее контролировать вышедшее из безопасного состояния технического механизма и предотвратить транспортное происшествие и последствия возможной аварии.

В свою очередь, под недоброкачественным ремонтом транспортного средства следует понимать выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств. Важным условием признания ремонта транспортного средства недоброкачественным является – факт того, что данные действия повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Непосредственным объектом рассматриваемого состава преступления ст. 266 УК РФ выступают общественные отношения, обеспечивающие качественный ремонт транспортных средств и эксплуатацию транспортных средств, участвующих в движении.

Дополнительным объектом выступают по ч. 1 — здоровье, по чч. 2 и 3 — жизнь человека. Таким образом, видовой объект данной статьи — это интересы безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Определению основного непосредственного объекта недоброкачественного ремонта способствует понимание механизма причинения вреда объекту уголовно-правовой охраны. Установление указанного механизма заключается в определении элементов нарушенного общественного отношения, к которым в теории отечественного уголовного права традиционно относили субъекта отношения (человека, юридическое лицо, потерпевшего), его объект (предмет преступления) а также социальную связь между субъектом и объектом, которая проявляется в виде охраняемого правом, законного интереса.

Способствовать пониманию механизма причинения вреда объекту преступления при недоброкачественном ремонте транспортных средств и выпуске их в эксплуатацию с техническими неисправностями будет анализ составляющих его элементов.

Как нами уже упоминалось ранее — состав недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями является двухобъектным. Вообще, ст. 266 УК РФ не конкретизирует какой-либо перечень транспортных средств, которые могут выступать предметом данного преступления, исходя из чего можно сделать вывод, что определение предмета состава недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями , по сравнению со всеми иными транспортными преступлениями, предусмотренными нормами гл. 27 УК РФ, является наиболее широким.

В связи с тем, что статьей 266 УК РФ используется термин не «механическое транспортное средство», а общий термин «транспортное средство» становится ясным — к предмету состава недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями законодатель относит: пути сообщения (железнодорожные, трамвайные пути, проезжие части дорог; взлетно-посадочные полосы, воздушные трассы и коридоры и пр.); средства сигнализации (светофоры, семафоры, маяки) или связи (например, телеграфные провода, телефонные опоры) либо иное транспортное оборудование, а также мопеды и приравненные к ним иные транспортные средства, которые приводятся в движение двигателем внутреннего сгорания.

В уголовном законе установлено наступление ответственности за обозначенное нарушение только при последствиях недоброкачественного ремонта автотранспортного средства, которые повлекли за собой тяжкую степень вреда здоровью.

Таким образом, анализируя данное положение, можно говорить о преимущественно негативных последствиях нарушения, связанного с уголовно-правовой стороной недоброкачественного ремонта.

Основным проблемным вопросом ч. 1 ст. 266 УК РФ является выпуск в эксплуатацию неисправного транспортного средства. Выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства — это невыполнение должностных обязанностей лицом, которое ответственно за техническое состояние транспортного средства, выпускаемого в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Кого можно отнести к данным лицам? В первую очередь, работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых должностными инструкциями, правилами и распоряжениями внутреннего трудового распорядка, а также в связи с занимаемым служебным положением, возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств, которые они лицензируют.

На наш взгляд, в качестве предупредительной меры к устранению выявленной проблемы можно предложить внедрение системы обязательного внешнего аудита организаций, с помощью чего проверяющие смогут исследовать транспортное средство на предмет недоброкачественного технического обслуживания или иного дефекта перед его выпуском в эксплуатацию, а в будущем самому заказчику организация, исходя из проведения проверки, сможет предоставить документы о проведении соответству-

ющих работ и гарантийный срок службы замененных автозапчастей перед началом осуществления ремонта автомобиля.

Благодаря введению такого рода нововведений неблагоприятные последствия, как например авария, будут предотвращены. На законодательном же уровне предлагаем внести изменения в ч. 1 ст. 266 УК РФ, в части включения в состав преступления дополнительного субъекта, а именно: лицо, непосредственно осуществляющее ремонт транспортного средства, вышедшего из строя.

Подводя итог, необходимым считаем отметить, что выявленные проблемы применения состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 266 УК РФ требуют необходимость внесения разработанных авторами изменений и решения данных проблем, как на уровне законодательства, так и придания обязательным условием наличия в автосервисе обслуживающий транспортное средство дополнительных условий привлечения к ответственности и ужесточенных мер контроля за процессом технического обслуживания.

УДК 343.346

П. А. КОМАРОВА

ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ С УЧАСТИЕМ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Технология искусственного интеллекта ставится одной из приоритетных областей исследования у современных ученых.

Данная технология начала находить свое практическое применение в различных программах для ЭВМ, в коммерческой деятельности (например, в рекламном бизнесе, в работе банков и кредитных организаций), в том числе на производствах.

Так или иначе, все представленные сферы деятельности, которые используют искусственный интеллект, направлены на упрощение корпоративной работы с информацией различных организаций или упрощения пользования ЭВМ. Но в то же время данная технология нашла свое применения в вопросах, связанных с управлением различными транспортными средствами, которыми привычно пилотировал сам человек.

Для более полного понимания необходимо дать определение беспилотного транспортного средства. Юридическое закрепление нашло понятие «беспилотное воздушное судно» в п. 5 ст. 32 Воздушного кодекса РФ, «беспилотный летательный аппарат» в Указе Президента Российской Федерации от 17 декабря 2011 г. № 1661.

В научной литературе дается понятие беспилотного мобильного средства, под которым понимается искусственный мобильный объект многоразового пользования, не имеющий на борту экипажа (человека-пилота) и способный самостоятельно целенаправленно перемещаться в пространстве для выполнения различных функций в автономном режиме (с помощью собственной управляющей программы) или посредством дистанционного управления[1]. Анализируя данное определение, можно выделить основной признак, который является общим не только в области воздухоплавания, но и для всех беспилотных транспортных средств — способность двигаться частично или полностью самостоятельно, а также с ограниченным вмешательством человека или без него.

Так, в 2022 г. планируется производство 500 комплексов-автопилотов Cognitive Rail Pilot для АО «РЖД», предназначенных для грузовых поездов, которые уменьшат риск возникновения чрезвычайных происшествий по вине человека[2].

---

[1] Беспилотная авиация: терминология, классификация, современное состояние / В. С. Фетисов, Л. М. Неугодникова, В. В. Адамовский, Р. А. Красноперов ; под ред. В. С. Фетисова. Уфа, 2014. С. 13.

[2] Российские поезда оснастят искусственным интеллектом в 2022 году // Известия : сайт. URL: https://tass.ru/ekonomika/13514207 (дата обращения: 10.11.2022).

В Московском метрополитене на Кольцевой и Калининской линиях осуществляют движение поезда, оснащенные автопилотом[1]. Самолеты используют данную технологию в ходе движения по заданному маршруту, а также при взлете и посадке. Но большее распространение по количеству имеют автомобили, обладающие системой автопилота. Машины таких известных мировых производителей, как «BMW», «Volvo» или же «Tesla», управление которыми может осуществляться искусственным интеллектом, уже давно представлены на рынок.

Любой существующий вид транспорта представляет высокий уровень опасности для окружающих и служит источником повышенного риска. В том числе, они могут выступать в качестве предмета преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ). Но в то же время остается проблемным вопрос квалификации дорожно-транспортных преступлений, в которых транспортное средство управлялось автопилотом на основе искусственного интеллекта.

Особую сложность у правоприменителей может вызвать тот факт, что отечественная судебная практика не располагает достаточным количеством прецедентов, связанных с участием данной категории автомобилей. Этот факт в большинстве своем связан с небольшим количеством транспортных средств, обладающих системой автопилота, в Российской Федерации.

Напротив, зарубежная практика обладает большим числом происшествий с участием данной функции. Так, в Соединенных Штатах, в Техасе, автомобиль «Tesla» под управлением автопилота, двигаясь на большой скорости, не успел войти в поворот, съехал с дороги и врезался в дерево, в результате чего погибли два пассажира, которые в момент движения находились на переднем пассажирском и заднем ряде сидений[2].

Особо стоит остановиться на случае, произошедшем в Соединенных Штатах Америки в 2019 г., когда автомобиль марки «Tesla», двигающийся в режиме автопилота, проехал на запрещающий сигнал светофора и врезался в другое транспортное средство марки «Honda», двое пассажиров которого скончались. По данному факту обвинение в непреднамеренном убийстве было предъявлено водителю беспилотного автомобиля, что является первым в практике случаем привлечения к ответственности именно водителя машины с автопилотом[3].

Согласно ст. 8 УК РФ, основанием уголовной ответственности является совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, к которым относятся объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона. Особую сложность при квалификации дорожно-транспортных преступлений с участием беспилотного транспортного средства вызывает характеристика такого элемента, как субъект уголовно-наказуемого деяния. В данной категории составов им выступают лица, совершившие общественно-опасное деяние, способные осознавать фактический характер и общественную опасность своих действий, руководить ими, способные нести ответственность.

Ключевым в данном понятии является слово «лицо», что само по себе исключает возможность привлечения к уголовной ответственности искусственный интеллект

Как отмечает И.Н. Мосечкин, деятельность, осуществляемая полностью или частично искусственным интеллектом, объективно может представлять общественную опасность и причинять вред общественным отношениям, охраняемым уголовным зако-

---

[1] Поезд на автопилоте. Как это работает? Инфографика // Аргументы и факты : сайт. URL: https://aif.ru/dontknows/infographics/poezd_na_avtopilote_kak_eto_rabotaet_infografika (дата обращения: 10.11.2022).

[2] «Автопилот» от Илона Маска: как электрокар Tesla убил двух человек // Газета.ru : сайт. URL: https://www.gazeta.ru/tech/2021/04/19/13564508/tesla_death.shtml?updated (дата обращения: 10.11.2022).

[3] Felony charges are 1st in a fatal crash involving Autopilot // AP News : website. URL: https://apnews.com/article/tesla-autopilot-fatal-crash-charges-91b4a0341e07244f3f03051b5c2462ae (дата обращения: 10.11.2022).

ном[1]. Но в любом случае выступать субъектом должны конкретные лица, в качестве которых могут быть: разработчик искусственного интеллекта; производитель транспортного средства, обладающего искусственным интеллектом; продавец продукции, оснащенной искусственным интеллектом; непосредственный пользователь функции — водитель.

В качестве иных лиц можно выделить тех, кто осуществляет несанкционированный доступ к информации, заложенный в искусственный интеллект автопилота (хакеры, киберпреступники). Данные нарушения имеют место быть с целью умышленного преступления, например: теракта, посредством завладения функции автопилота и последующего столкновения транспортного средства с толпой граждан или совершения иного уголовно-наказуемого деяния.

Несмотря на функциональную безопасность системы автопилота, водитель обязан участвовать в управлении транспортным средством. Данный тезис вытекает из толкования закрепленного в п. 1.2 Правил дорожного движения термина «водитель», под которым понимается лицо, управляющее транспортным средством.

Часть 1 ст. 8 Конвенции о дорожном движении 1968 г. закрепляет, что каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя. В 2016 году данный международный нормативный правовой акт был дополнен положением о том, что транспортные средства могут оборудоваться системами, влияющими на способ управления, если водитель имеет возможность в любой момент перевести их в ручной режим или отключить[2].

Если исключить совершение преступления по вине, заложенной производителем автомобиля, оснащенного автопилотом, или разработчика ИИ для данного транспортного средства, в большинстве случаев ответственность будет возложена на водителя, если он не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий своего действия (бездействия), хотя при необходимой внимательности должен был и мог предвидеть эти последствия.

На сегодняшний день в законодательстве Российской Федерации отсутствует четкое разделение между лицом, совершившим дорожно-транспортное преступление по своей вине либо же по вине автопилота. Отечественная правовая система только начинает вводить понятия «колесные транспортные средства с высокой степенью автоматизации управления».

Одним из первых шагов в направлении адаптации данных транспортных средств в Российской Федерации можно считать Распоряжение Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 535-р «О плане мероприятий («дорожной карте») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет».

На основании указанных фактов можно сформулировать вывод о том, что современное уголовное законодательство РФ отстает в области регулирования отношений, связанных с использованием систем искусственного интеллекта, в том числе функции автопилота.

Большую роль в данном факте играет ограниченное количество транспортных средств, оснащенных данным функционалом, но это не означает, что в ближайшем будущем их число не возрастет. С целью устранения правовых коллизий считается наиболее верным введение изменений в Правила дорожного движения, где будут четко закреплены правила пользования автопилотом в автомобиле, а также в УК РФ, где в гл. 27 будет введен состав преступления с участием автопилота.

---

[1] Мосечкин И. Н. Искусственный интеллект и уголовная ответственность: проблемы становления нового вида субъекта преступления // Вестник СПбГУ. Серия 14, Право. 2019. № 3. С. 465.

[2] Конвенция о дорожном движении : заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г. : текст с изм. на 23 сент. 2014. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

УДК 343.346

Н. К. КУЗНЕЦОВ

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ СТАТЬЕЙ 264 УК РФ ПРИ ОБУЧЕНИИ ВОЖДЕНИЮ И СДАЧЕ ПРАКТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Общественная опасность преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, очевидна и заключается в том, что, лицо, нарушая правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, создает угрозу безопасности движения, объектам транспортной инфраструктуры, а также ставит под угрозу здоровье и жизни людей.

Особую общественную опасность исследуемое преступление приобретает, когда совершается лицом, едва прошедшим обучение вождению, а именно во время прохождения обучения и приобретения навыков вождения транспортным средством на дорогах общего пользования или в период практического экзамена. В случае совершения данного преступного деяния в одной из названных ситуаций закономерно возникает вопрос: кто же подлежит уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: обучаемый вождению, инструктор или экзаменатор (в случаях сдачи практического экзамена)?

В соответствии с диспозицией ст. 264 УК РФ, субъектом данного преступления является вменяемое физическое лицо, достигшее возраста 16 лет, управляющее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством. При этом последнее предназначено для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. По общему правилу, инструктор, проводящий занятия по вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением, несет ответственность за аварию, которую допустил обучаемый.

На это нам указывает, в частности, Верховный Суд Российской Федерации, а именно, о том, что субъектом исследуемого преступления является, в частности, лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением.

Так, в приговоре Ленинского районного суда города Орска Оренбургской области от 30 октября 2019 года по делу №1-134/2019, суд указал, что субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ признается не только водитель, сдавший экзамен на право управления транспортным средством и получивший удостоверение водителя, но и также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением[1].

Нетрудно, например, представить ситуацию, когда обучающийся в силу неопытности ошибочно оценивает обстановку на дороге и неумышленно нарушает правила дорожного движения или эксплуатации транспортного средства (так называемые «извинительные» нарушения), в результате чего наступают тяжкие последствия. При этом следует учитывать, что инструктор несёт ответственность при нарушении обучающимся тех правил дорожного движения, для соблюдения и усвоения которых инструктор и был прикреплен к нему[2].

Приведем еще один практический пример. Так, приговором Златоустовского городского суда Челябинской области от 7 апреля 2017 года по делу № 1-158/2017 был осужден мастер производственного обучения вождению (автоинструктор) Г. по ч. 1

[1] Приговор Ленинского районного суда г. Орска Оренбургской области от 30 октября 2019 г. по делу №1-134/2019 // ГАС «Правосудие» : офиц. сайт. URL: https://sudrf.ru / (дата обращения: 20.11.2022).

[2] Краев Д. Ю. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : лекция для ФППК. СПб., 2019. 44 с.

ст. 264 УК РФ за нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека[1].

Двигаясь вместе с обучаемым лицом на автомобиле, оснащенном двойным управлением, Г. не проконтролировал, не убедился в безопасности осуществляемого обучающимся манёвра в виде разворота, в то время как с учебным автомобилем поравнялся мотоцикл потерпевшего несмотря на то, что в зеркала заднего и бокового вида просматривалась вся проезжая часть. В результате такого маневра был резко пересечен путь движущегося по соседней полосе транспортного средства потерпевшего. Несмотря на попытки потерпевшего лица затормозить, столкновения избежать не удалось. В результате столкновения лицу, движущемуся на мотоцикле, был причинён тяжкий вред здоровью.

Кроме того, приговором Северодвинского городского суда Архангельской области от 14 сентября 2016 года по делу № 1-29/16 была осуждена мастер производственного обучения вождению (автоинструктор) З. по ч. 1 ст. 264 УК РФ за нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека[2].

Двигаясь вместе с обучаемым лицом на автомобиле, оснащенном двойным управлением, З., дав указание обучаемому лицу перестроиться из левой полосы движения в правую, не убедилась в безопасности манёвра, не проверила, не создаст ли данный маневр другим участникам дорожного движения помех, в результате чего произошло дорожно-транспортное происшествие. Стоит учитывать, что положение меняется в ситуации, когда обучаемым сознательно игнорируются указания инструктора и в грубой форме нарушаются правила дорожного движения. В этом случае именно обучаемый подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ. Привлечение к уголовной ответственности и обучаемого, и инструктора возможно, когда правила дорожного движения грубо нарушаются ими обоими.

Кроме того, возникает вопрос, кто подлежит уголовной ответственности в ситуации, когда по вине лица, сдающего экзамен в ГИБДД вместе с экзаменатором, происходит авария с наступлением характерных для ст. 264 УК РФ последствий?

Согласно действующему законодательству, водителем признается лицо, управляющее автомобилем, а также инструктор автошколы, обучающий вождению. Экзаменатор к таковым лицам не относится, соответственно водителем не является несмотря на то, что именно он, как и инструктор, контролирует дублирующие педали. Казалось бы, экзаменатор не будет нести ответственность за совершение экзаменуемым дорожно-транспортного преступления.

Однако практика показывает несколько иное положение дел. Так, гражданин З. во время сдачи практического экзамена на право управления транспортным средством, тронувшись с места, собираясь совершить разворот по указанию экзаменатора, не уступил дорогу попутно движущемуся автомобилю, тем самым спровоцировав аварию. Суд первой инстанции признал виновным З., обязал его компенсировать ущерб автошколе. Однако З. не согласился с позицией суда первой инстанции и подал апелляционную жалобу. Коллегия апелляционного суда оказалась не согласна с решением первой инстанции и отменила его[3].

Так, согласно п. 183 Административного регламента по проведению водительских экзаменов, все команды, касающиеся направления движения и выполнения маневров,

---

[1] Приговор Златоустовского городского суда Челябинской области от 7 апреля 2017 г. по делу № 1-158/2017 // ГАС «Правосудие» : офиц. сайт. URL: https://sudrf.ru/ (дата обращения: 20.11.2022).

[2] Приговор Северодвинского городского суда Архангельской области от 14 сентября 2016 г. по делу № 1-29/2016 // Там же.

[3] За аварию на экзамене в ГАИ ответит инспектор, а заплатит – казначейство // Российская газета. 2022. 03 окт. URL: https://rg.ru/2022/10/03/avariia-popolam.html (дата обращения: 20.11.2022).

должны подаваться заблаговременно, и именно экзаменатор должен контролировать соблюдение курсантом данных требований, перехватывать управление при угрозе аварии[1].

По мнению суда апелляционной инстанции, экзаменатор, нарушив требования Административного регламента МВД по проведению экзаменов, проявил бездействие, ставшее одной из причин дорожно-транспортного происшествия. По мнению суда апелляционной инстанции и обучаемый и экзаменатор виноваты в равной степени, в связи с чем он разделил сумму причиненного дорожно-транспортным преступлением ущерба пополам.

С учетом вышесказанного для приведения судебной практики по данному вопросу к единообразию в научной среде предлагаются несколько вариантов: 1) внести изменения в вышеуказанный Административный регламент МВД таким образом, чтобы дублирующими педалями управлял инструктор, ранее обучающий курсанта вождению; 2) кроме того, предлагается изменение действующего законодательства в части присвоения экзаменатору статуса водителя. Последний вариант потребует также внесение соответствующих изменений в Постановление Пленума Верховного Суда «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».

Подводя итог, следует отметить некоторую неопределенность в уголовном законодательстве, судебной практике в части определения субъекта преступления (ст. 264 УК РФ) в ситуациях, когда авария происходит по вине обучаемого вождению во время сдачи практического экзамена на право управления транспортными средствами. Устранение этого неопределенного правового положения позволит повысить эффективность уголовно-правового противодействия преступному посягательству, предусмотренному в ст. 264 УК РФ, и усилить предупредительный потенциал исследуемой нормы.

УДК 343.346

Е. Р. ЛОПАТЕНКО

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПОСОБНИЧЕСТВА В УГОНЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Жизнь современного человека практически невозможно представить без транспорта. Закономерно, что неотъемлемость использования транспортных средств приводит к высокому числу преступных посягательств, объектами которых выступает как транспортная безопасность, так и непосредственно транспортные средства. Одним из наиболее часто встречающихся преступлений является угон.

Данное преступление нередко выступает еще и криминогенным фактором, способствующим совершению дорожно-транспортных преступлений. Риск совершения ДТП лицом, управляющим угнанным транспортным средством в разы увеличивается.

Статьей 166 УК РФ предусмотрена уголовная ответственность за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон). Квалифицирующими признаками данного преступления является его совершение группой лиц по предварительному сговору (п. «а» ч.2 ст.166 УК РФ) и организованной группой (ч. 3 ст. 166 УК РФ).

Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением

[1] Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения : Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 : текст с изм. и доп. на 21 дек. 2017 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» под объективной стороной данного преступления понимается завладение чужим автомобилем или другим транспортным средством (угон) и поездка на нем, с субъективной стороны данное преступление характеризуется отсутствием намерения присвоить транспортное средство целиком или по частям.

Квалификации по п. «а» ч.2 ст.166 УК РФ подлежит угон транспортного средства в соучастии двумя или более лицами, заранее вступившими в сговор на совершение данного преступления, при наличии хотя бы двух соисполнителей.

Таким образом можно выделить обязательные признаки данного преступления: 1) в состав группы входят не менее двух лиц, являющихся субъектами преступления; 2) сговор об угоне достигается заранее, то есть до начала преступления; 3) как минимум два соучастника являются соисполнителями, то есть совершают действия, непосредственно входящие в объективную сторону преступления.

При определении третьего признака в правоприменительной практике нередко возникают разночтения. Следует понимать, что для совершения объективной стороны угона необязательно непосредственно управлять транспортным средством или даже находиться при этом в его салоне, но необходимо, чтобы выполняемая соучастником функция содействовала завладению транспортным средством и поездке на нем.

Так, Г. и А. вступили в преступный сговор на неправомерное завладение автомобилем без цели хищения, после чего А. получив от неустановленного лица данные аккаунта В. в приложении «Делимобиль», воспользовавшись этими данными, открыл автомобиль и сел на переднее пассажирское сидение. Г. сел за руль данного автомобиля и привел двигатель в рабочее состояние, после чего А. и Г. осуществляли поездки на территории г. Москвы. За содеянное А. и Г. были признаны судом виновными в совершении преступления, предусмотренного п. «а» ч. 2 ст. 166 УК РФ[1].

Если же содействие одного из соучастников выражается в даче советов, предоставлении каких-либо средств, устранении препятствий или в заранее обещанном укрывательстве, такое преступление следует квалифицировать со ссылкой на ч. 5 ст. 33 УК РФ — как пособничество в угоне.

Так, Д., содействуя совершению преступления указаниями и предоставлением средств совершения преступления, передал К. обнаруженные в одежде потерпевшего ключи от замка зажигания автомобиля. Осознавая, что они не имеют права на использование указанного автомобиля, К. и Ц. по указанию Д. проникли в салон автомобиля, куда под их принуждением также сел С., открыв водительскую и пассажирские двери автомобиля, после чего К. запустил двигатель автомобиля посредством поворота ключа в замке зажигания, переданного ему Д. Судом действия Д. квалифицированы по ч. 5 ст. 33 и п. «а» ч. 2 ст. 166 УК РФ[2].

Анализ правоприменительной практики показывает, что до настоящего момента не выработано четких критериев разделения пособничества и соисполнительства при угоне. Так, на примере приведенных приговоров, видно, что в одном случае действия по предоставлению средств, необходимых для завладения автомобилем и начала поездки (данные аккаунта пользователя каршеринга) оцениваются судом как соисполнительство, а в другом случае – предоставление ключей от автомобиля — по существу такого же средства для открытия автомобиля и приведения его двигателя в рабочее состояние – квалифицировано как пособничество. В обоих случаях лицо, осуществляющее указан-

[1] Приговор Таганского районного суда г. Москвы от 14 декабря 2018 г. по делу № 01-0277/2018 // Официальный портал судов общей юрисдикции города Москвы : сайт. URL: https://www.mos-gorsud.ru (дата обращения: 20.11.2022).

[2] Приговор Ростовского областного суда от 31 марта 2021 г. по делу № 2-4/2021 // ГАС «Правосудие» : офиц. сайт. URL: https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.html (дата обращения: 20.11.2022).

ные действия непосредственно не управляет транспортным средством, но при этом находится в салоне автомобиля.

Возникает закономерный вопрос: «Какие различия имеются в указанных ситуациях и как они влияют на квалификацию действий лиц, содействующих совершению угона?»

Ответ кроется в самой конструкции группы лиц по предварительному сговору. Закон не содержит прямого указания на количество соисполнителей в данной модели соучастия. Однако если обратиться к Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 27.12.2002 № 29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое», то можно увидеть позицию, изложенную в п.8 данного постановления, а именно «если организатор, подстрекатель или пособник непосредственно не участвовал в совершении хищения чужого имущества, содеянное исполнителем преступление не может квалифицироваться как совершенное группой лиц по предварительному сговору»[1].

Таким образом, исполнитель и, скажем, пособник, вступившие в сговор на совершение преступления не являются группой лиц по предварительному сговору до момента, пока пособник не предпримет каких-либо действий, относящихся к «непосредственному участию» в совершении преступного деяния. Вместе с тем, ни один источник права не содержит конкретного определения понятия непосредственного участия в преступлении, будь то угон или иное преступное деяние, предусмотренное Особенной частью УК РФ.

Судьи, действуя в соответствии с разъяснениями Пленума Верховного Суда РФ, в каждом конкретном деле принимают отдельное решение о том, считать действия какого-либо лица непосредственным участием или нет.

Так, наблюдение за окружающей обстановкой в большинстве случаев оценивается как непосредственное участие в совершении преступления. Однако если оценивать такую роль в совершении кражи, для состава которой является обязательным критерием тайность совершения преступления, то насколько обоснованно приравнивать к непосредственному участию наблюдение за окружающей обстановкой при совершении угона?[2].

Рассмотрим важность количественного состава соисполнителей с точки зрения правовых последствий. Положение ст. 6 УК РФ закрепляет один из принципов уголовного права – принцип справедливости. Законодатель определил, что наказание и иные меры уголовно-правового характера, применяемые к лицу, совершившему преступление, должны быть справедливыми, то есть соразмерными характеру и степени общественной опасности деяния, обстоятельствам его совершения, а также личности виновного.

Так, лицо, самостоятельно совершившее угон транспортного средства, подлежит ответственности по ч. 1 ст. 166 УК РФ, предусматривающей наказание вплоть до лишения свободы на срок до пяти лет.

В то же время, лицо, задумавшее совершить угон транспортного средства, приискавшее для этого пособника, который сообщил необходимую для совершения преступления информацию, содействовал советами, предоставил требующиеся для взлома автомобиля средства, также является единоличным исполнителем и понесет наказание в пределах той же санкции.

Если же угон совершили два лица, оба из которых непосредственно участвовали в совершении преступления, например, одно из них управляло транспортным средством, а второе разбило стекло для обеспечения доступа в салон, то деяния каждого из них подлежит квалификации по п. «а» ч. 2 ст. 166 УК РФ, предусматривающей наказание до 7 лет лишения свободы.

---

[1] О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 декабря 2002 г. № 29 : текст с изм. и доп. на 29 июня 2021 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Приговор Ленинского районного суда г. Саратова от 16 ноября 2017 г. по делу № 1-394/2017 // Sud-Praktika.ru : сайт. URL: https://sud-praktika.ru/precedent/457277.html (дата обращения: 25.11.2022).

Представляется, что такой подход не может считаться правильным, а назначенное в соответствии с ним наказание — справедливым и соразмерным. Наличие в уголовном законе института соучастия само по себе говорит о признании факта, что согласованность действий и их предварительное планирование, направленное на совершение преступления, обладает повышенной общественной опасностью, а значит, должно влечь более серьезные негативные последствия для соучастников.

Возвращаясь к примерам квалификации действий лиц, содействующих угону, напрашивается вывод о том, что суды вынуждены оценивать содействие преступлению как непосредственное участие тогда, когда в угоне так или иначе участвуют только два лица. Иными словами, суды, признают роль соучастника, непосредственно не выполнявшего объективную сторону угона, но находящегося при совершении преступления и содействующего данному деянию, как соисполнительство, дабы в силу повышенной общественной опасности соучастники понесли более суровое наказание. Если же в угоне участвовали более двух соисполнителей, то аналогичные деяния содействующего совершению преступления лица, не оцениваются как непосредственное участие, и квалифицируются как пособничество.

Указанный пример разночтений в судебной практике не является единственным, в связи с чем представляется необходимым конкретизировать критерии оценки действий лиц, содействующих совершению угона, но не управляющих транспортным средством.

С учетом имеющейся неоднородности судебной практики, необходимо дополнить Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «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» разъяснениями об особенностях квалификации действий соучастников угона, совершаемого как группой лиц по предварительному сговору, так и организованной группой.

УДК 343.346

А. В. ЛЯДОВА

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Законодательство Российской Федерации, в том числе в сфере уголовно-правовых отношений, постоянно совершенствуется и за последние годы претерпело значительные изменения. Это обусловлено тем, что общество не стоит на месте, ведь потребности и интересы участников общественных правоотношений видоизменяются.

В Уголовном кодексе Российской Федерации впервые была выделена специальная глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», содержащая составы указанных в наименовании главы преступлений, в отличие от Уголовного кодекса РСФСР 1960 года, в котором самостоятельной главы не содержалось.

Выделение этих преступлений в самостоятельную главу способствовало уточнению их объективных и субъективных признаков и их унификации.

Далее в период с 2018 года по 2022 год нормы Главы 27 УК РФ претерпели значительные изменения, связанные с попытками законодателя систематизировать уголовное законодательство в этой сфере. Проанализировав изменения, внесенные в главу 27 УК РФ, можно выделить определенные тенденции, которые нашли свое отражение в действующей редакции кодекса.

Во-первых, законодатель конкретизирует и расширяет составы преступлений путем раскрытия их содержания, что способствует более четкому определению круга случаев, к которым должен применяться уголовный закон.

Данную тенденцию можно увидеть при анализе ст.ст. 264, 264.1, 267 УК РФ. Так, в новой редакции ст. 264 УК РФ законодатель расширил список отягощающих обстоятельств, добавив в чч. 2, 4 и 6 следующие квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки: «сопряжен с оставлением места его совершения» и «совершен лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами».

До корректировки данных норм число этих преступлений увеличивалось из года в год. Согласно статистики МВД России, количество зарегистрированных преступлений, связанных с управлением транспортным средством лицом, лишенным права управления, либо не имеющим данного права в 2019 году составило 9 730, в 2020 году – 10 283, в 2021 году – 10 085[1].

Кроме того, законодатель предпринял попытку исключить возможность избежать уголовной ответственности при совершении преступлений, предусмотренных чч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, поскольку теперь они стали относиться к категории тяжких преступлений, из чего следует, что прекращение уголовного дела в связи с примирением с потерпевшим стало невозможным. Более того, законодатель расширил сроки давности привлечения к ответственности лиц, совершивших деяние, предусмотренное статьей 264 УК РФ, – ранее предусматривался срок, равный шести годам лишения свободы, теперь же этот срок составляет восемь лет. Таким образом, уголовная ответственность была ужесточена.

В части 1 ст. 267 УК РФ законодатель добавил ответственность за разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние иных объектов транспортной инфраструктуры. Тем самым законодатель указывает на то, что объектом данного преступления выступает транспортная безопасность. В диспозиции данной нормы был указан дополнительный критерий – умышленная форма вины. Кроме того, в анализируемую норму были добавлены совершенно новые части 2–5. Тем самым законодатель обоснованно предусмотрел различную уголовную ответственность за деяния, перечисленные в части первой указанной статьи, в зависимости от степени причиненного вреда здоровью человека и величины ущерба.

Во-вторых, законодателем в главу 27 УК РФ были добавлены новые преступления, ответственность за которые предусмотрена ст.ст. 264.2 264.3 УК РФ.

Данные изменения были обусловлены необходимостью повышения мер общественной безопасности, поскольку, как свидетельствует статистика, представленная в пояснительной записке к законопроекту № 41607-8 «О внесений изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации», с 2017 года по 2021 год в России увеличились показатели аварийности по вине водителей, лишенных права управления транспортным средством[2].

Так, за 2020 год по части 4 статьи 12.9 КоАП РФ «Превышение установленной скорости движения» было возбуждено 440.435 дел об административных правонарушениях, по пункту 5 статьи 12.9 КоАП РФ – 58 959 дел, а по пункту 4 статьи 12.15 КоАП РФ «Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона» – 596.885 дел. За повторные правонарушения в 2020 было возбуждено 202.142 дела на основание пункта 7 статьи 12.9 КоАП РФ, а по пункту 5 статьи 12.15 КоАП РФ – 44 850[3].

---

[1] Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011—2020 годах : аналитический обзор / Министерство внутренних дел Российской Федерации // Научный центр безопасности дорожного движения : сайт. URL: https://нцбдд.мвд.рф/ (дата обращения: 14.11.2022).

[2] О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (в части установления ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым наказанию и лишенным права управления транспортным средством) : Законопроект № 41607-8 // СОЗД : сайт. URL: https://sozd.duma.gov.ru/search#data_source_tab_b (дата обращения: 15.11.2022).

[3] Там же.

Статистические данные свидетельствуют о том, что более 40 % водителей не останавливает факт привлечения к административной ответственности и они грубо, повторно нарушают правила дорожного движения. Поэтому законодатель ввел новые нормы в главу 27 УК РФ для создания условий для уголовно-правового противодействия данным деяниям.

Важно понимать, что криминализация новых деяний свидетельствует о появлении новых типов взаимоотношений людей в обществе в связи с его динамичным развитием, а также появлением новых объектов этих взаимоотношений. Это связано с необходимостью более результативно контролировать общественные отношения и минимизировать количество преступлений.

В-третьих, законодатель исключил из главы 27 УК РФ преступления, предусмотренные ст.ст. 265 и 269. Например, исключив из главы 27 УК РФ статью 269, предусматривающую уголовную ответственность за нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте магистральных трубопроводов, законодатель объяснил свои действия тем, что по данной статье осуждается незначительное количество лиц по сравнению со ст.ст. 216–217 УК РФ.

Хоть данные нормы и отличаются по своему предмету регулирования, но аналогичны по своему объекту преступного посягательства, что объяснило их унификацию. Кроме того, отметим, что необходимость наличия в тексте УК РФ данного преступления всегда была предметом дискуссии. Так, В.И. Жулев, не соотносил нарушения безопасности трубопровода с транспортными преступлениями, обосновывая это тем, что опасность заключается в самом транспортируемом веществе[1]. Согласимся с тем, что данное преступление действительно прежде всего посягает на промышленную безопасность.

В-четвертых, законодательно усиливается уголовно-правовая ответственность в сфере транспортных преступлений, что четко прослеживается в статьях 264.1, 264.2, 264.3, 267 УК РФ.

Так, по обоснованному мнению И.А. Стрельниковой к проблемам правового регулирования относятся «качественное правового регулирование деятельности автомобильного транспорта, а комплексный анализ действующего транспортного законодательства показывает, что в настоящее время наиболее несовершенным является правовое регулирование деятельности автомобильного транспорта»[2]. В данном случае, как уже говорилось выше, ответственность устанавливается в зависимости от тяжести совершенного преступления и иных квалифицирующих признаков, которые дополнительно предусмотрел законодатель.

Так, Федеральным законом от 14.07.2022 г. № 258-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» введена уголовная ответственность за управление транспортным средством, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутыми административному наказанию или имеющими судимость, что способствовало усилению уголовной ответственности за управления транспортными средствами указанными лицами.

Усиление уголовной ответственности обусловлено тем, что в 2021 году было зарегистрировано 102 124 дел по факту управления транспортными средствами лицами, лишенными права управления. В 2020 г. зафиксирован существенный рост таких правонарушений, судами было рассмотрено более 91 тысяч дел, что на 25 % превысило показатели 2019 г., когда было рассмотрено около 72 тыс. подобных дел[3] .

---

[1] Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. М., 2001. С. 23.

[2] Стрельникова И. А. Правовое регулирование транспортной безопасности // Современное право. 2012. № 1. С. 97.

[3] О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (в части усиления ответственности за нарушение правил

Данные правонарушения характеризуются достаточно высокой степенью тяжести последствий, ведь каждое десятое заканчивается летальным исходом. Каждое девятое дорожно-транспортное происшествие, связанное с выездом на полосу встречного движения, совершено лицами, лишенными права на управление транспортным средством, либо не имеющими такого права, число погибших в таких ДТП в 2020 г. возросло почти на 15 %[1].

Указанное обстоятельство вынудило законодателя пойти на усиление ответственности при совершении данных деяний.

Таким образом, в связи с постоянной работой законодателя над систематизацией уголовного законодательства и решением проблем квалификации транспортных преступлений, а также исходя из современных реалий развития нашего общества, можно с уверенностью утверждать, что современными тенденциями уголовно-правовой политики в сфере транспортных преступлений являются: 1) расширение и конкретизация уже существующих норм; 2) криминализация новых деяний; 3) декриминализация некоторых из них; 4) усиление уголовной ответственности за преступления, совершенные в транспортной сфере.

УДК 343.346

К. Р. ЛЯЛЮШКИНА

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ СУБЪЕКТОМ

Современное общество не может существовать без эффективной транспортной системы, которая является неотъемлемой частью любого государства. Транспорт необходим для развития экономики, создания условий коммуникации населения, а также обеспечения соблюдения конституционных прав граждан. В связи с такой важностью роли транспорта в системе правоохранительных органов РФ выделены отдельные структурные подразделения, которые на постоянной основе занимаются сбором информации и анализом показателей транспортной преступности. Такие данные содержатся в статистических отчетах, имеющих специальную форму: 1ЕГС – «Единый отчет о преступности», 4ЕГС – «Сведения о состоянии преступности и результатах расследования преступлений», 1ФЭТ – система отчета по транспорту, в котором содержатся показатели террористических актов и преступлений экстремистской направленности, а также 1ТР – система МВД, содержащая сведения о железнодорожных, водных, воздушных и других видах транспортных преступлений[2].

Транспортные преступления, закрепленные в главе 27 УК РФ, представляют собой виновно совершенные общественно-опасные деяния, посягающие в процессе движения и эксплуатации транспорта на жизнь и здоровье людей, а также сохранность материальных ценностей.

Диспозиции норм, предусматривающих ответственность за транспортные преступления, являются бланкетными, в связи с этим, помимо УК РФ обеспечение безопасности движения и эксплуатация транспорта регламентируется нормами ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ, Воздушным кодексом РФ, Кодексом водного транспорта РФ, ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

дорожного движения и эксплуатации транспортных средств водителями, лишенными права управления транспортными средствами) : Законопроект № 130391-8 // СОЗД : сайт. URL: https://sozd.duma.gov.ru/search#data_source_tab_b (дата обращения: 15.11.2022).

[1] Состояние и тенденции …

[2] Диканова Т. А. О состоянии преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в 2015—2019 годах // Транспортное право и безопасность. 2020. № 2 (34). С. 85. URL: https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43077217 (дата обращения: 10.11.2022).

от 10.01.2003 № 17-ФЗ, Правилами дорожного движения РФ и Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 28.02.2006), Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве РФ от 31 марта 2002 г., Положением об условиях плавания морских судов по внутренним судоходным путям РФ от 17 января 1996 г. и другими нормативно-правовых актами[1].

Решение проблемы квалификации транспортных преступлений напрямую связано с правильным определением дополнительных признаков специального субъекта преступления, поскольку неточное установление таких признаков может отрицательно повлиять на дифференциацию уголовной ответственности и наказания[2]. Дополнительные признаки, характеризующие специальный субъект, указываются в статьях Особенной части УК РФ.

Анализируя юридическую доктрину, стоит отметить, что признаки субъектов различных видов транспортных преступлений не являются идентичными, кроме того, что во всех случаях субъектом будет являться вменяемое физическое лицо. В первую очередь разница заключается в возрастных границах уголовной ответственности, а также в наличии других специальных признаков, характеризующих субъект рассматриваемых преступлений[3], в том числе, в осуществлении тем или иным лицом организационно-распорядительных или административно-хозяйственных функций.

Некоторые правоведы выработали особый подход к установлению признаков специального субъекта. Так, Н.И. Пикуровым разработан алгоритм для определения дополнительных признаков субъекта, состоящий из трех шагов: во-первых, следует выяснить точные функциональные обязанности лица, которые оно выполняло на момент совершения преступления; во-вторых, разъяснить какие источники права регулируют эти обязанности; в-третьих, определить была ли выполнена надлежащим образом процедура допуска лица к исполнению им его трудовых обязанностей, приступило ли лицо фактически и юридически к выполнению работ, оформлено ли это по документам в установленном порядке[4].

В частности, одним из самых дискуссионных вопросов среди ученых-юристов является проблема определения субъекта преступления в ст. 263 и ст. 264 УК РФ.

Закрепленные в статье 263 УК РФ нормы предусматривают наказание за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена.

Объективная сторона указанного состава преступления выражается:

а) в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации, данных видов транспорта;

б) деянии, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (ч. 1), деянии, повлекшем по неосторожности смерть человека (ч. 2), а также смерть двух или более лиц (ч. 3);

в) причинно-следственной связи между нарушением и указанными тяжкими последствиями.

Ранее в диспозиции ч. 1 ст. 263 УК РФ было также закреплено причинение среднего вреда здоровью человека, однако ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» от 08.12.2003 №162-ФЗ данное положение было исключено.

---

[1] Научно-практическое пособие по применению УК РФ // под ред. В. М. Лебедева. М., 2005. С. 605.

[2] Павлов В. Г. Проблемы квалификации транспортных преступлений со специальным субъектом // Ленинградский юридический журнал. 2006. № 1 (5). С. 117—133.

[3] Шарапов Р. Д., Шатилович С. Н., Зворыгина С. А. Субъект транспортного преступления : монография. Тюмень, 2018. С. 18.

[4] Пикуров Н. И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями. М., 2009. С. 236.

Для решения рассматриваемой проблемы квалификации транспортного преступления необходимо определить каким является субъект упомянутого ранее состава преступления – общим или специальным.

В.Г. Беляев[1] и А.И. Коробеев[2], считают, что субъект данного состава преступления обладает только общими признаками. Их позиция обусловлена тем, что закрепленная в диспозиции ст. 263 УК РФ формулировка «…лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности…» не дает четкого понимания того, обладает ли субъект, совершивший преступление по указанной статье, специальными признаками. По мнению авторов, это может быть не только водитель самого транспорта (железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного или метрополитена), но и работник вспомогательных или смежных служб, не находящийся на транспорте, однако, обязанный соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации перечисленных ранее видов транспорта.

Таким образом, принятие того факта, что лицо, совершившее преступление по ст. 263 УК РФ, является специальным субъектом[3] может в дальнейшем привести специалистов к неверной квалификации рассматриваемого преступления, а также к возникновению проблем при установлении уголовной ответственности. Однако в юридической литературе существует и противоположное данному мнение, которое является более правильным.

Представляется, что субъектом ст. 263 УК РФ выступает лишь то лицо, которое было зачислено на работу в транспортное предприятие, будь то воздушное, железнодорожное, морское и внутреннее водное либо метрополитен, и которое нарушило правила безопасности движения и эксплуатации указанных видов транспорта.

Следовательно, в силу специфики своей работы и занимаемой должности субъект обладает не только общими признаками, но и дополнительными. Исходя из этого, таким субъектом могут быть пилот самолета, авиадиспетчер, машинист поезда или контролер, диспетчер железнодорожного транспорта, радист, механик, капитан корабля, штурман и многие другие. Данной позиции придерживаются такие ученые-юристы, как В.Н. Кудрявцев[4], А.И. Чучаев[5] и А.В. Рагулина[6].

Таким образом, если субъект не обладает определенными ранее специальными признаками, то его противоправное деяние будет квалифицироваться по другим статьям УК РФ. Однако теперь возникает вопрос, с какого возраста по данному преступлению наступает уголовная ответственность.

Согласно ч. 1 ст. 20 УК РФ уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее ко времени совершения преступления шестнадцатилетнего возраста. Между тем, как показывает практика, определенные навыки, знания и требуемый опыт, необходимые для допуска к осуществлению движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, человек приобретает в более зрелом возрасте, так как получение обязательного профессионального образования для работы на государственных или частных транспортных предприятиях обычно завершается после восемнадцати лет.

---

[1] Беляев В. Г. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. А. И. Бойко. Ростов н/Д., 1996. С. 537.

[2] Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 107.

[3] Павлов В. Г. Квалификация преступлений со специальным субъектом. СПб., 2011. 372 с.

[4] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / С. В. Бородин, О. Л. Дубовик, С. Г. Келина [и др.] ; под ред. А. В. Наумова. М., 1996. С. 648.

[5] Чучаев А. И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации с постатейными материалами и судебной практикой. Ростов н/Д., 2002. С. 648.

[6] Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под ред. А. И. Рарога. М., 2004. С. 459.

В связи с этим более целесообразным решением будет закрепление в законодательном порядке в ст. 263 УК РФ возраста для привлечения к уголовной ответственности — 18 лет, что будет являться еще одним дополнительным признаком субъекта названной нормы.

Согласно официальным статистическим данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, на территории РФ только за 2022 год было совершено 103 312 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых около 11 501 человек погибли, а 130 698 человек получили ранения различной степени тяжести[1]. Большая часть таких ДТП является последствием совершенного преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Объективная сторона данного состава преступления выражается:

а) в нарушении лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;

б) причинении тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека (ч. 1) либо смерть одного (ч. 3), двух или более лиц (ч. 5);

в) причинно-следственную связь между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства и наступившими последствиями.

Согласно Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25, под «другим механическим транспортным средством» понимаются автобусы, троллейбусы, мотоциклы, квадроциклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины[2].

Для решения поставленной проблемы квалификации транспортного преступления необходимо провести анализ субъекта рассматриваемого преступления.

Субъектом преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Таким субъектом может быть, как и профессиональный водитель, сдавший экзамен и получивший удостоверение на право управления указанным видом транспорта, так и лицо, не имеющее водительских прав. Стоит заметить, что не имеет значения, управляло лицо принадлежавшим ему транспортным средством либо же тем, которое ему было вверено другим физическим лицом или государственной, общественной, коммерческой или иной организацией. Помимо этого, субъектом будет считаться лицо, которое своевольно воспользовалось чужим автотранспортным средством и совершило преступление[3].

Таким образом, согласно вышесказанному, субъектом преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ может являться только то лицо, которое на момент совершения общественно-опасного деяния находилось за рулем транспортного средства. Это будет основным признаком субъекта данного преступления.

Стоит обратить внимание на то, что если водитель совершил преступление при ремонте транспортных средств или при нарушении правил производства определенных ра-

---

[1] ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 15.11.2022).

[2] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Павлов В. Г. Квалификация преступлений …

бот, будь то дорожные, погрузочно-разгрузочные, строительные, сельскохозяйственные или иные, а также правил техники безопасности и правил охраны труда во время управления транспортом, то данное преступное деяние будет квалифицироваться по соответствующим статьям УК РФ, в том числе по ст. 143 УК РФ[1].

Однако у этого правила есть свои исключения. Так, если лицо, находящееся за рулем и нарушившее правила движения и эксплуатации транспорта, является военнослужащим, управляющим боевой, специальной или транспортной машиной, то оно будет выступать в качестве специального субъекта воинского преступления, квалифицирующегося по ст. 350 УК РФ.

На практике встречаются и другие спорные вопросы при квалификации специального субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Стоит рассмотреть ситуацию, когда преступное деяние произошло на учебном транспорте, за рулем которого было два человека – ученик и инструктор.

Анализ научных работ, посвященных данной проблеме, показал, что однозначного ответа среди правоведов на этот вопрос нет. С одной стороны, по общему правилу при нарушении учеником правил безопасности движения ответственность несет инструктор. С другой стороны, положения п. 21.2 ПДД не снимают обязанность с ученика соблюдать правила дорожного движения, а потому, в случае совершения дорожно-транспортного происшествия – он не освобождается от административной или уголовной ответственности. Поэтому при квалификации преступления и определении специального субъекта решающую роль будет играть наличие в поведении у того или иного субъекта субъективной и объективной стороны состава транспортного преступления по ст. 264 УК РФ. Следовательно, субъектом могут выступать как ученик, так и инструктор[2].

На наш взгляд, исключение указанных нами выше проблем квалификации транспортных преступлений со специальным субъектом даст положительный эффект для правильной квалификации указанных составов.

УДК 343.346

А. Д. МАГОМЕДКАМИЛОВА

ХИЩЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ, СОЗДАЮЩИЕ УГРОЗУ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Прежде чем вести речь о состоянии преступности, связанной с хищениями на железнодорожном транспорте, необходимо уточнить понятие железнодорожного транспорта, которое на протяжении последних лет в разных сферах деятельности трактовалось неодинаково. В данном случае мы полагаем целесообразным основываться на законодательном определении данного термина.

Так, согласно ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте», железнодорожный транспорт подразделяется на два вида:

а) железнодорожный транспорт общего пользования – производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками;

---

[1] Павлов В. Г. Проблемы квалификации …

[2] Шарапов Р. Д., Шатилович С. Н., Зворыгина С. А. Указ. соч.

б) железнодорожный транспорт необщего пользования – совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также другое имущество и предназначенных для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров или для собственных нужд.

Сразу заметим, что объем железнодорожного транспорта необщего пользования значительно меньше, чем общего пользования. Однако для нашего исследования это обстоятельство значения не имеет, поскольку и то, и другое охватывается понятием железнодорожного транспорта. Важнее понять, что законодатель включает в понятие инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В той же норме указанного федерального закона указывается, что инфраструктура железнодорожного транспорта – это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

Как видно, железнодорожный транспорт – это далеко не только собственно поезда, передвигающиеся по рельсовым путям. И поэтому территориальное пространство, являющееся местом совершения преступления, охватывает в себя также достаточно обширный перечень наземных недвижимых объектов. Тем не менее основную специфику железнодорожному транспорту придает именно подвижный состав, в связи с чем уточняем, что железнодорожный подвижной состав – это локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав (ч. 2 ст. 2 закона о железнодорожном транспорте).

Однако и здесь нужно сделать оговорку, согласно которой, как показывает наше исследование, подавляющая часть хищений грузов из подвижного состава (94,3 %), совершаются в тот момент, когда подвижной состав неподвижен, то есть находится на плановой остановке, в ремонте, в ожидании загрузки товара или, напротив, разгрузки и т.д. Такие показатели вполне объяснимы – совершить хищение из двигающегося вагона значительно сложнее, а что касается промышленных грузов и разного рода товаров – зачастую и невозможно.

Сегодня статические данные о количестве и видах совершаемых преступлений на транспорте издаются без разбивки по видам транспорта. В 2021 году на транспорте было совершено 14 379 преступлений (рост 17,4 % по сравнению с 2020 г.). При этом разбоев было совершено 28 (рост на 3,7 %), грабежей – 228 (рост 9,6 %), краж – 12 060 (рост 20,6 %), актов мошенничества – 1 554 (рост 16,3 %), кража грузов на транспорте – 1 552 (рост 13,9 %)[1].

Взывает удивление огромный рост мошенничества на транспорте. Мы не встретили в литературе объяснений этому факту. Не имея в виду подробный анализ этого факта, выскажем лишь предположение, что такое могло случиться в результате исключения из УК РФ ст. 200 (обман потребителей) известным законом от 8 декабря 2003 г., в результате чего действия, которые ранее подпадали под ст. 200 УК РФ (здесь основной признак, который позволял это делать, заключался в обмане как средстве совершения преступления) стали квалифицироваться как мошенничество.

[1] Статистика преступности в России в 2019—2021 гг. // Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://мвд.рф/reports?ysclid=l6q4dhyte9275115801 (дата обращения: 10.07.2022).

Также обращает на себя внимание существенный спад хищений на транспорте в 2020 году и существенный их рост в 2021 году. По нашему мнению, данное обстоятельство связанно с введением в стране ограничительных мер в связи с распространением COVID-19, повлекшим сокращение пассажиропотока и грузоперевозок в целом по стране и международным направлениям. После отмены ограничительных мер и постепенного возращения перевозок на «доковидный» уровень (2019 года) произошло даже некоторое увеличение количества преступлений на транспорте, в целом, и хищений в том числе.

Одной из острых проблем остается проблема хищений товарно-материальных ценностей, имущества и непрекращающихся фактов несанкционированных вмешательств в деятельность железнодорожного транспорта. Отсутствие нормативных правовых актов по установлению государственного регулирования в сфере заготовки, переработки и реализации лома цветных и черных металлов не позволяет органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, вести эффективную работу по предупреждению краж и незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта[1]. В результате железная дорога является постоянным объектом устремлений сборщиков металлолома.

Нами проведен анализ статистических данных по хищениям на железнодорожном транспорте с 2006–2018 года (объем нашего исследования не дает возможности представить её в развернутом виде), то здесь можно заметить, что в 2008 году произошел перелом в сторону снижения преступности на железнодорожном транспорте, в том числе и хищений.

Тенденция снижения хищений и в целом всей преступности на транспорте с 2008 г. до настоящего времени не должна питать иллюзий, поскольку в решающей степени указанное снижение обусловлено тем, что согласно принятому в мае 2008 г. изменению в КоАП РФ, мелким стало считаться хищение, стоимость ущерба при котором составляет не более одной тысячи рублей, в то время как до этого данный рубеж составлял всего сто рублей и если ранее огромное число хищений квалифицировались по ч. 1 ст. 158 УК РФ (а на железнодорожном транспорте преобладают кражи, близкие к мелким), то в настоящее время – по ст. 7.27 КоАП РФ. Нужно иметь в виду также значительный уровень латентности хищений на железнодорожном транспорте.

Подытоживая, нужно констатировать, что в последние годы состояние преступности на транспорте, находящемся в ведении транспортной полиции, характеризуется «синусоидой», когда, начиная с 2003 г., общее количество преступлений росло, в том числе хищений, а затем стало наблюдаться снижение. Пик пришелся на 2007 г., когда было зарегистрировано 83838 преступлений, из которых 29918 составили хищения. Рост коснулся всех форм хищения примерно в равных пропорциях. С 2008 г. наблюдается снижение регистрируемой преступности. Эта тенденция была продолжена и в исследуемый нами период 2019-2021 годов. Вместе с тем официальная статистика не учитывает латентную преступность, которая достигает 40% от фактически совершенных хищений, в связи с чем указанное статистическое снижение преступных хищений на транспорте не может служить основанием для однозначно позитивных оценок в борьбе с этим видом преступности против собственности.

Есть также основание полагать, что статистическое увеличение преступности в определенной степени было следствием ужесточения служебной дисциплины среди сотрудников органов внутренних дел и соответственно более строгой регистрации происшествий, о чем свидетельствует корреляция динамики преступности на транспорте с динамикой общей преступности в России.

[1] Преступность и правонарушения (1999—2003). Статистический сборник. М., 2004. 179 с.

УДК 343.346

А. Ю. МАКСИМОВА

ПРОБЛЕМА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРЕЮДИЦИИ В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ НА ПРИМЕРЕ СТАТЬИ 264.1 УК РФ

Уделяя должное внимание тем противоправным деяниям, степень общественной опасности которых при их неоднократном совершении значительно повышается, российский уголовный закон активно использует институт административной преюдиции. Сегодня можно увидеть, что каждая новостная лента содержит информацию о новых статьях Уголовного кодекса Российской Федерации, которые предусматривают уголовную ответственность, содержащую признаки административной преюдиции.

Административная преюдиция в уголовном праве — это межведомственный институт, правовая природа которого заключается в совершении административного правонарушения, одновременно служит основанием для привлечения к уголовной ответственности за повторное совершение повторного однородного административного правонарушения в случаях, предусмотренных уголовным законом[1].

С точки зрения Е.В. Ямашевой, сущность административной преюдиции заключается в привлечении к уголовной ответственности, если деяние совершено в течении определенного периода времени после наложения одного или двух административных взысканий за такое правонарушение.[2]

Включение норм с административной преюдицией в Уголовный кодекс Российской Федерации встретило неоднозначную реакцию научного сообщества. Противники административной преюдиции в уголовном праве считают, что ее наличие в нормах уголовного права противоречит конституционному принципу, в соответствии с которым никто не может быть повторно осужден за одно и тоже правонарушение.

В противовес сторонники административной преюдиции утверждают, что при административной преюдиции в норме уголовного права повторного осуждения за предыдущее правонарушение не происходит, так как имеются два факта нарушения различных правовых норм: нормы КоАП РФ, по которой лицо привлечено к административной ответственности, и нормы УК РФ, наказывающей за преступление[3]. Признаки первого деяния не включаются в объективную сторону состава преступления, они составляют лишь условие уголовной ответственности. Таким образом, в случае повторного совершения правонарушений преступлением следует считать последнее деяние, совершенное, несмотря на предупреждение лица о недопустимости его совершения путем применения к нему административного наказания.

1 июля 2015 года вступил в силу Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ, вносящий изменения в Уголовный кодекс Российской Федерации об уголовной ответственности в области безопасности дорожного движения. В частности, в УК РФ стала фигурировать статья 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Норма содержит административную преюдицию, и ее нормативное содержание дает основание выделить объективный признак, характеризующий деяние, — это повторность совершённого лицом административного проступка

[1] Гошаев И. М. Административная преюдиция в уголовном законодательстве: понятие и виды // Вестник Московского университета МВД России. 2016. № 7. С. 82.

[2] Ямашева Е. В. К вопросу о восстановлении института административной преюдиции в уголовном праве России // Российское право. 2009. № 10. С. 69—79.

[3] Колосова В. И. Административная преюдиция как средство предупреждения преступлений и совершенствования уголовного законодательства // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. 2011. № 5. С. 246—254.

и субъективный признак, выражающийся в том, что к лицу ранее правомерно применялись меры административного взыскания за административный проступок и при этом не истекли сроки давности административной наказуемости[1].

До включения в УК РФ ст. 264.1 ответственность за повторное управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, наступала по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, которая была признана утратившей силу. При этом повторность определялась согласно общему правилу, которое устанавливается ст. 4.6. КоАП РФ — в случае выявления участника дорожного движения, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, который, согласно административному законодательству, совершает такое нарушение повторно, должно было быть возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ. При этом не имело значения, истек ли срок лишения нарушителя специального права по первому факту или нет.

Фиксация и установление состава ст. 264.1 УК РФ происходят исключительно на начальных стадиях административного производства (возбуждение дела об административном правонарушении, административное расследование). Так, «при выявлении водителя с признаками опьянения должностное лицо ГИБДД первоначально обязано возбудить дело об административном правонарушении, применяя при этом меры обеспечения производства по делу (направление на медицинское освидетельствование, отстранение от управления транспортным средством). После этого в режиме реального времени, используя доступ уполномоченных сотрудников к оперативно-справочным учетам, должностное лицо устанавливает факт повторности и в случае ее установления относит рассматриваемый материал к разряду состава преступления».

Для квалификации действий по ст. 264.1 УК РФ необходимо установить, что лицо подвергалось административному наказанию за управление транспортным средством, а равно за отказ от прохождения медицинского освидетельствования, и вновь совершило любое из указанных двух правонарушений в течение срока погашения административного наказания. Субъектом преступления является лицо, имеющее непогашенную судимость за преступление, предусмотренное частями 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, а также ст. 264.1 УК РФ, если оно совершило любое из правонарушений: управляло транспортным средством в состоянии опьянения или отказалось от медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Опьянение может быть следствием употребления разрешенных к применению лекарственных препаратов. Проблема в том, что во многих лекарствах в минимальных дозах содержатся те или иные наркотические или психотропные вещества, но эти лекарства общеупотребимые в тех или иных случаях.

Глава Госавтоинспекции г. Москвы Быков предложил Минздраву России создать реестр медицинских препаратов, при употреблении которых за руль садиться противопоказано. Он выразил пожелание, чтобы эти препараты были помечены соответствующими значками, например, такими как перечеркнутый автомобиль в красном кружке.

По словам руководителя Госавтоинспекции после того, как список будет сформирован, можно будет переходить и к вопросу о прямом запрете таких лекарств для водителей. Перед созданием же такого реестра необходимо проанализировать судебную практику, связанную с лишением прав водителей за прием тех или иных лекарственных препаратов.

---

[1] Ильин И. В., Шевченко О. А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» (административно-правовые и уголовно-правовые аспекты) // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. 2016. № 3. С. 138—142.

Кроме того, до сих пор не решен вопрос — какое время должно пройти после употребления лекарственного препарата. Согласно действующим стандартам, водителя признают пьяным, если его направили на медосвидетельствование спустя три дня после употребления корвалола. Препарат уже не оказывает никакого воздействия на организм, но барбитураты, входящие в его состав, остаются в крови и других выделениях человека. Только тот факт, что они там есть, — достаточное основание признать водителя в состоянии наркотического опьянения. Конечно, этот вопрос должен быть решен в нормативных правовых актах или же закреплен в инструкции к каждому лекарственному препарату.

Следует обратить внимание на Постановление Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда» в котором говорится: «Использование в смежных отраслях права единых признаков специального субъекта ответственности, дающих основание считать его лицом, употреблявшим вызывающие алкогольное опьянение вещества, равно как и одинаковая оценка управления таким лицом транспортным средством как представляющего серьезную опасность для участников дорожного движения согласуются с принципами юридического равенства и справедливости.

Конкретизация же признаков наличия в организме водителя минимального уровня этилового спирта, по достижении которого он признается находящимся в состоянии опьянения, призвана исключить его произвольное привлечение к ответственности и сама по себе не противоречит требованиям правовой определенности»[1].

Для того чтобы правильно применять административную преюдицию в уголовном праве, особенно при применении статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации, предлагается:

1) названные деяния, взятые строго в отдельности, преступлениями не являются. Преступлением считается лишь повторное, последнее деяние, совершенное несмотря на предупреждение лица о недопустимости его совершения путем применения к нему административного наказания;

2) указанные деяния должны быть совершены в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию. Согласно ст. 4.6 КоАП РФ лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

Концепция административной преюдиции в уголовном праве в последнее время приобретает все большую актуальность. В этой связи следует изложить следующие рекомендации по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения:

1. В целом следует провести ревизию норм УК РФ, которые имеют отношение к административной преюдиции.

2. Представляется возможным всё же внести в УК РФ понятие «уголовный проступок» для норм с административной преюдицией и исходя из этого дополнить ст. 15.1 Федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации в связи с введением понятия

[1] По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 2018 г. № 17-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

уголовного проступка» ст. 264.1 УК РФ. Так как уголовный проступок содержит все признаки преступления, в том числе является общественно опасным.

3. Необходимо проверять правильность квалификации административных правонарушений и законность назначения административного наказания за его совершение.

4. Необходимо улучшить диагностику опьянения. В настоящее время определено, что наличие лекарств в организме находится на уровне возможности вообще их определения. Необходимо не только определить, есть ли в организме определенные вещества, но и определить адекватность поведения человека при их наличии. Другими словами, необходимо определить, действительно ли он находится в состоянии опьянения или нет.

УДК 343.346

П. Д. МАРТЫНЕНКО

КРАЙНЯЯ НЕОБХОДИМОСТЬ В СОСТАВАХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ (НА ПРИМЕРЕ СТАТЬИ 270 УК РФ)

К угрозам транспортной безопасности чаще всего относят такие факторы, как недостаточная квалификация лиц, управляющих движением или занятых на различных уровнях управления транспортной деятельности, экипажа, персонала транспортного объекта.

Так, статья 270 УК РФ усматривает наказание за неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие, которую относят к группе преступлений в сфере функционирования транспортных средств. Объективная сторона данного преступления изначально выражается в форме бездействия, которая подразумевает невыполнение капитаном судна помощи лицам, находящимся на море, реке или ином водном пространстве, которым угрожает опасность. Оказание данной помощи является для капитана морского, рыбопромыслового судна, судна смешанного плавания: река-море, внутреннего водного транспорта обязанностью, которая регламентируется как внутренним законодательством, так и международными конвенциями.

В первую очередь капитан судна руководствуется Уставом службы на судах Министерства речного флота РСФСР от 30.03.1982 г., где в абз. 73 сказано, что «Капитан обязан, если он может это сделать, не создавая опасности для своего судна, экипажа и пассажиров: оказать помощь любому судну и обнаруженному на воде лицу, которому угрожает гибель; следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие», а также Указом Президента РФ «Об утверждении Корабельного устава Военно-Морского Флота» от 31.07.2022 г., Кодексом внутреннего водного транспорта РФ, Кодексом торгового мореплавания РФ, Брюссельской Конвенцией 1910 г., Женевской конвенции об открытом море 1958 г., СОЛАС-74, Конвенцией о спасении 1989 г. Во всех перечисленных законах и конвенциях, указывается на то, что капитан обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа, своих пассажиров, оказать помощь любому лицу, находящемуся на море.

Что же тогда подразумевается под понятием «без серьезной опасности»? Под данным понятием понимаются действия капитана, которые в результате не приведут к гибели собственного судна, экипажа или пассажиров. Но, также необходимо учитывать реальную возможность капитана судна оказать помощь, то есть учитывать объективные обстоятельства, исключающие возможность выполнения предписанных обязанностей, а именно: непреодолимая сила, физическое или психическое принуждение, местонахождение, метеоусловия, технические характеристики судна и техническую возможность судна, которое должно оказать помощь.

На данный момент по рассматриваемой статье за весть период существования уголовного кодекса Российской Федерации вынесено 3 обвинительных приговора, 2 из которых связаны с гибелью теплохода «Булгария» в 2011 году под Казанью, где рядом с местом крушения проходили два сухогруза: «Арбат» и «Дунайский-66», капитанов которых впоследствии обвинили в совершении преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, дело приобрело резонансный характер. Судебные процессы по обвинению капитанов в совершении преступления длились несколько месяцев, в ходе которых были опрошены выжившие потерпевшие, свидетели и эксперты. По итогу капитанов приговорили к выплате штрафа. Если капитан сухогруза «Арбат» свою вину признал частично, прокомментировав это тем, что у него не было спасательных средств для оказания помощи, а также погодные условия не позволяли подойти ближе к месту крушения, но действительно надо было хотя бы остановиться, то в действиях капитана сухогруза «Дунайский-66» следует разобраться.

Теплоход «Дунайский-66» с двумя груженными баржами шел навстречу теплоходу «Булгария» и оказался рядом в тот момент, когда тот терпел крушение. Капитан Дунайского стал действовать по инструкции: сбавил ход, заглушил двигатель, объявил тревогу «человек за бортом», связался с теплоходом «Арабелла», проходящим мимо, сообщив о ситуации и предложил свою помощь, но участвовать в спасательной операции не стал, посчитав это не целесообразным, так как его судно продолжало движение по инерции, что могло создать еще большую опасность для плотов с людьми, терпящих бедствие, где баржа бы снесла плоты, либо их затянуло бы под винты сухогруза. Погодные условия: дождь, шквалистый ветер, высокие волны, плохая видимость, так же не позволяли подойти сухогрузу ближе.

Возникает вопрос, правильно ли квалифицировали действия капитана «Дунайский-66» по статье 270 УК РФ, или все же он действовал в пределах крайней необходимости?

Под крайней необходимостью понимается вынужденное совершение гражданином действий, заведомо связанных с причинением вреда объектам уголовно-правовой охраны с целью устранения опасности, угрожающей индивидуальным и коллективным интереса, если эта опасность в данной обстановке не может быть устранена другими средствами или если причинение вреда соответствует характеру опасности и обстановке ее устранения[1]. Теория уголовного права выделяет ряд условий, определяющих состояние крайней необходимости и правомерности действий при ее осуществлении.

Одним из условий правомерности крайней необходимости является наличие общественной опасности правоохраняемым интересам, и если перечень этих интересов не ограничен, то в данном рассматриваемом примере затрагиваются интересы личности, а точнее группы лиц. Теплоход «Булгария» был технически не подготовлен для перевозки пассажиров, а именно: корпус был старым и проржавевшим, количество шлюпок не соответствовало количеству людей, находящихся на борту, градус накренения судна изначально превышал допустимого, капитан был недостаточно компетентен, так как позволил экипажу выйти в рейс во время штормового предупреждения, и не проконтролировал, чтобы иллюминаторы в каютах в таких погодных условиях были закрыты. Все эти источники создали угрозу наступления опасных последствий, в частности для жизни людей, находящихся на борту теплохода.

Опасность не просто существовала в данном случае, а она имела ряд признаков, благодаря которым можно отнести ее к следующим условиям крайней необходимости. Опасность была реальной, действительной и неустранимой, то есть ее невозможно было устранить без причинения вреда меньшего по размеру. Событие происходило летом

[1] Энциклопедия уголовного права. [В 35 т.]. Т. 7. Обстоятельства, исключающие преступность деяния / отв. ред. В. Б. Малинин. СПб., 2007. С. 251.

2011 года в определенное время суток, когда сухогруз «Дунайский-66» шел навстречу теплоходу «Булгария», который на тот момент уже терпел бедствие, корпус постепенно уходил под воду, а шлюпки и плоты с людьми плавали по поверхности. То есть угроза гибели пассажиров Булгарии уже возникла, до того, как сухогруз подошел к месту крушения, но еще не прекратилась, потому что они так и находились в небезопасных шлюпках. Без причинения вреда охраняемым законом благом устранить опасность иными средствами не представлялось возможным. В данном случае вред заключался в том, что капитан теплохода «Дунайский» не оказал помощи людям, терпящим бедствия. Данные обстоятельства создали для него условия действовать в пределах крайней необходимости.

Деяние, совершенное капитаном сухогруза, было допустимым, вынужденным и обязательным с точки зрения условий правомерности действий при крайней необходимости. Командиром Дунайского не была выполнена обязанность, предписанная законом, а именно: оказание помощи судну, терпящему бедствие, но зато это не привело к еще более опасным последствиям. В этом и заключается осуществление крайней необходимости путем бездействия, которое усиливается объективной стороной состава преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ. Однако капитан предпринял все возможные с его стороны меры для оказания помощи, а именно сообщил информацию о тонущей Булгарии, находящемуся рядом теплоходу «Арабелла», который имел большую возможность подойти ближе к месту крушения и оказать помощь людям, находящимся в воде. Дунайский снизил ход, а затем и вовсе заглушил двигатель, объявил тревогу «человек за бортом», после чего его экипаж начал расчехлять спасательную шлюпку, которая была одна на сухогрузе. Но все эти действия не увенчались бы успехом, а только привели бы к еще большей трагедии, если бы капитан не принял решение отвести судно в сторону от места крушения. Теплоход «Дунайский-66» имел две груженные баржи длинной 270 метров с грузом вестом 8,5 тысяч тонн, которые после остановки двигателя, становятся неуправляемыми и продолжают двигаться по инерции, поэтому если бы сухогруз подошел к месту крушения пассажирского теплохода, то баржа снесла бы ряд шлюпок, увеличив тем самым количество жертв.

Сухогруз не предназначен для подобных спасательных ситуаций, так как на борту его находились лишь 9 член экипажа и одна спасательная шлюпка, которую, чтобы спустить на воду требуется около 15 минут. Одним из вариантов было решение отойти на безопасное расстояние, отцепить и зафиксировать баржи, а потом только подойти к тонущему теплоходу и произвести спасательную операцию, но это бы заняло 1−3 часа времени. То есть, из этого следует, что технической возможности у сухогруза «Дунайский-66» прийти на помощь судну, терпящему бедствие, не было, поэтому целесообразным было решение капитана Дунайского, заключавшееся в том, чтобы отойти на безопасное расстояние от места крушения и ждать, не потребуется ли от него помощи во время спасательной операции теплохода «Арабелла». Тем самым капитаном был причинен вред меньший вреда предотвращенного. Ведь если бы Дунайский подошел к шлюпкам, могло выжить не 79 пассажиров, а гораздо меньше.

По освещенному событию было дано несколько интервью коллег капитана, экспертов, которые утверждают, что Егоров (капитан сухогруза «Дунайский-66») действовал верно, дабы не причинить еще больший вред и тяжких последствий. Даже капитан Арабеллы до начала спасательной операции говорил, чтобы тот отошел на безопасное расстояние.

Как правило, крайняя необходимость квалифицируется наличием действий лица и прямого умысла. Но в данной ситуации, можно опровергнуть этот факт, так как Егоров действовал в пределах крайней необходимости, путем бездействия, дабы не причинить еще больший вред. И если при прямом умысле одним из критериев является то, что субъект предполагает и желает наступление противоправных последствий, то в данном случае

Егоров мог предполагать, но не желал наступление подобных событий, имея на это косвенный умысел.

Таким образом, капитан судна Дунайский действовал в пределах крайней необходимости, предпринял все имеющиеся у него возможности по оказанию помощи людям, терпящим бедствие. И, если рисков для гибели его судна, экипажа или пассажиров не было, то была другая причина, тоже достаточно существенная – отсутствие технической возможности подойти ближе к месту крушения из-за габаритов судна, загруженности баржи, метеорологических условий. Поступи он иначе, это привело бы к еще большим жертвам, и тогда его действия попадали бы под квалификацию более тяжкой статьи.

Что касается ст. 270 УК РФ, то она достаточно мало применяется на практике. По общему правилу серьезная опасность относится только к тем случаям, если она представляет угрозу судну или экипажу, проводящему спасательную операцию, но, к сожалению, не учитываются иные факторы при оказании помощи, например, такие как погодные условия, габариты судна, глубина водного пути, количество спасательной атрибутики. Это не маловажные критерии, которые дают возможность квалифицированному капитану судна принять единственно возможное и правильное решение в сложившейся ситуации и действовать в пределах крайней необходимости, дабы причиняемый вред был существенно меньше предотвращаемого.

УДК 343.346

А. А. МЕЛЬНИКОВА,
Д. А. КАРАГОДОВА

КВАЛИФИКАЦИЯ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

На сегодняшний день обострен вопрос квалификации причинения вреда гражданам вследствие использования средств индивидуальной мобильности. Относительно недавно не было законодательно закреплено понятие средств индивидуальной мобильности.

Но в данный момент Постановлением Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации», которое начнет действовать только с 1 марта 2023 года, в нем электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и другие аналогичные устройства получили особый статус – средства индивидуальной мобильности.

Также документом установлен максимальный скоростной режим – 25 км/ч[1]. Новый статус не распространяется на обычные самокаты и роликовые коньки. Люди, использующие их, по-прежнему приравниваются к пешеходам. Но не смотря на данное изменение остается открытым вопрос: относятся ли средства индивидуальной мобильности к транспорту? И как же тогда квалифицировать преступления использование средств индивидуальной мобильности в случаях причинения вреда здоровью?

В пункте 1.1 регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 09.12.2011 № 877 (ред. от 19.08.2022) подобные транспортные средства считаются вовсе не электросамокатами.

[1] О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации : Постановление Правительства Российской Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Документ не вступил в силу.

В соответствии с нормативными актами любое двухколесное или трехколесное транспортное средство, способное разгоняться до 50 км/ч и имеющее двигатель внутреннего сгорания объемом не более 50 куб см. или электродвигатель с максимальной мощностью от 250 Вт до 4 кВт, является мопедом. К управлению мопедами допускаются только водители, имеющие права соответствующей категории М[1].

Исходя из чего можно сказать, что электросамокат не относится к транспортным средствам, поскольку он не подлежит регистрации в ГИБДД, не имеет технического паспорта с соответствующими характеристиками, не подлежит страхованию по линии ОСАГО, не требует получения государственного регистрационного знака, а для его управления не требуется получение водительского удостоверения. Кроме того, электросамокаты и другие средства индивидуальной мобильности имеют право передвигаться не по проезжей части, а в месте передвижения пешеходов.

Исходя из официальных данных ФКУ «НЦ БДД МВД России», в 2020 году количество дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности составило 331, прирост – 182,9%, что намного больше по сравнению с 2019 годом, где количество дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности составило 117.

Данное увеличение дорожно-транспортных происшествий происходит в связи с незнанием правил дорожного движения лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности, а также с тем, что данные лица зачастую не знают правила эксплуатации средств индивидуальной мобильности и не проходят обучения по управлению данными средствами.

Поэтому мы считаем, что в настоящее время, когда средства индивидуальной мобильности не является транспортным средством и к его управлению не предъявляется специальный требований (наличие специального права, прохождение обучения и т.д.), то следует ввести специальные курсы для обучения управлению средствами индивидуальной мобильности.

Что касается квалификации преступлений, совершенных с участием средств индивидуальной мобильности, они не квалифицируются по ст.ст. 264, 264.1 УК РФ, их рассматривают как преступления, совершенные пешеходами, за исключением случаев, когда в преступлении имеет место транспортное средство.

Прежде всего, средства индивидуальной мобильности является источником повышенный опасности (ст. 1079 ГК РФ). А значит его владелец отвечает за вред чужому здоровью (имуществу) при наличии или отсутствии вины.

В абзаце 2 п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 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» в перечне видов механических транспортных средств электросамокаты отсутствуют[2].

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации указывается, что иные лица, допустившие нарушение дорожно-транспортных происшествий с причи-

---

[1] О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») : Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 : текст с изм. и доп. на 19 авг. 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

нением вреда здоровью человека, могут нести ответственность только по ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта».

Данное утверждение мы считаем верным, так как, если разграничивать составы преступлений по статьям 264 и 268 УК РФ, то можно заметить главное отличие, состоящее в субъекте данных преступлений.

Если субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является водитель транспортного средства, то субъект преступления по ст. 268 УК РФ − это пешеход, нарушающий правила движения.

Несмотря на то, что Верховный суд обозначил ответственность только в рамках ст. 268 УК РФ, суды, рассматривая преступления с участием средств индивидуальной мобильности, могут назначить виновному наказание и по ст.ст. 109, 118 УК РФ и др., например, когда владелец средства индивидуальной мобильности сбивает человека и причиняет ему вред здоровью.

Так, в ноябре 2021 года в Санкт-Петербургском суде было рассмотрено дело, в котором фигурировало средство индивидуальной мобильности. Денисов в состоянии алкогольного опьянение передвигаясь на электросамокате, двигаясь по пешеходному тротуару, подвергая опасности и создавая помехи движению находящихся на данном участке местности иных лиц – пешеходов, совершил наезд на гражданку Быкову.

Суд расценил последствия как тяжкий вред здоровью, также государственный орган указал, что Денисов действуя по неосторожности, не желая надлежащим образом соблюдать правила безопасности при управлении указанным электросамокатом, предвидя возможность наступления общественно опасных последствий своих действий в виде возможного наезда на Быкову и причинения ей тяжкого вреда здоровью, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывая на предотвращение этих последствий, проявив легкомыслие к возможным указанным общественно опасным последствиям своих действий, совершил наезд. Судом действия Денисова были квалифицированы по ч. 1 ст. 118 УК РФ[1].

Таким образом, на наш взгляд законодателю необходимо причислить средства индивидуальной мобильности к транспортным средствам, ввести специальные курсы для лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности.

Необходимо внести в ПДД п. 1.1 технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 09.12.2011 № 877 (ред. от 19.08.2022), что позволит любое двухколесное или трехколесное транспортное средство, способное разгоняться до 50 км/ч и имеющее двигатель внутреннего сгорания объемом не более 50 куб см или электродвигатель с максимальной мощностью от 250 Вт до 4 кВт причислить под категорию мопедов.

Также важно создать необходимую инфраструктура для безопасного использования средств индивидуальной мобильности, поскольку в настоящее время передвигаться на электросамокатах не создавая помехи пешеходам и автомобилистам достаточно сложно.

Для любителей данного вида передвижения власти города нужно предусмотреть маршруты для наиболее безопасного перемещения таких средств, поскольку с каждым годом интерес среди граждан к электросамокатам, электроскейтборам, гироскутерам, сегвеям, моноколесам возрастает.

[1] Постановление судебного участка № 97 УИД 78MS0097-01-2021-001359-46 // Мировые судьи Санкт-Петербурга : сайт. URL: https://mirsud.spb.ru/cases/detail/97/?id=1-39%2F2021-97 (дата обращения: 15.10.2022).

УДК 343.346

К. П. МОДИНА

УМЫШЛЕННОЕ БЛОКИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ, ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛИБО ВОСПРЕПЯТСТВОВАНИЕ ДВИЖЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ НА ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ, УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ КАК ПРИЗНАК МАССОВЫХ БЕСПОРЯДКОВ

Массовые беспорядки как уголовно-наказуемое явление многие годы является большой проблемой общества и государства. В практике назначения наказания за совершение массовых беспорядков как в России, так и за рубежом подчеркивается причинение значительного имущественного ущерба.

В статье 212 УК РФ термин «массовые беспорядки» определяется как преступление против общественной безопасности, заключающееся в организации и участии в массовых беспорядках, сопровождающихся насилием, погромами, поджогами, уничтожением имущества, применением огнестрельного оружия, взрывчатых веществ или взрывных устройств, а также оказанием вооруженного сопротивления представителям власти.

Однако вред, который наносится потерпевшими участниками массовых беспорядков, может быть причинен не только способами, перечисленными в ст. 212 УК РФ, но и иными путями и методами.

В 2020 году были внесены изменения в ст. 267 УК РФ Федеральным законом от 30.12.2020 № 526-ФЗ «О внесении изменения в статью 267 Уголовного кодекса Российской Федерации». Была введена уголовная ответственность за умышленное блокирование транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети. Тем самым, уголовная ответственность за совершение таких действий наступит только в том случае, если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц.

По нашему мнению, такие противозаконные деяния, как блокирование и воспрепятствование движению транспортных средств, которые создают угрозу жизни человека и уничтожение имущества, могут возникнуть и во время массовых беспорядков. Например, 7 октября 2017 года в Санкт-Петербурге поступил вызов скорой помощи в связи с плохим самочувствием 55-летней местной жительницы. По названному женщиной адресу были направлены врачи из Мариинской больницы. Однако проезд по Невскому проспекту был затруднен, и машина скорой помощи оказалась заблокирована участниками не согласованной с властями акции на углу Литейного и Невского проспектов. По данным СМИ, количество протестующих было настолько велико, что скорая помощь не смогла вовремя проехать по экстренному вызову. В связи с этим по данному адресу была направлена другая бригада скорой помощи, которая констатировала смерть женщины[1].

По данному факту было возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности). Однако мы считаем такую квалификацию неточной.

По нашему мнению, в данном случае, необходимо обратить внимание на невозможность проезда бригады скорой помощи по объективным причинам.

[1] В Санкт-Петербурге возбуждено уголовное дело по факту наступления смерти местной жительницы // Главное следственное управление Следственного комитета Российской Федерации по городу Санкт-Петербургу : сайт. URL: https://spb.sledcom.ru/news/item/1169711/ (дата обращения: 23.10.2022).

Большую толпу протестующих при массовых беспорядках невозможно проконтролировать и оперативно организовать на определенные действия (например, покинуть проезжую часть). Толпа участников несанкционированного митинга изначально агрессивно настроена, и просьба правоохранительных органов остановить блокирование транспортных коммуникаций может восприняться как наступательная провокация.

В данном случае смерть пациента в связи с тем, что скорая медицинская помощь не приехала, лежит только на тех лицах, которые воспрепятствовали своевременному проезду транспортного средства срочного медицинского вмешательства.

Проблемой в данной ситуации является вопрос правильной квалификации деяния. Если при массовых беспорядках толпа людей умышленно не пропускает бригаду скорой помощи, зная, что скорая помощь едет по экстренному вызову, осознанно совершает деяние и предвидит смертельные последствия того, то данные действия вполне вероятно можно квалифицировать как умышленное убийство.

Однако появляется вопрос: кто в данном случае будет считаться обвиняемым в совершенном убийстве: организатор массовых беспорядков, наиболее активные члены толпы или каждый человек, который в момент блокировки находился на проезжей части?

Если, например, следовать строгой букве закона и признавать виновными всех членов толпы, которая находилась на дороге и мешала проезду скорой помощи, то квалификация умышленного убийства будет с отягчающими признаками: убийство группой лиц без предварительного сговора (п. «ж» ч. 2 ст. 105 УК РФ).

С точки зрения справедливости и разумности — это не совсем правильно.

Представляется, что при совершении данного преступления возникает конкуренция статей 105 и 124.1 УК РФ.

В диспозиции части 1 статьи 124.1 УК РФ четко указано: Воспрепятствование в какой бы то ни было форме законной деятельности медицинского работника по оказанию медицинской помощи, если это повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью пациента или смерть пациента (ч. 2 указанной статьи).

В данной формулировке мы видим, что воспрепятствование деятельности медиков может быть в любой форме, т.е. и в форме блокирование дорожно-транспортной сети. Однако, смысл разграничения названных статей в форме вины: если работники скорой помощи прямо говорят толпе митингующих, что они едут на экстренный вызов к смертельно больному пациенту, просят незамедлительно освободить проезжую часть, но толпа слышит это и не реагирует, то можно констатировать факт умышленного деяния.

Они понимали степень серьезности и могли предвидеть последствия, однако, ничего не сделали, чтобы этого не допустить. Данная ситуация определенно не может квалифицироваться по ст. 124.1 УК РФ, а в части ст. 212 или 267 УК РФ и требует дополнительного исследования.

Определение понятия «блокирование транспортных коммуникаций» отсутствует на уровне официального законодательного закрепления. В юридической литературе авторы трактуют данный термин следующим образом.

Например, А.И. Коробеев считает, что «блокирование может осуществляться путем устройства на транспортных коммуникациях завалов, баррикад, заграждений, преград, путем их перекрытия людьми, транспортными средствами, животными; за счет установки постов, пикетов, препятствующих свободному доступу к транспортным объектам обслуживающего их персонала; в виде создания помех для передачи информации, необходимой для обеспечения безопасного функционирования транспорта и т.п.»[1].

[1] Российское уголовное право. Учебник. В 2 т. Т. 2. Особенная часть / под ред. Э. Ф. Побегайло. М., 2008. С. 550.

И.М. Тяжкова в своей научной работе похожим образом разъясняет данное понятие: «блокирование транспортных коммуникаций заключается в создании препятствий для свободного передвижения любого конкретного вида транспорта». Автор прямо указывает на возможность совершения данного преступления «непосредственно людьми, выдвигающими определенные требования в процессе демонстраций, митингов, манифестаций и массовых беспорядков»[1].

Можно сделать вывод, что авторы определяют «блокирование транспортных коммуникаций» как факт прекращения функционирования транспортных коммуникаций и(или) возможность установления препятствий (преград) предметами или группами людей.

Понятие «объекты транспортной инфраструктуры» официально закреплено в статье 16 Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Согласно формулировке закона, объекты транспортной инфраструктуры — это огромный технологический комплекс, который включает в себя железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции, объекты внеуличного транспорта, тоннели, мосты, эстакады, порты, аэропорты и т. д.[2]

Теоретически, умышленное блокирование перечисленных объектов при массовых беспорядках, которое может нанести существенный вред человеку или имуществу, вполне возможно.

Определение понятия «пути сообщения» не нашло отражения на официальном законодательном уровне. Можно согласиться с мнением С.Е. Иванова, который к путям сообщения относит специально предназначенные и оборудованные для движения подвижного состава данного вида транспорта (автомобильные дороги, железнодорожный, речной пути и т. п.)[3].

Согласно Постановлению Правительства РФ от 19.11.2014 № 1221 «элемент улично-дорожной сети» - улица, проспект, переулок, проезд, набережная, площадь, бульвар, тупик, съезд, шоссе, аллея и иное[4].

Кроме того, определение элемента улично-дорожной сети зафиксировано еще в нескольких документах. Например, пункт 3.37 СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89 Актуализированная редакция. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» расшифровывает понятие УДС следующим образом: «система объектов капитального строительства, включая улицы и дороги различных категорий и входящие в их состав объекты дорожно-мостового строительства (путепроводы, мосты, туннели, эстакады и другие подобные сооружения), предназначенные для движения транспортных средств и пешеходов, проектируемые с учетом перспективного роста интенсивности движения и обеспечения возможности прокладки инженерных коммуникаций»[5].

---

[1] Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В. С. Комиссарова. СПб., 2002. С. 171.

[2] О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ : текст с изм. и доп. на 14 марта 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Иванов С. Е. Пути сообщения, технологические сооружения транспортных систем : учебно-методический комплекс. СПб., 2011. 178 с. URL: https://studfile.net/preview/9943534/ (дата обращения: 23.10.2022).

[4] Об утверждении Правил присвоения, изменения и аннулирования адресов : Постановление Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2014 г. № 1221 : текст с изм. и доп. на 2 авг. 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[5] СП 42.13330.2016. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 (с Изменениями № 1, 2, 3, 4) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : сайт. URL: https://docs.cntd.ru/document/456054209 (дата обращения: 30.10.2022).

ГОСТ Р 55706-2013 «Освещение наружное утилитарное. Классификация и нормы» в пункте 3.1 трактует элемент улично-дорожной сети так: «улично-дорожная сеть: Совокупность улиц, дорог, проездов, площадей и пешеходные пространства в пределах территории населенного пункта»[1].

Таким образом, мы видим, что транспортная коммуникация, объекты транспортной инфраструктуры, пути сообщения и элемент улично-дорожной сети в терминологии перекликаются, что может создавать трудности в описании деяния.

Во избежание данной проблемы, мы предлагаем заменить диспозицию ч. 1 ст. 267 УК РФ на более узкую и точную: «Уничтожение или повреждение и(или) приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование объектов транспортной инфраструктуры и воспрепятствование транспортных средств и пешеходов на пути сообщения при отсутствии признаков преступления 212.1. УК РФ, если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества физических и(или) юридических лиц».

В данном случае, блокирование или воспрепятствование транспортного средства, которое создало угрозу жизни человека или уничтожение имущества, при массовых беспорядках будет точно квалифицированно по ст. 212 УК РФ, и напротив, при отсутствии признаков деяния «массовые беспорядки» будет квалифицироваться по статье 267 УК РФ.

В заключение хотелось бы сказать, что, в связи с увеличением массовых беспорядков в обществе, усиливается и проблематика разграничения статей 267 и 212 УК РФ.

В практике уже встречаются случаи блокирования объектов транспортных коммуникаций во время несанкционированных митингов, которые приводят к тяжелым последствиям и смерти людей. Мы считаем, что предложенное нами изменение в законодательстве позволит избежать конкуренции составов уголовного законодательства, судебных ошибок, теоретических и практических трудностей, что приведет к более справедливому наказанию виновных за совершение общественно опасных деяний.

УДК 343.346

М. Ш. МУСАЕВА

О НЕКОТОРЫХ ОБЩЕСОЦИАЛЬНЫХ ПРИЧИНАХ И УСЛОВИЯХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Обеспечение безопасности дорожного движения остается актуальной проблемой современного российского общества. Ее решение является одной из приоритетных задач государства, определяющих выработку соответствующей политики (пп. 18 п. 47 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации).

Дорожно-транспортные происшествия непрерывно причиняют экономический, социальный и демографический ущерб, в результате их совершения утрачивается невосполнимый ресурс человеческих жизней. Крайним проявлением дорожно-транспортных угроз выступают преступления в данной сфере. Ликвидация опасностей, связанных с их совер-

[1] ГОСТ Р 55706-2013. Освещение наружное утилитарное. Классификация и нормы = Road Lighting. Classification and requirements : национальный стандарт Российской Федерации : издание официальное : утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 8 ноября 2013 г. № 1360-ст : введен впервые : дата введения 2014-07-01 / разработан ООО «ВНИСИ». URL: https://docs.cntd.ru/document/1200105703 (дата обращения: 30.10.2022).

шением и соответствующими последствиями, требует причин их порождающих. Этим обусловливается потребность в выработке криминологического анализа причин и условий рассматриваемых преступлений.

Дорожно-транспортные преступления достаточно подробно изучены учеными-криминологами и представителями науки уголовного права, о чем, в частности, может свидетельствовать наличие огромного количества диссертаций, монографий и научных статей.

Полагаем, что для криминологического анализа причин и условий рассматриваемых преступлений возможно разделить их на три группы, а именно:

1) причины и условия общего характера;

2) причины и условия специфического характера;

3) причины и условия индивидуальные (связанные с личностными недостатками преступников, совершающих дорожно-транспортные преступления).

Причины и условия общего характера представляют собой всевозможные недостатки, порождающие как всю преступность в целом, так и отдельные виды преступлений, дорожно-транспортные преступления в частности. К их числу следует относить недостатки социально-экономического, духовно-нравственного, правового, организационного управленческого и иного характера.

Экономические недостатки и противоречия, связанные с безработицей, низкой заработной платой, отсутствием социальной защищенности, оказывают огромное влияние на поведение и настроение граждан, в том числе на противоправное поведение. Безысходность, отсутствие позитивных жизненных перспектив обусловливает соответствующее поведение граждан, заключающееся в безразличии к последствиям своих действий, безразличии к здоровью и жизни других людей, в стремлении жить «одним днем», «урвать», что можно, заработать любым способом, в том числе рискуя жизнью и здоровьем пассажиров, что, например, присуще водителям автобусов, маршрутных такси.

Низкий материальный уровень жизни граждан обусловливает то, что далеко не все граждане страны могут позволить себе приобрести современный автомобиль, оборудованный всевозможными системами безопасности, сохраняющими жизнь и здоровье не только их самих, но и перевозимых пассажиров.

Поэтому на дорогах страны велико количество автомобилей достаточно «почтенного возраста» со всевозможными техническими неисправностями. Неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств, дорог, низкий уровень организации дорожного движения являются объективными причинами нарушений правил дорожного движения[1].

Но все же недостатки экономического характера влияют на дорожно-транспортные преступления опосредовано; куда большее влияние на такие деяния оказывают недостатки духовно-нравственного характера.

Совершенно прав В.Е. Эминов, отмечая, что ни экономическая жизнь общества, ни его правовые установления, ни многообразие социальной сферы не могут быть свободны от нравственности. Поэтому причины преступности следует искать в нравственном состоянии общества, в наличии или отсутствии тех или иных моральных ценностей[2]. Это касается и всей преступности в целом, и таких деяний, как дорожно-транспортные преступления.

---

[1] Баранчикова М. В. Проблемы установления причин дорожно-транспортных преступлений // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2014. № 6 (41). С. 16.

[2] Эминов В. Е. Причины преступности в России: криминологический и социально-психологический анализ. М., 2011. С. 83.

В настоящее время для многих граждан ориентиром жизни стало личное богатство, материальные блага (в том числе, например, наличие престижного автомобиля), а не ум, порядочность, образованность, невозможность совершения низменных поступков[1].

Неудивительно, что среди водителей немало лиц несдержанных, агрессивно настроенных к другим участникам дорожного движения, проявляющих насильственные действия по отношению к ним. Так, согласно социологическому опросу, 18 % российских водителей устраивают так называемые «разборки на дорогах» в случаях действительного или мнимого их оскорбления: догоняют их, выясняют отношения, в том числе и с применением физической силы[2].

Нередко в таких разборках применяется оружие, огнестрельное или травматическое, о чем также неоднократно сообщалось в средствах массовой информации. К числу недостатков духовно-нравственного характера следует отнести и распространенность в нашем обществе таких явлений, как пьянство и алкоголизм.

Неудивительно, что значительное количество преступлений совершается в состоянии алкогольного опьянения; не являются исключением и дорожно-транспортные преступления.

Причем неслучайно законодатель за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии опьянения установил более суровую уголовную ответственность (ст. 264 и 264.1 УК РФ).

Опасность алкоголя заключается и в том, что он не позволяет человеку должным образом контролировать себя и свое поведение, принимать правильное решение в той или иной ситуации, в том числе связанной с управлением транспортным средством. Наркотическое опьянение еще более, чем алкогольное опасно для конкретной личности и для общества в целом из-за своих негативных последствий.

Неслучайно, как отмечается в отчетах ГИБДД РФ, в 2021 году на дорогах страны было зафиксировано 537,6 тыс. фактов управления транспортными средствами водителями с признаками опьянения. С участием таких водителей произошло 13,2 % (или каждое седьмое) дорожно-транспортных происшествий, при этом более четверти (28 %) от всех погибших на дорогах страны составляют погибшие именно в происшествиях с участием водителей в состоянии опьянения[3].

Таковы наиболее типичные общесоциальные причины и условия дорожно-транспортных преступлений, знание которых необходимо в целях предупреждения указанных уголовно-наказуемых деяний.

УДК 343.346

Р. М. НУРОВ

ВОЗМОЖНОСТИ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ ПРИЧИН И ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Судебная медицина представляет собой одну из медицинских наук и играет заметную роль в расследовании смертей людей. Большинство смертей в результате несчастных случаев во всем мире приходится на дорожно-транспортные происшествия. Определение причин и способов смерти является важным вопросом при расследовании дел жертв до-

[1] Варыгин А. Н., Яковлев Д. Ю. Преступления против жизни, совершаемые женщинами: криминологическая характеристика, особенности мотивации и предупреждения : монография. М., 2017. С. 88.

[2] За рулем : интернет-издание. URL: https://www.zr.ru/content/news/909-364-issledovanie-razborki-na-doro/ (дата обращения: 25.09.2022).

[3] Там же.

рожно-транспортных происшествий. Судебно-медицинские вскрытия жертв, анализы водителей на алкоголь и наркотики, а также анализ ДНК образцов помогают установить причины смерти и выявить причины дорожно-транспортных происшествий.

Судебных экспертиз очень много, в связи с компьютеризацией и развитием науки их количество только растет. Судебно-медицинская экспертиза представляет собой комплексный осмотр с головы до ног с целью выявления травм и взятия образцов, которые могут быть использованы в качестве доказательств в полицейском расследовании и любом последующем судебном преследовании. Судебно-медицинская экспертиза может занять очень много времени, но она жизненно важна.

Судебно-медицинская экспертиза должна проводиться только медицинским работником, имеющим соответствующую подготовку и располагающим соответствующими средствами. Организация и порядок проведения экспертиз, особенности проведения экспертизы живых лиц и трупов регламентируется приказом Минздравсоцразвития России от 12.05.2010 за №346н[1].

В ходе расследования дорожно-транспортных преступлений судебно-медицинским и автомобильным экспертам предоставляются материалы для расследования, по которым можно сформировать картину развития аварийной ситуации в динамике, что является характерной и важной особенностью тщательной экспертизы.

Специфика расследования дорожно-транспортных преступлений такова, что составление картины обстоятельств и развития ситуации следователем и дознавателем невозможно без квалифицированной оценки всех факторов автоэкспертом.

Данные о травмах в автомобиле, полученные в результате судебно-медицинской экспертизы, должны быть интегрированы в общую картину, так как это позволяет сравнить особенности конструкции и оснащения автомобиля и следы физического воздействия на телах и внутренних органах пострадавших.

С физической точки зрения человеческое тело подвергается ускорениям, упругим и разрушительным деформациям от взаимодействия с элементами конструкции и интерьером автомобиля. Изучая следы и признаки таких взаимодействий, опытный автотехник в рамках своей компетенции может сделать выводы о первоначальном положении частей тела по отношению к травмирующим предметам.

Однако без заключения медицинского эксперта о соответствии повреждения характеру взаимодействия заключение автомеханика будет необоснованным. Определить положение тела можно за короткий промежуток времени до развития травматической ситуации, если следовать определенному алгоритму, выработанному практикой.

Осмотр и инструментальное определение параметров нахождения в пространстве пострадавшего возможно с учетом горизонтально расположенных «поясов» — нижнего от пола (ступней ног) до уровня сиденья, среднего от уровня сиденья до нижней части груди, верхнего от нижней части груди до свода черепа.

Зная конструктивные особенности конструкции кузова и внутреннее устройство конкретного автомобиля, автоэксперт может сделать вывод о характере деформаций и ускорений, которые произошли при столкновении или опрокидывании, скольжении, повороте транспортного средства.

Кроме того, после анализа внешних травм и повреждений внутренних органов, судебно-медицинский эксперт может истолковать какой вид воздействия мог оставить характерные следы на поверхности кожных покровов, костях и внутренних органов.

Медицинский эксперт может установить пределы вероятности повреждения, охарактеризовав их признаками контакта с предметами определенной твердости, конфигурации, прочности, указав наиболее вероятное местоположение, характер сближения по скорости, направлению, силе деформации или разрушительному воздействию.

---

[1] Нафикова Л. С. Роль судебно-медицинской экспертизы при ДТП // Вестник науки и образования. 2017. № 1 (25). С. 77.

Сравнение известных характеристик деталей конструкции и обустройства салона автомобиля и повреждений с учетом характера воздействия, описанного медицинским экспертом — автомобильный эксперт имеет возможность подтвердить или опровергнуть версии развития ситуации в ходе динамического моделирования.

Судебно-медицинская экспертиза в случае несчастного случая определяет тяжесть травм, полученных участниками аварии. Таким образом, вопросы о живых людях в основном сводятся к тяжести полученных травм, а именно: какие травмы есть у пострадавшего, тяжесть травм, вызвали ли травмы расстройство здоровья потерпевшего, механизм образования повреждений и его давность.

Правовая оценка сложившейся ситуации зависит от мнения экспертов, это напрямую повлияет на степень уголовной или административной ответственности виновника аварии. Согласно статье 196 УПК РФ, необходимо устанавливать причину смерти; характер и степень вреда, причиненного здоровью; психическое или физическое состояние подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего; возраст подозреваемого, обвиняемого, жертвы.

Решение судебно-медицинских задач, которые основаны на правильном методическом и организационном обследовании здоровья водителя, позволяет выявить варианты причинно-следственных связей между несчастным случаем и заболеванием или другими нарушениями здоровья.

На основе научной оценки полученных данных при исследовании трупа или освидетельствования потерпевшего СМЭ имеет возможность установить определенные факты, касающиеся как механизма дорожно-транспортного происшествия в целом, так и отдельных его этапов. Это имеет существенное значение для должностных лиц, расследующих преступление, так как помогает им на основании научных данных восстановить картину дорожно-транспортного происшествия во всех деталях.

В некоторых случаях по делам данной категории проводится СМЭ по материалам дела, например в случае, когда смерть потерпевшего последовала не непосредственно на месте происшествия, а спустя некоторое время после лечения в больнице, или при необходимости установить степень тяжести полученных потерпевшим повреждений, что не удалось сделать. В последнем случае эксперту предоставляются материалы уголовного дела и история болезни[1].

Но прежде всего необходимо различать экспертизу и освидетельствование. Если экспертиза в случае несчастного случая проводится исключительно на основании постановления суда или следственных органов, то процедура проведения судебно-медицинской экспертизы значительно упрощается.

Для проведения освидетельствования достаточно направить направление из ГИБДД или самостоятельную явку пострадавшего в бюро СМЭ, но в последнем случае освидетельствование будет проводиться на платной основе. Результатом освидетельствования станет акт судебно-медицинского освидетельствования. Следует отметить, что акт судебно-медицинского освидетельствования может быть принят судом в качестве доказательства только в части исследования наличия алкоголя или других веществ в организме участника дорожно-транспортных преступления. Если в результате экспертизы были установлены телесные повреждения, на ее основании назначается СМЭ.

Формирование картины развития механизма дорожно-транспортных преступления с учетом полученных и научно обоснованных данных для получения ответа на вопрос о расположении людей в салоне, причастности к управлению транспортного средства, возможности принятия мер к предотвращению дорожно-транспортных преступления.

При взаимодействии эксперты могут ориентироваться на известные и подтвержденные признаки практики в виде повреждений тканей и органов. В частности, обнару-

[1] Шевченко В. В. Значение судебно-медицинской экспертизы при дорожно-транспортных происшествиях // Вестник гигиены и эпидемиологии. 2020. Т. 24, № 3. С. 363.

жение внутрикожных кровоизлияний на подошве стопы характерно для человека, который находился на водительском сиденье.

Характер травм рук также различается: у водителей переломы костей запястья, вызванные нагрузкой от рулевого колеса при столкновении, у пассажира будут обнаружены вывихи лучезапястных суставов.

Перелом бедренной кости в нижних двух третях с зоной разрыва на спине типичен для человека на водительском сиденье, но не типичен для пассажира на переднем сиденье.

Следует отметить, что, несмотря на типичный характер этих травм, они не могут служить однозначными признаками положения человека относительно водительского сиденья, но их можно использовать для имитации ситуации с учетом других факторов[1].

Задачи СМЭ гораздо шире, чем мы можем их себе представить. В ходе СМЭ при дорожно-транспортных преступлений подлежат разрешению следующие вопросы: наличие или отсутствие у участников телесных повреждений, механизм их образования, количество, степень локализации и последовательность получения; тяжесть вреда, причиненного здоровью участника в результате полученных телесных повреждений; причина смерти погибшего и т.д.

Если в результате проведенного осмотра и исследования пострадавшего эксперт вынесет решение о том, что его здоровью нанесен вред легкой или средней тяжести, то виновника дорожно-транспортных происшествия привлекут к административной ответственностью в виде штрафа, лишения прав, административного ареста или обязательных работ согласно КоАП РФ.

При тяжком вреде здоровью, включая неосторожное причинение смерти пострадавшему, виновнику грозит уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ. Также заключение эксперта дает основание пострадавшему или его представителям требовать материальной компенсации вреда по ОСАГО или возмещения материального и морального ущерба в суде.

Приведенные материалы и аналитические обобщения показывают, что при ситуационном моделировании дорожно-транспортных преступлений картина внутрисалонной травмы дает достаточно информации для определения обстоятельств и причинно-следственных связей при налаженном взаимодействии экспертов автомобильного и судебно-медицинского профилей.

При необходимости могут быть проведены исследования других материальных следов в салоне, в частности, трасологическая судебно-медицинская экспертиза признаков взаимодействия частей одежды и обуви потерпевших с элементами дизайна интерьера и органами управления автомобиля. Важным аспектом определения местонахождения водителя является получение доказательств и материальных следов контакта его органов (особенно рук и ног) с органами управления — педалями, рулевым колесом.

Анализ механизмов, лежащих в основе травм, также проливает свет на взаимосвязь между людьми, транспортными средствами и дорогами, что делает их ценными ресурсами, которые эксперты в области автомобилестроения и дорожного строительства могут использовать для улучшения автомобилей и дорожных условий.

Таким образом, усилия по продвижению совместных исследовательских проектов, объединяющих судебную медицину, клиническую медицину, автомобилестроение и дорожную инженерию в изучении смертей в результате дорожно-транспортных происшествий, помогут снизить количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий.

---

[1] Дуюнов В. К. К вопросу о необходимости проведения комплексной автотехнической и судебно-медицинской экспертизы в расследовании ДТП с внутрисалонными травмами // Вопросы российского и международного права. 2021. Т. 11, № 3А. С. 177.

Уровни содержания алкоголя в крови пациентов с травмами, которые были водителями в недавних дорожно-транспортных происшествиях, должны измеряться в медицинских учреждениях. Если между аварией и прибытием водителя в больницу проходит значительный промежуток времени, группа медицинского реагирования должна потратить время на сбор двух образцов крови, чтобы рассчитать содержание алкоголя в крови водителя на момент аварии.

Если эти процедуры наберут обороты и станут устоявшейся частью протокола, станет возможным сдерживать вождение в состоянии алкогольного и наркотического опьянения — два типа поведения, которые могут привести к несчастным случаям со смертельным исходом

Инициативы, направленные на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, включают, среди прочих стратегий, меры, направленные на борьбу с вождением в нетрезвом виде.

Тем не менее, опыт показывает, что причинами дорожно-транспортных происшествий часто являются и пешеходы в состоянии алкогольного опьянения. Учитывая, что пешеходы часто получают серьезные травмы в дорожно-транспортных происшествиях, выявление физических факторов, влияющих на пешеходов, и разработка соответствующих контрмер могли бы снизить число смертельных случаев в дорожно-транспортных происшествиях в будущем.

УДК 343.346

А. Ш. ОСМАНОВ

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из главных задач любой страны, являясь неотъемлемой частью обеспечения общественной безопасности. Кроме того, проблема дорожного движения является глобальной проблемой человечества, поэтому она высоко ценится на международном уровне. Это еще и потому, что ни одна страна не может существовать независимо без международных отношений.

Поддержание международных отношений в значительной степени зависит от транспортной инфраструктуры, международных грузовых и пассажирских перевозок, а также потока частных перевозок. Поэтому необходимы единые правила дорожного движения и единые правила безопасного дорожного движения.

В Великобритании, в отсутствие единого уголовного кодекса, существует несколько законов, карающих отдельные действия, нарушающие безопасность на транспорте.

Что касается безопасности дорожного транспорта, то одновременно вступили в силу три закона: Закон о дорожном движении 1988 года (впоследствии пересмотренный), который предусматривает безопасность дорожного движения и содержит некоторые преступления в этой связи; Закон о нарушителях правил дорожного движения 1988 года. (С последующими поправками), который предусматривает судебные процедуры и наказания для преступников в области дорожного движения, а также включает некоторые преступления; Закон о регулировании дорожного движения 1984 года (с последующими поправками) предусматривает парковку, дорожные знаки, ограничения скорости и ответственность за нарушения установленных правил (включая уголовную ответственность).

Анализ этих законов показывает, что эти законы содержат элементы, аналогичные преступлениям, содержащимся в главе 27 УК РФ.

А.Р. Бохан и В.Б. Иванов рекомендовали ввести уголовную ответственность за вождение в нетрезвом виде, отметив, что это «серьезная проблема, которая тесно связана

с уровнем аварийности на всех видах транспорта, как показали специальные исследования, его характеристиками[1].

В Уголовном кодексе Германии нет специальной главы, посвященной транспортным преступлениям, поскольку ее можно найти в Уголовном кодексе Российской Федерации.

Однако статья 28 этого законодательного акта о преступлениях против общественной безопасности содержит несколько преступлений против транспортной безопасности. К ним относятся различные виды поджогов, включая транспортные средства, которые вызывают различные последствия (ст. 306-306), незаконное влияние на безопасность железнодорожного, водного, морского или воздушного транспорта (ст. 315), небезопасное управление транспортом, включая нахождение в состоянии отравления (ст. 315, 315), опасные вмешательство в дорожное движение (ст. 315), участие в запрещенных автомобильных гонках (ст. 315), нападения на воздушный и морской транспорт (ст. 316).

На наш взгляд, оставление места дорожно-транспортного происшествия невиновным в нем лицом не представляет общественной опасности, следовательно, установить уголовную ответственность в данном случае можно только за нарушение правил дорожного движения.

Статья 264 УК РФ, на наш взгляд, более желательна, чем параграф 142 Уголовного кодекса Германии. Стоит отметить, что преступления против транспортной безопасности были также обнаружены в других главах Уголовного кодекса Германии.

Таким образом, статья 305 содержит положения об ответственности за незаконное уничтожение или повреждение зданий, судов, мостов, плотин, автомобильных дорог, железных дорог или других сооружений. Упоминание таких судов, мостов, плотин и дорог в этом параграфе указывает на то, что они непосредственно предназначены для обеспечения транспортной безопасности.

Н.М. Хачатурян утверждал, что во французском уголовном законодательстве вообще нет положений о криминализации транспортных преступлений[2]. Само содержание уголовного законодательства, содержащего такие преступления, опровергает эту точку зрения. Например, французские законодатели, несмотря на существование уголовного законодательства, не ввели уголовную ответственность за преступления против безопасности на транспорте ни в одной главе кодекса.

Эти преступления не только разбросаны по разным главам уголовного кодекса Франции, но и включены в другие законы. Поэтому, например, согласно статье 224-6 Уголовного кодекса Франции, захват или насильственное управление пилотируемыми летательными аппаратами, судами или любыми другими транспортными средствами, а также стационарными платформами на континентальном шельфе может быть приговорен к тюремному заключению сроком до 20 лет.

В то же время эти составы построены как формальные, то есть они не предусматривают обязательных эпизодов каких-либо последствий. Статья 1252 Французского транспортного законодательства. Статья 7 предусматривает, что нарушение правил перевозки опасных грузов наказывается лишением свободы на один год и штрафом в размере 30 000 евро.

Французские законодатели не связывали ответственность за это преступление с какими-либо последствиями или угрозами, что казалось более желательным. М.Н. Муртаза-

---

[1] Бохан А. П., Иванов В. Д. Управление транспортным средством в состоянии опьянения: уголовная или административная ответственность? // Юристъ-Правоведъ. 2013. № 5 (60). С. 41—44.

[2] Хачатурян Н. М. Современное уголовное законодательство зарубежных стран об ответственности за транспортные преступления // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2017. № 3 (82). С. 115—117.

ева указала, что французское уголовное законодательство не запрещает нападения на транспортную инфраструктуру[1].

Если такое поведение приводит к травмам или смерти, статья 6372-6 французского «Закона о транспорте» предусматривает ответственность за компенсацию, которая может быть приговорена к пожизненному заключению.

Следует отметить, что французское законодательство также содержит санкции, направленные на обеспечение транспортной безопасности. Таким образом, статья 325-3-1 Французского закона о дорожном движении и нарушениях правил дорожного движения предусматривает применение дополнительных наказаний, таких как приостановление срока действия водительских прав на срок до трех лет[2].

Таким образом, уголовное законодательство изученных европейских стран содержит нормы, направленные на обеспечение транспортной безопасности. Они включают в себя как элементы смежных преступлений, так и санкции или другие меры, связанные с запретом управления транспортом.

В рассматриваемых странах, по сравнению с российским законодательством, предусмотрена более строгая ответственность за транспортные правонарушения в состоянии опьянения (с точки зрения криминальных элементов и санкций).

УДК 343.346

К. С. ПАВКОВА

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ В ХОДЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕСПИЛОТНЫХ МОБИЛЬНЫХ СРЕДСТВ

Развитие системы уголовного права подтверждает, что под правовой защитой в различные исторические периоды находились те общественные отношения, которые на конкретном историческом этапе являлись значимыми для государства, общества и человека. Возможности современных технических средств опосредует изменение привычных социальных практик – механизмов принятия решений, производственных процессов, способов управления транспортом[3].

Искусственный интеллект становится способны реализовать объективную сторону ряда составов преступлений, что требует научных разработок на предмет наделения его правоспособностью, что пока не представляется возможным (необходимым признаком является осознанность).

Одним из этапов цифровизации стало появление беспилотного транспорта[4]. В эпоху экологического кризиса и нестабильной экономической ситуации их использование не только позволит повысить безопасность движения, но и будет способствовать созда-

[1] Муртазаева М. Н. Зарубежный опыт обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры уголовно-правовыми средствами // Приоритетные научные направления и критические технологии : сборник материалов III Международной научно-практической конференции (г. Новосибирск, 13—25 марта 2018 г.) / под ред. С. С. Чернова. Новосибирск, 2018. С. 126—129.

[2] Уголовный кодекс Франции / науч. ред. Л. В. Головко, Н. Е. Крыловой. СПб., 2002. С. 174—175.

[3] Nees M. A. Safer than the average human driver (who is less safe than me)? Examining a popular safety benchmark for self-driving cars / M. A. Nees // Journal of Safety Research. 2019. Vol. 69.

[4] Смертельное ДТП с участием беспилотного Uber попало на видео // Autonews : сайт. URL: https://www.autonews.ru/ (дата обращения: 15.10.2022).

нию новых видов коммерческой деятельности[1], сократит на треть издержки на оплату труда водителей до 2025 г., на топливо — до 28%[2].

Все сказанное порождает необходимость законодательного урегулирования их использования[3].

Одним из первых шагов на этом пути стало принятие Постановления Правительства РФ № 1415[4], давшее понятие высокоавтоматизированного транспортного средства, закрепив обязательное наличие водителя.

Периодически разрабатываются профильные законопроекты, как правило, не доходящие до их реального рассмотрения[5]. Тем не менее 12.03.2021 Правительством РФ был утвержден план по воду в эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств, а 20.10.2022 г. введен экспериментальный режим по реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры»[6].

Существуют различные проекты по развитию и повсеместному внедрению беспилотных мобильных средств[7], под которыми принято понимать «искусственные мобильные объекты многоразового (условно-многоразового) использования, не имеющие бортового экипажа, способные самостоятельно целенаправленно перемещаться в пространстве для выполнения различных функций в автономном режиме (с помощью собственной управляющей программы), посредством дистанционного управления (осуществляемого человеком-оператором, диспетчерским центром)»[8]. Необходимо отметить, что на данный момент отсутствует едино общепринятый понятийный аппарат[9], а отечественная нормативная база апеллирует к «высокоавтоматизированным транспортным средствам».

---

[1] Инвестиции «Яндекса» в технологии беспилотного управления уже превысили 2,2 млрд рублей // Forbes : сайт. URL: https://www.forbes.ru/ (дата обращения: 15.10.2022).

[2] О пользе беспилотного транспорта см.: На трассе М-11 «Нева» будет введен экспериментальный режим для беспилотного грузового автотранспорта // Министерство транспорта Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://mintrans.gov.ru/ (дата обращения: 15.10.2022).

[3] Первым шагом стал круглый стол «Нормативно-правовое регулирование применения беспилотных систем в Российской Федерации», организованный Комитетом по науке и наукоемким технологиям Государственной Думы Российской Федерации (состоялся 30.03.2016 г.).

[4] О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств : Постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 : текст с изм. и доп. на 7 февр. 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[5] Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Законопроект № 710083-7 от 15.05.2019 / Государственная Дума Российской Федерации // ГД : офиц. сайт. URL: http://duma.gov.ru/ (дата обращения: 11.10.2022) ; Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Законопроект № 910152-7 от 27.02.2020 // Там же ; О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Проект Федерального закона. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[6] Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева» : Постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849 // Официальный интернет-портал правовой информации : сайт. URL: https://pravo.gov.ru (дата обращения: 15.09.2022).

[7] Беспилотное мобильное средство рассматривается как понятие, объединяющее беспилотные автотранспортные средства (БПТС), летательные аппараты (БПЛА), воздушные суда (БПВС) и т. д.

[8] Фетисов В. С., Неугодникова Л. М., Адамовский В. В., Красноперов Р. А. Беспилотная авиация: терминология, классификация, современное состояние / под ред. В. С. Фетисова. Уфа, 2014. С. 3—10.

[9] Беспилотники на дорогах России: (уголовно-правовые проблемы) / А. И. Воробьев, С. В. Жанказиев, С. А. Иванов [и др.]. М., 2021. 520 с.

По 27 главе УК РФ транспортными являются преступления, «совершаемые в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта – лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы – лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как сложной технологической системы или транспортных средств либо условий обеспечения пассивной безопасности транспорта при сооружении транспорта (лицом, обязанным обеспечивать безопасность (пассивную безопасность, эксплуатационную надежность) транспорта при его строительстве), влекущее предусмотренные в законе преступные последствия»[1]. Однако действующие нормы не отвечают задачам правового регулирования использования беспилотных мобильных средств.

Если говорить о перспективах имплементации норм о беспилотных мобильных средствах в УК РФ, то в литературе в целом господствует мнение о необходимости введения уголовной ответственности за деяния, связанные с их использованием.

Ряд авторов, например, Е. А. Маслакова и Н. Ю. Приходько полагают необходимым имплементировать в уголовное законодательство соответствующие квалифицирующие признаки[2].

Какие конкретно признаки и в какие составы их следует вносить, не совсем понятно. Свое видение будущей уголовно-правовой нормы А. И. Коробеев и А. И. Чучаев связывают с тем, что «диспозиция нормы с неизбежностью будет носить бланкетный характер», поэтому предлагают «состав преступления сконструировать по типу материального, взяв за основу те признаки объективной стороны (речь идет о последствиях), которые фигурируют в ч. 1–3 ст. 263 УК РФ»[3].

При этом стоит отметить, что правила, на которые надо будет ссылаться, на данном этапе отсутствуют. Вместе с тем, помимо констатации абстрактной необходимости изменения уголовного законодательства, в доктрине можно встретить и вполне конкретные предложения. Речь, в частности, идет о необходимости установления уголовной ответственности за внешнее вмешательство в функционирование, за несанкционированное использование беспилотных мобильных средств [4], а также за нарушение правил проектировки, производства, осуществления программного обеспечения беспилотных мобильных средств[5].

По общему признанию, обязательным признаком данных составов должно стать наступление общественно опасных последствий (причинение смерти человека, крупного ущерба).

Еще одна группа исследователей пришла к выводу о необходимости дополнения УК РФ статьями 264.2, 266.1 и 326.1, предусматривающими ответственность, соответственно, за «нарушение правил эксплуатации БПТС», «производство, сбыт и выпуск

---

[1] Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М., 2019. 256 с.

[2] Маслакова Е. А., Приходько Н. Ю. Уголовно-правовая регламентация неправомерного использования беспилотных летательных аппаратов (беспилотных воздушных судов) как потенциальной угрозы транспортной безопасности в национальном и зарубежном законодательстве // Российский следователь. 2020. № 6. С. 67—71.

[3] Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2. С. 9—28.

[4] Трофимов В. Е. Беспилотные транспортные средства как потенциальный предмет уголовных правоотношений // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 422—430.

[5] Каух П. В., Шишкин Н. Д., Дидковский Е. В. Проблемы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в уголовном праве // Colloquium-Journal. 2019. № 13-13 (37). С. 8—10.

в эксплуатацию систем управления БПТС с техническими неисправностями», а также «подделку, уничтожение или незаконное внесение изменений в черный ящик БПТС»[1]. Реализация этих и других предложений делает актуальной задачу определения объекта новых преступлений и в целом их места в системе УК РФ.

По мнению других, первоначально предстоит решить вопрос о субъектах привлечения к уголовной ответственности за рассматриваемые преступления. За противоправные последствия деятельности автономно функционирующего искусственного интеллекта должен нести ответственность человек, даже за вышедших из-под контроля и способных создавать себе подобных автономных интеллектуальных систем, поскольку он причина и творец этого феномена, обязанный осуществлять контроль и отвечать за последствия того, что им создано[2]. Теоретически к ним можно отнести: производителя беспилотных мобильных средств, продавца, собственника, ответственного субъекта технического обслуживания беспилотных мобильных средств.

Ответственность производителя будет иметь место в тех ДТП, причиной которых стали дефекты беспилотных мобильных средств, за которые он отвечает. Так, А. Ю. Чурилов приводит аналогию с работой лифтов и систем круиз-контроля, кода ответственность за причиненный вред несет производитель, если не докажет вину управлявшего лица[3]. В таких случаях необходимо выявлять то конкретное лицо, которое было ответственно за работу соответствующего сегмента, функционирование которого привело к причинению вреда охраняемым объектам и допустило нарушение технологии производства. Здесь необходимо учесть еще и то, что разработчик и производитель такого транспортного средства могут не быть одним лицом. И каждый конкретный случай потребует индивидуального подхода.

Е. О. Яковлева справедливо отмечает, что в случае создания беспилотных мобильных средств несколькими разработчиками, ответственным будет каждый за свою часть работы[4]. Также отметим, что профильные специалисты высказывают опасения, что если виновными повсеместно станут признавать разработчиков алгоритмов беспилотных мобильных средств, то они поостерегутся связываться с новой отраслью, что имеет негативный экономический эффект. Решение проблемы требуется нелинейное.

Продавец товара не всегда обладает должными познаниями в области робототехники, в связи с чем, если ими были приняты все возможные меры по получению безопасной системы искусственного интеллекта, то какая-либо форма вины в его действиях отсутствует.

Данный субъект преступления возникает, например, в тех случаях, когда произошла реализация продукции с дефектным искусственным интеллектом, в то время как продавец были осведомлен о ненадлежащем качестве продукции. Экстраполируя ситуацию на отношения, связанные с беспилотных мобильных средств, можно говорить о квалификации по ст. 238 УК РФ.

Не исключаем ситуации, когда продавец вносит собственные настройки в программное обеспечение беспилотных мобильных средств без разрешения и против воли разработчика системы искусственного интеллекта. Данные действия, полагаем, следует квалифицировать по ст. 274 УК РФ.

---

[1] Куфлева В. Н., Соболев Д. В., Фирсов В. В. Проблемные аспекты квалификации преступлений с использованием беспилотного транспортного средства // Человек: преступление и наказание. 2019. Т. 27 (1-4), № 3. С. 335—342.

[2] Апостолова Н. Н. Ответственность за вред, причиненный искусственным интеллектом // Северо-Кавказский юридический вестник. 2021. № 1. С. 112—119.

[3] Чурилов А. Ю. Ответственность за вред, причиненный при эксплуатации автономного (беспилотного) автомобиля // Интеллектуальные права: вызовы 21-го века : материалы Международной конференции (г. Томск, 14—16 ноября 2019 г.) / под ред. Э. П. Гаврилова, С. В. Бутенко. Томск, 2019. С. 127—132.

[4] Яковлева Е. О. Тенденции развития уголовной политики в эпоху массовой роботизации транспортных средств // Вестник ТГУ. Право. 2020. № 36. С. 136—144.

Использование беспилотных мобильных средств предполагает прохождение периодического обслуживания, текущего ремонта и необходимой модернизации. Если общественно опасный вред наступит в результате ненадлежащих действий работников по техническому обслуживанию (по диагностике, ремонту беспилотных мобильных средств), то именно их необходимо считать виновными. Однако, в случае несоблюдения собственником беспилотных мобильных средств обязанности по надлежащему содержанию, своевременному обслуживанию и наступления общественно опасного вреда именно вследствие этого закономерно говорить об ответственности собственника, а не иных лиц. А если собственником будет юридическое лицо?

Выделяют несколько категорий иных лиц: пассажиров, которые привели беспилотные мобильные средства в ручное управление и допустили нарушение правил движения, повлекшие общественно-опасные последствия; а также лиц, которые имеющих дистанционный доступ к системе автопилота, способных отключить/включить или иным образом удаленно повлиять на работу беспилотных мобильных средств.

Интересную, по нашему мнению, позицию высказывает И. Н. Мосечкин, согласно которой при полной автономности беспилотных мобильных средств находящееся на водительском сиденье лицо — пассажир (поскольку управление не осуществляется), и в случае, например, открывания дверей во время движения из хулиганских побуждений, высовывания из окна, блокировки рулевого механизма и т. п., при срабатывания механизмов, обеспечивающих безопасность беспилотных мобильных средств, в случае дорожно-транспортного преступления ситуация будет квалифицироваться по ст. 268 УК РФ[1].

Можно прогнозировать наступление негативных последствий в результате нарушений улично-дорожной сети (например, незаконного демонтажа дорожных знаков, разметки, повреждений дорожного полотна), тогда к ответственности надлежит привлекать или уполномоченных лиц управляющих организаций, ответственных за обеспечение безопасности участка дороги общего пользования, или иных виновных лиц (непосредственно совершивших указанные деяния). В случае, если ДТП было детерминировано повреждениями объектов дорожной инфраструктуры действиями природы (например, дорогу размыло ливнем, дорожный знак снесло ураганом), то правильно руководствоваться положениями о чрезвычайных ситуациях. При этом если у компании, ответственной за безопасность сегмента дороги, была реальная возможность устранить дефект (с учетом времени, погодных условий и др.), а она не устранила, то это ее зона ответственности.

Нельзя не отметить, что в Стратегии развития автомобильной промышленности указано, что повышение автономности транспортных средств требует решения вопросов повышения кибербезопасности[2]. Можно прогнозировать сбои в работе высокоавтоматизированных систем, влекущие общественно опасные последствия в результате воздействия на них вредоносных компьютерных программ[3]. Например, действия лица, осуществившего с целью убийства взлом беспилотных мобильных средств, повлекший превышение скорости, столкновение и смерть пассажира, на наш взгляд, следует квалифицировать по ст. 272 и ст. 105 УК РФ[4].

---

[1] Мосечкин И. Н. Искусственный интеллект и уголовная ответственность: проблемы становления нового вида субъекта преступления // Вестник СПбГУ. Право. 2019. Т. 10, № 3. С. 461—476.

[2] Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. № 831-р : текст с изм. и доп. на 22 февр. 2019 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Цирит О. А., Татьянина А. Н. О некоторых вопросах уголовной ответственности за ДТП с участием беспилотного автомобиля // Вопросы российской юстиции. 2019. № 4. С. 461—471.

[4] Мосечкин И. Н. Указ. соч.

Автор разделяет позицию М. М. Лапунина, констатирующего, что «проблема распределения ответственности между пользователем, изготовителем транспортных средств, разработчиком системы искусственного интеллекта и другими причастными лицами на данном этапе весьма актуальна и не имеет однозначного решения»[1].

Так или иначе, первоначально необходимо сформировать законодательство, к которому будут отсылать нормы УК РФ. Те государства, которые в числе первых смогут создать комфортную регуляторную среду для развития беспилотного транспорта, смогут получить от этого значительный экономический эффект.

УДК 343.346

А. А. ПЕТРУХИНА,
А. А. СИВЦЕВА

БЕСПИЛОТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ КАК СРЕДСТВО СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ: РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Оглядываясь на современные реалии, невозможно переоценить достижения научно-технического прогресса. Среди них можно подчеркнуть актуальность малых воздушных аппаратов, так называемых, дронов или квадрокоптеров — беспилотных летательных аппаратов во многих сферах жизни современного общества. Данное изобретение используется для выполнения полезных функций, в частности для изучения какой-либо труднодоступной местности, для поиска пропавших людей, фиксации правонарушений и пр.

Широкое распространение беспилотных летательных аппаратов обуславливает и рост числа преступлений, совершаемых с их использованием.

Для полного анализа поставленной темы необходимо определить, что понимают под беспилотными летательными аппаратами в международном праве. Ассамблея ИКАО одобрила определение беспилотных летательных аппаратов в соответствии с которым таковым признается воздушное судно без пилота, которое выполняет полет без командира воздушного судна на борту либо полностью дистанционно управляется из другого места с земли, с борта другого воздушного судна, из космоса, либо запрограммированно и полностью автономно[2].

Исходя из смысла Конвенции о международной гражданской авиации под беспилотным летательным аппаратом следует понимать любое воздушное судно, предназначенное для полета без пилота на борту[3]. Существуют также различные виды беспилотных объектов, такие как автотранспортные, подводные и др.

Рассмотрим подробнее такой вид беспилотных объектов как автотранспортные беспилотные объекты. Ввиду из активного внедрения и повсеместного использования требуется особое законодательное регулирование, которое уже находится в разработке.

Так, 12 марта 2021 года Правительством РФ был утвержден комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС), а также представлен законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах», подготовленный

---

[1] Лапунин М. М. Обстоятельства, исключающие преступность деяния, и научно-технический прогресс // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2017. № 6 (62). С. 81—87.

[2] ИКАО. Объединение авиации : сайт. URL: https://www.icao.int/Pages/RU/default_ru.aspx (дата обращения: 05.11.2022).

[3] Конвенция о международной гражданской авиации : заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г. : текст с изм. на 26 окт. 1990 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Министерством транспорта РФ, который закрепляет правила эксплуатации для беспилотных автомобилей, передвигающихся по дорогам без участия водителя[1].

Предполагается, что закон в случае принятия законопроекта вступит в силу только с 1 марта 2025 года. Необходимость отложить данное мероприятие на определенное время связана с проведением эксперимента по опытной эксплуатации ВАТС на дорогах общего пользования, в котором уже приняли участие такие крупные компании, как «Яндекс», «Аврора Роботикс», университет «Иннополис». Подробнее указанное мероприятие рассмотрено в постановлении Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 года № 1415.

Также Минтранспортом РФ был внесен законопроект о беспилотных транспортных средствах, которым регламентируется изготовление и эксплуатация транспортных средств со встроенной системой беспилотного вождения. При этом данный документ определяет, что участие в дорожном движении только транспортных средств, которые соответствуют требованиям безопасности, которые будут определены Правительство РФ. Интересным в данном случае представляется вопрос об обязанности возмещения ущерба, возникшего в результате ДТП с участием беспилотного транспорта.

Для упрощения возмещения убытков предполагается, что ущерб здоровью и имуществу обязан возмещать владелец беспилотных летательных аппаратов. А в случае, если причиной аварии послужили технические недостатки ВАТС, собственник вправе требовать возмещения ущерба от компании-изготовителя.

Также существуют такие виды беспилотников как беспилотные подводные аппараты или, как еще их называют, подводные дроны, разработка которых активно ведется за рубежом. Такие устройства могут работать под водой без непосредственного участия человека. Их можно разделить на два вида: дистанционно управляемые подводные аппараты (ROUV) и автономные подводные аппараты (AUV).

Беспилотные подводные аппараты, как и беспилотные летательные аппараты, дистанционно управляются человеком-оператором. Беспилотные подводные аппараты автоматизированы и работают независимо от непосредственного участия человека.

Данные средства применяются для различных целей. они широко используются для исследовательских работ, при расследовании авиакатастроф (для поиска обломков пропавших самолетов), а также военными для выполнения различных задач.

Такие автономные подводные аппараты используются и для противоправных целей, например, в 2010 году в США добились первых обвинительных приговоров за контрабанду наркотиков с дистанционным управлением, заключив в тюрьму трех человек за создание и продажу наркопритонов.

Так, беспилотный устройства все чаще эксплуатируются в противоправных целях. Мы рассмотрим использование в совершении преступных деяний именно летательных беспилотных объектов и их квалификацию в составе преступления.

В теории уголовного права одним из факультативных признаков состава преступления является средство его совершения. А.В. Наумов относит к средствам совершения общественно опасных деяний предметы внешнего мира, к которым относит орудия, приспособления, химические вещества или другие предметы[2].

---

[1] О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Проект Федерального закона. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Кравченко М. Е. Беспилотный летательный аппарат как средство совершения преступления // Вопросы российской юстиции. 2019. № 4. С. 335—339.

Сходной точки зрения придерживается и такой исследователь как Н.А. Бабий. В своей работе он пишет, что средствами совершения преступления являются предметы, устройства, механизмы, приспособления, используемые в процессе совершения преступления[1].

Также обязательным элементом многих общественно опасных деяний выступает способ совершения этого деяния. На первый взгляд, данные понятия схожи между собой, однако разобравшись можно увидеть существенные различия между данными элементами преступления.

По мнению И.Ш. Жордания способ совершения преступления — это система взаимосвязанных, целенаправленных актов поведения, операций, приемов, движений, применяемых субъектом при совершении преступления[2].

По нашему мнению, исходя из приведенных толкований рассматриваемых понятий, беспилотные летательные аппараты в большей степени стоит рассматривать как средство совершения преступления. Так, к средствам относятся механизмы, устройства, предметы внешнего мира, а способ представляет собой последовательность действий, результатом которой является совершение преступления.

В США преступления с использованием дронов имеют большую дифференциацию. Так, к примеру, летом 2020 года в тюрьме города Ливана штата Огайо произошел случай, который позднее власти охарактеризовали как «охота за пасхальными яйцами» для заключенных.

При помощи беспилотных летательных аппаратов на территорию исправительного учреждения было транспортировано несколько килограмм наркотиков, а также сотовые телефоны. В ходе расследования выяснилось, что двое граждан использовали беспилотные летательные аппараты, чтобы сбрасывать наркотики и сотовые телефоны во двор тюрьмы в Огайо, и что эти же люди причастны еще к двум аналогичным эпизодам.

Таким образом, можно сделать вывод, что дрон в данном преступлении выступает в качестве средства совершения преступления, потому как его использование не оказывает непосредственного воздействия на объект преступления, а именно отношения, охраняющие общественную безопасность и общественный порядок.

Известен также случай нарушения неприкосновенности частной жизни граждан посредством использования незаконной видеосъемки беспилотником. В штате Юта полицейскими был пойман квадрокоптер, на карте памяти которого было обнаружено множество видеофайлов, отснятых через окна спален домов или квартир жителей города Орем, который подглядывал за людьми в спальнях. Исследуя данные файлы, специалисты обнаружили владельца пойманного технического средства, который в прошлом уже был осужден за вуайеризм.

В данном случае, на наш взгляд, дрон также можно расценить как средство незаконного наблюдения за частной жизнью граждан США.

Также хотелось бы отметить случаи покушения на убийство людей посредством использования беспилотных летательных аппаратов. 4 августа 2018 года во время выступления президента Венесуэлы Николаса Мадуро, приуроченного к 81-й годовщине создания Национальной гвардии страны, над трибунами появились дроны, нагруженные взрывчаткой. Почти сразу раздался взрыв. Службы охраны сумели спасти жизнь главы государства, а содеянное было квалифицировано как терроризм. Ответствен-

[1] Хлус А. М. Средства совершения преступлений как элемент их криминалистической структуры // Российское право: образование, практика, наука. 2018. № 1 (103). С. 24—33.

[2] Атальянц М. А. Способ совершения преступления: уголовно-правовое значение // Вестник Московского университета. Серия 11, Право. 2008. № 4. С. 119—128.

ность за покушение на себя взяла оппозиционная группировка «Национальное движение солдат в футболках». Часть организаторов преступления была осуждена в первые дни после покушения.

Таким образом, на основе приведенных примеров из зарубежной практики можно сделать вывод, что беспилотные летательные аппараты чаще всего применяются как средство совершения таких преступлений, как кража, убийство, вуайеризм и т.д.

В российской же практике достаточно мало случаев совершения преступлений где фигурируют беспилотные летательные аппараты. Кроме того, в большинстве случаев, например, при доставке посылок без запрещенных законом веществ при помощи дронов в исправительные учреждения установлена административная ответственность.

В п. 5 ст. 32 Воздушного кодекса РФ установлено определение беспилотных летательных аппаратов, согласно которому, беспилотное воздушное судно представляет собой воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).

Иными словами, в российском праве беспилотный летательный аппарат — это транспортное средство, для управления которым не нужно физическое присутствие пилота на борту, а также предусмотрены широкие возможности дистанционного управления.

Также сотрудниками ФСИН отмечается рост числа случаев использования беспилотных летательных аппаратов для доставки в места заключения мобильных телефонов, наркотиков и других запрещенных предметов.

В связи с увеличением числа правонарушений, совершаемых с использованием беспилотных летательных аппаратов Минюст России утвердил Приказ № 282 от 13 ноября 2020 года «Об утверждении порядка принятия решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве над исправительными учреждениями, следственными изоляторами уголовно-исполнительной системы и прилегающими к ним территориями»[1].

Стоит отметить, что за последний год участились попытки совершения террористических актов посредством использования дронов. К примеру, такой случай зафиксирован в Калужской области. Так, 7 октября 2022 года летательный аппарат со снарядом для гранатомета запустили недалеко от взлетно-посадочной части воинской части, вблизи поселка Шайковка.

Таким образом, по нашему мнению, в большинстве составов преступлений беспилотные летательные аппараты могут выступать в качестве средства совершения преступления.

Что же касается зарубежного опыта, то случаи нарушения закона с применением беспилотных технических механизмов в виде средства совершения преступления увеличиваются с каждым годом и их разнообразие растет.

Подводя итог, предлагается добавить в п. «к» ч. 1 ст. 63 УК РФ дополнение, об использовании использование беспилотных летательных аппаратов при совершении преступления в качестве обстоятельства, отягчающего наказания.

---

[1] Об утверждении порядка принятия решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве над исправительными учреждениями, следственными изоляторами уголовно-исполнительной системы и прилегающими к ним территориями, на которых установлены режимные требования, а также перечня должностных лиц уголовно-исполнительной системы, уполномоченных на принятие такого решения : Приказ Министерства юстиции от 13 ноября 2020 г. № 282. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

УДК 343.346

Е. Ю. ПОПОВА

ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРЕЮДИЦИИ ПРИ СОВЕРШЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

С появлением транспортных средств в мире появилась очень значительная мобильность людей, различные удобства и дополнительное время, но, как и у всего в этом мире есть и негативная сторона. Одна из них – транспортные преступления. Ведь по статистике за последний год (2021) осуждено только по статье 264.1 УК РФ — 56 774 человека, примерно 8.000 из которых назначено наказание в виде лишения свободы.

Сущность административной преюдиции неоднозначно трактуется учеными. В научной литературе встречаются различные понятия административной преюдиции: одни ученые называют ее правовой категорией, другие – приемом юридической техники, третьи используют термин «юридическое средство», четвертые – «юридическая конструкция». Нередко встречается и употребление термина «институт уголовного права»[1].

Административная преюдиция в уголовном праве — это привлечение лица к уголовного ответственности, если оно в течении определенного периода после совершения конкретного административного правонарушения совершит то же самое правонарушение[2].

Особенностями административной преюдиции в уголовном праве является также то, что ее нахождение в уголовном законодательстве Российской Федерации достаточно противоречиво.

Так, например, А.А. Гогин считает, что использование административной преюдиции «в силу повторности противоречит принципу уголовного права, согласно которому преступлением считается только общественно опасное деяние, которое само по себе содержит все признаки состава, независимо от иных обстоятельств, в частности, от того, было ли лицо подвергнуто мерам административного характера за совершенный ранее проступок»[3].

Стоит выделить одну из особенностей дорожно-транспортных преступлений с административной преюдицией – это то, что в данных видах преступлений административная преюдиция выступает в качестве дополнительного (альтернативного) признака состава преступления, так как законодатель уравнивает правовое значения административного наказания и судимости[4].

Преюдиция по статье 264.1 УК РФ позволила нам провести точную границу между административным правонарушением и уголовным преступлением, отнеся к сфере действия уголовного права только злостное нарушение правил дорожного движения, то есть криминализировали действия, которые были совершены лицом, которое злостно уклоняется от закона[5].

Следует также правильно разобраться, как отличать состав статьи 264 УК РФ и 264.1 УК РФ. В статье 264.1 УК РФ установлена ответственность за управление автомо-

---

[1] Эргашева З. Э. Административная преюдиция в уголовном праве : дис. … канд. юрид. наук. М., 2018. С. 12.

[2] Колосова В. И. Административная преюдиция как средство предупреждения преступлений и совершенствования уголовного законодательства // Вестник ННГУ. 2011. № 5-1. С. 246—254.

[3] Гогин А. А. Ответственность за нарушение Федерального закона «О рекламе» // Право и политика. 2004. № 5. С. 29.

[4] Цепелев К. В., Медунцова С. М. Проблемы квалификации преступлений с административной преюдицией : научно-практическое пособие. М., 2021. С. 17.

[5] Там же. С. 21.

билем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения преступления, которое предусматривают статьи 264 (а именно ч. 2, ч. 4, ч. 6) и 264.1 УК РФ.

Важная особенность здесь заключается в таком элементе состава преступления, как субъект. Ответственность по данной статье наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по ч.1 или ч.3 ст. 12.8 КоАП РФ или по статье 12.26 КоАП РФ.

При этом привлекаемое к ответственности лицо может отвечать как одному из указанных условий, так и их совокупности. В силу статьи 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении такого наказания и до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

В связи с этим нужно выяснить, исполнено ли постановление о назначении лицу административного наказания по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 или по статье 12.26 КоАП РФ и дату окончания исполнения указанного постановления, не прекращалось ли его исполнение, не истек ли годичный срок годности, в течении которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, не пересматривались ли постановление о назначении лицу административного наказания и последующие постановления, связанные с его исполнением, в порядке, предусмотренном главой 30 КоАП РФ (п. 10.4)[1].

Преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, совершается с прямым умыслом. Водитель осознает тот факт, что автомобиль — источник повышенной опасности. Это значит, что он представляет, какую опасность для иных участников дорожного движения заключает в себе транспортное средство, и дает себе отчет в том, что в процессе движения возможны не устранимые по его воле аварийные ситуации. Кроме того, водитель осознанно вводит себя в состояние опьянения, под действием которого повышается риск возникновения аварийной обстановки, в результате чего причиняется существенный вред безопасности дорожного движения[2].

Статья 264.2 УК РФ была введена уголовная ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию за совершение аналогичного административного правонарушения.

Новшества по статье 264.2 УК РФ распространяются на водителей, которые лишены права управлять транспортным средством и имеющие административное наказание за превышение установленной скорости движения более чем на 60 километров в час или выезд на полосу встречного движения, а также трамвайные пути. Для наступления уголовной ответственности по части первой ст. 264.2 УК РФ требуется установление при доказывании административной юрисдикции.

Часть вторая ст. 264.2 УК РФ предусматривает уголовное наказание для лиц, которые имеют судимость по части первой этой же статьи и тех, кто повторно допускает «агрессивное вождение».

К уголовной ответственности водителя могут привлечь, если нарушение зафиксируют сотрудники ГИБДД, но, если же выезд на встречную полосу или превышение скоро-

---

[1] Краев Д. Ю. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : лекция для ФППК. СПб., 2019. С. 35.

[2] Аюпова Г. Ш. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию : дис. … канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2018. С. 27.

сти попадут на камеру безопасности дорожного движения в автоматическом режиме — водитель понесет ответственность по КоАП РФ. Здесь законодатель посчитал важным для доказывания нового состава преступления, чтобы нарушения ПДД, которые входят в предмет административной юрисдикции по данной статье, должны быть зафиксированы сотрудниками ГИБДД.

Согласно ст. 264.3 УК РФ уголовная ответственность наступает за управление транспортным средством лицом, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4 или п. «в» ч. 6 ст. 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) либо по ст. 264.3 УК РФ.

В качестве максимального наказания предусматривается до 2 лет лишения свободы. Кроме того, если за рулем оказался собственник транспортного средства, закон предусматривает его конфискацию (п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ) .

Также, вступила в силу ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ, предусматривающая административную ответственность за повторное управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами, если такое действие не содержит признаков уголовно наказуемого деяния.

Подводя итог всему вышеизложенному, можно сделать соответствующий вывод, а именно отметить, что существует множество научных работ и статьей, посвященных административной преюдиции на основании ст. 264.1 УК РФ, но еще мало изучены новые статьи УК РФ – 264.2 и 264.3, так как судебная практика по этим статьям еще не сформирована.

УДК 343.346

С. С. ПОТАПОВА

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ КВАЛИФИКАЦИИ САМОВОЛЬНОГО ПОДКЛЮЧЕНИЯ К НЕФТЕПРОВОДАМ, НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОДАМ И ГАЗОПРОВОДАМ

Российская Федерация, будучи самой большой страной в мире изобилует различными видами транспорта. К его числу относятся такие нетипичные, на первый взгляд, разновидности, как магистральный нефтепровод (53,4 тыс. км), газопровод (179,3 тыс. км) и нефтепродуктопровод (17,1 тыс. км)[1].

В связи со сосредоточением энергоресурсов Российской Федерации неравномерно, в отдаленных от потребителей местностях, трубопроводы стали крайне необходимым и распространенным средством транспортировки нефти и газа из районов их добычи, производства или хранения до мест переработки и потребления[2].

Согласно статистике, сети нефтепроводов, газопроводов и нефтепродуктопроводов с каждым годом разрастаются, охватывая новые и новые территории нашей страны, одновременно порождая проблему выявления преступных посягательств на данный вид транспортировки.

Одним из наиболее опасных и часто встречающихся на практике деяний в рассматриваемой сфере является самовольное подключение к нефтепроводам, нефтепродуктопроводам и газопроводам. До недавнего времени такое деяние являлось лишь правонаруше-

[1] URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/rosstat/smi/transp18.htm (дата обращения: 19.11.2022).

[2] Приходько А. И. Уголовно-правовая характеристика посягательства на магистральный трубопровод // Вестник Московского университета. Серия 11, Право. 2016. № 4. С. 136—142.

нием, ответственность за которое была установлена в ст. 7.19 КоАП РФ, но подход законодателя был пересмотрен.

Обусловлено это тем, что общественные отношения, связанные с транспортировкой нефти и газа, нуждаются в усиленной правовой охране, поскольку посягательства на них влекут колоссальный экономический и экологический ущерб, а также могут привести к авариям на газопроводах. Как следствие, это может стать причиной взрывов, пожаров, угрожающих жизни и здоровью людей.

Согласно статистическим данным, на территории Российской Федерации в 2021 году выявлено 98 фактов самовольных подключений, из них: на магистральных нефтепроводах 21; на магистральных нефтепродуктопроводах — 77. При этом наиболее криминогенными регионами являлись Московская, Самарская и Ленинградская области.

Таким образом, поскольку незаконное самовольное подключение или «врезки» в трубопроводы стали повсеместной проблемой на всей территории нашей страны, Федеральный закон от 29 июля 2018 г. № 229-ФЗ в статье 215.3 УК РФ предусмотрел уголовную ответственность за самовольное подключение к нефтепроводам, нефтепродуктопроводам, газопроводам, совершенное лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за аналогичное деяние.

Несмотря на активное правоприменение ст. 215.3 УК РФ, имеется ряд серьезных правовых проблем, которые не позволяют в полной мере противодействовать преступности в рассматриваемой сфере.

Для начала отметим, что состав ч. 1 ст. 215.3 УК РФ является формальным, поскольку уголовная ответственность наступает за самовольное подключение.

По мнению П.В. Крашенинникова, которое мы также разделяем, после данного действия субъект преступления получает доступ к энергоресурсам, которые транспортируются через нефтепровод, газопровод, что и является его главной целью[1]. Следовательно, и самовольное подключение, и следуемое за ним незаконное потребление энергоресурсов представляют собой единое деяние.

За четыре года сложилась единообразная судебная практика, в соответствии с которой за самовольное подключение с дальнейшим использованием газа (то есть хищение), вменялась ч.1 ст. 215.3 УК РФ[2]. В подобных приговорах суда четко указывается на то, что умысел субъекта преступления был направлен не на самовольное подключение как таковое, а на незаконное пользование энергоресурсами — их хищение, однако, это обстоятельство оставалось без внимания.

Следующая проблема заключается в том, что такой квалифицирующий признак как группа лиц по предварительному сговору предусмотрен только в случае разрушения, повреждения или приведения иным способом в негодное для эксплуатации состояние нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, газопроводов (ч. 3 ст. 215.3).

По мнению ученых, во многих случаях «врезки» в трубопроводы осуществляются не в одиночку, а группой лиц, поскольку для совершения данного преступления необходимы определенные знания и навыки[3].

Если же подобные деяния совершаются неоднократно одной и той же группой лиц, то можно говорить о сложившейся организованной группе. Однако в ч. 1 ст. 215.3 УК РФ отсутствует указанный квалифицирующий признак при совершении самовольного подключения к нефтепроводу, нефтепродуктопроводу, газопроводу.

---

[3] Чернышев Д. Б. Проблемы уголовно-правовой квалификации самовольного подключения к нефтепроводам, нефтепродуктопроводам и газопроводам // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2022. № 1 (59). С. 70—77.

[4] Чернышев Д. Б. Кража из нефтепровода, нефтепродуктопровода, газопровода: проблемы совокупного вменения // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2019. № 2 (10). С. 234—238.

[6] Шепель В. А. Несанкционированные «врезки» в нефтепродуктопроводы: понятие, виды, квалификация, способы обнаружения // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2019. № 4 (51). С. 105—114.

Также отметим, что за тайное хищение из нефтепровода, нефтепродуктопровода, газопровода предусмотрена уголовная ответственность пунктом «б» ч. 3 ст. 158 УК РФ. Помимо этого, Верховным судом РФ разрешен вопрос о том, в каком случае содеянное квалифицируется по совокупности преступлений, предусмотренных п. «б» ч. 3 ст. 158 и ст. 215.3 УК РФ.

Согласно п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое» от 27 декабря 2009 г. № 29, это происходит, если при совершении кражи из нефтепровода, нефтепродуктопровода, газопровода происходит их разрушение, повреждение или приведение в негодное для эксплуатации состояние.

По применению п. «б» ч. 3 ст. 158 УК РФ сформирована единообразная судебная практика, однако, после введение в УК РФ ч. 1 ст. 215.3 стал возникать вопрос, почему аналогичные противоправные деяние квалифицируются судами то по ст. 158 УК РФ, то по ст. 215.3 УК РФ.

Экстренная необходимость сформировать единый подход обусловлена тем, что категории рассматриваемых преступлений принципиально разные. Преступления, предусмотренные п. «б» ч. 3 ст. 158 УК РФ, относятся к категории тяжких, а предусмотренные ч. 1 ст. 215.3 УК РФ — небольшой тяжести. Следовательно, разрешение противоречий в судебной практике позволит не допустить нарушение основополагающего принципа уголовного права о справедливости наказания.

Статистические данные свидетельствуют о следующем. По результатам доследственных проверок в 2021 году было возбуждено 157 уголовных дел, из которых 105 по ст. 158 УК РФ и 52 по ст. 215.3 УК РФ. По состоянию на 01.01.2022 в производстве следственных органов находилось 32 уголовных дела, возбужденных по ст. 158 УК РФ, 15 — по ст. 215.3 УК РФ и только 6 по совокупности ст. 158 и 215.3 УК РФ.

Анализ судебной практики, а также мнения ученых свидетельствует о том, что зачастую на квалификацию рассматриваемых преступлений влияют сугубо процессуальные проблемы.

При расследовании уголовных дел по фактам хищения нефти и газа возникают сложности с определением объема и массы похищенного, установлением размера ущерба, причиненного в результате криминальных врезок. В целях установления единых требований при определении экономического ущерба от самовольных подключений в нефтепродуктопроводы принята «Методика расчета ущерба от криминальных врезок в нефтепродуктопроводы. РД 153-39.4-060-00» (утв. приказом Министерства энергетики Российской Федерации от 06.06.2001 № 167.

Несмотря на то, что Методика не зарегистрирована в Минюсте России и, следовательно, формально не обладает статусом нормативного правового акта, и регулирует вопросы, связанные только с хищением нефтепродуктов, суды, как правило, при рассмотрении уголовных дел по обвинению как в хищении нефтепродуктов, так и нефти, принимают в качестве доказательства расчеты, произведенные при помощи данной Методики.

Таким образом, по мнению В.И. Иванова, отсутствие единообразной практики обусловлено процессуальными трудностями по установлению и доказыванию объема похищенных энергоресурсов, а также их стоимости[1]. Следовательно, в случае квалификации содеянного по п. «б» ч. 3 ст. 158 УК РФ необходимо оперировать точными данными об объеме и стоимости похищенного. Например, в большинстве случаев, связанных с самовольным подключением к газопроводам и продолжительным использованием газа в быто-

[1] Иванов В. И. Уголовно-процессуальное доказывание — ретроспективный путь познания от чувственного восприятия сущего к достоверному знанию прошлого // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2021. № 1 (55). С. 42—51.

вых целях, не представляется возможным установить размер причиненного преступлением имущественного ущерба.

Анализ правоприменительной практики свидетельствует о том, что квалификация преступлений по ч. 1 ст. 215.3 УК РФ происходит в том случае, когда не удается установить объем и стоимость похищенных энергоресурсов. В приговорах по соответствующим преступлениям зачастую отмечается наличие корыстного умысла, направленного на получение возможности неучтенно потреблять такие природные ресурсы как нефть или газ, однако юридическая оценка таких действий отсутствует[1].

Таким образом, попытки законодателя оптимизировать уголовное законодательство и защитить сферу транспортировки энергоресурсов создали ещё больше проблем и трудностей для правоприменителей.

Анализ судебной практики свидетельствует о том, что путем введения в УК РФ ч. 1 ст. 215.3 были разрешены процессуальные проблемы уголовного права, нежели материального.

Однако недопустимо квалифицировать деяние лишь в зависимости от того, возможно ли было установить и доказать размер причиненного ущерба. Как упоминалось выше, категории рассматриваемых преступлений кардинально разные — небольшой тяжести и тяжкое, следовательно, процессуальные трудности правоприменителей не должны нарушать основополагающий принцип уголовного права о справедливости наказания.

УДК 343.346

Д. С. РОГАНОВА

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЙСТВИЙ, УГРОЖАЮЩИХ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В настоящее время государственная политика направлена на обеспечение безопасности на транспорте. Анализируя данные официальной статистики за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (в 2018 году зарегистрировано 75 820 преступлений, 2019 году – 68 657, 2020 г. – 65 470, 2021 году – 64 924), можно сделать вывод о том, что количество осужденных по видам преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ, сокращается.

Однако это не свидетельствует о снижении степени транспортной опасности. По данным Госавтоинспекции всего за 2021 год было зарегистрировано 133 331 дорожно-транспортное происшествие, при этом ранено – 167 856 человек, погибло – 14 874[2]. Отметим, что одной из целей государства является повышение безопасности на транспорте[3]. Данная тенденция предусматривает совершенствование законодательства в этой области.

В 2017 году были внесены изменения в УК РФ, которые определили ответственность за хулиганство на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования (п. «в» ч. 1 ст. 213

[1] Чернышев Д. Б. Проблемы уголовно-правовой квалификации …

[2] Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 21.11.2022).

[3] Пояснительная записка № 572517-5 к проекту федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» // СОЗД : сайт. URL: https://sozd.duma.gov.ru (дата обращения: 21.11.2022).

УК РФ) и совершение действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ)[1].

Обозначим, что в научной литературе среди ученых ведутся дискуссии о разграничении вышеназванных смежных составов преступлений[2]. Так, некоторые ученые при детальном анализе п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ и ст. 267.1 УК РФ приходят к выводу о том, что существенных отличий между ними не имеется[3].

Сложности в понимании признаков рассматриваемых транспортных уголовно-наказуемых деяний обуславливается такими проблемными вопросами как неясность в определении действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств; неопределенность и размытость квалифицирующих признаков; неконкретность места и способа совершения противоправных деяний; соотношение понятий «хулиганство» и «хулиганские побуждения»; вопросы квалификации деяния в практической деятельности, связанные с реальной и идеальной совокупностью.

Необходимо определить, что действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, понимаются неоднозначно как в теории, так и на практике. Например, совершение действий, направленных на повреждение железнодорожных путей[4] или использование лазерных указок для ослепления пилота самолета; совершение противоправных действий непосредственно на транспортном средстве, что может явиться причиной его неисправности или помехой в управлении, а также создать реальную угрозу жизни и здоровью человека[5]. Таким образом, неправомерные действия могут быть совершены лицом на транспортном средстве и на территории дорожной инфраструктуры (на открытой местности, вне транспортного средства).

В.И. Николова, предлагает отнести к действиям, угрожающим безопасной эксплуатации транспортных средств, совершенным на транспортном средстве, пронос и оставление в транспортном средстве легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ[6].

Нам представляется эта точка зрения некорректной в соответствии с объективной стороной ст. 267.1 УК РФ. Противоправное деяние может быть совершено только в форме действий, которые включают в себя два аспекта: действия должны угрожать безопасной эксплуатации транспортного средства и быть совершены из хулиганских побуждений, которые представляют собой умышленные действия, направленные против личности человека или его имущества, которые совершены без какого-либо повода или с использованием незначительного повода[7].

---

[1] О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации : Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Соловьева М. Н. Вопросы разграничения действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (статья 267. 1 УК РФ), и хулиганства на транспорте (п. «в» ч. 1 статьи 213 УК РФ) // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2020. № 1 (39). С. 82.

[3] Гришин Д. А., Балашова Ю. В. Уголовно-правовая характеристика действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств // Транспортное право. 2019. № 1. С. 22.

[4] Приговор Черняховского городского суда Калининградской области от 12 декабря 2019 г. по делу № 1-200/2019 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: http://sudact.ru (дата обращения: 22.11.2022).

[5] Приговор Советско-Гаванского городского суда Хабаровского края от 9 июня 2018 г. по делу № 1-99/2018 // Там же.

[6] Николова В. И. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, предусмотренные статьей 267.1 УК РФ // Молодой ученый. 2022. № 22 (417). С. 356—358.

[7] О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 15 ноября 2007 г. № 45. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В данном случае необходимо обозначить, что преступление, предусмотренное ст. 267.1 УК РФ, может совершаться только с прямым умыслом. Однако при проносе или оставлении в транспортном средстве легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ лицо может не осознавать общественную опасность своих действий, не преследовать цели их совершить. Отметим, что за совершение вышеназванных правонарушений предусмотрена ответственность по ст. 11.15.1 КоАП РФ или ст. 263.1 УК РФ. Полагаем, что одной из основных проблем рассматриваемого нами состава преступления является отсутствие законодательного закрепления квалифицирующих признаков, а именно орудия с использованием, которого лицо совершило противоправное деяние.

Состав ст. 267.1 УК РФ является формальным и считается оконченным с момента совершения действий, создающих угрозу безопасности людей либо сохранности имущества. Так, виновное лицо подлежит уголовной ответственности после совершения определенного действия независимо от наступления или отсутствия последствий. Полагаем, это объясняется вдумчивостью законодателя при внесении изменений в УК РФ, предусматривая иные нормы права, которые регламентирует транспортное средство в виде источника повышенной опасности.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, является вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста. При этом лицо, совершившее преступление — общий субъект. Однако М.В. Баранчикова отмечает, что субъект данного состава преступления не может выступать в качестве специального субъекта, а именно лица, управляющего транспортным средством[1].

Другой точки зрения придерживается М.Н. Ефарова. По ее мнению, должностное положение лица не имеет значения для квалификации по данному составу преступления[2]. Так, исходя из правовой природы анализируемой нами уголовно-правовой нормы, в частности объекта преступления, определяемого как общественные отношения, направленные на безопасную эксплуатацию транспортных средств, следует подчеркнуть ее цель – сохранение правопорядка в области транспортной инфраструктуры, обеспечение безопасной жизнедеятельности человека.

Думается, что выполнение лицом своих трудовых функций по управлению транспортным средством или организации условий по обеспечению точного функционирования транспортным средством, а также лицом, управляющим личным автомототранспортом могут быть квалифицированы по ст. 267.1 УК РФ.

Например, опасное маневрирование – «игра в шашки», когда лицо в ходе управления транспортным средством сознательно и демонстративно нарушает Правила дорожного движения и не справляется с управление, вследствие чего терпит столкновение с другим транспортным средством и вылетает на полосу встречного движения, тем самым, создавая угрозу иным участникам дорожного движения.

Сходная ситуация проявляется и тогда, когда лицо не выполнило свои трудовые функции, не обеспечило состояние безопасности лиц на транспортном средстве или объекте транспортной инфраструктуры, посредством которых была создана угроза для использования транспорта.

---

[1] Баранчикова М. В. Квалификация новых криминальных угроз транспортной безопасности // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке : материалы XV Международной научно-практической конференции (г. Москва, 25—26 января 2018 г.). М., 2018. С. 645.

[2] Ефарова М. Н. Уголовно-правовая характеристика действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2022. № 1. С. 164—167.

На основании вышеизложенного мы пришли к следующим выводам, которые, с нашей точки зрения, имеют теоретическое и практическое значение.

1. Под действиями, угрожающими безопасной эксплуатации транспортных средств, понимать умышленные действия, совершенные без какого-либо повода или с использованием незначительного повода, направленные против личности и его имущества, создающие опасность для жизни и здоровья иных лиц.

2. Дополнить ст. 267.1 УК РФ второй частью, имеющей следующее содержание: «Те же действия, совершенные с применением оружия, предметов, используемых в качестве оружия, в том числе лазерных устройств, взрывоопасных и горючих веществ, либо группой лиц, группой лиц по предварительному сговору или организованной группой». Возникает необходимость повысить размер и срок санкции в связи с наибольшей угрозой безопасной эксплуатации транспортных средств, жизни и здоровью людей. Это положительно отразиться на правоприменительной практике, а именно на квалификации деяния.

УДК 343.346

Ш. С. САГИДОВ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И ПРОИСШЕСТВИЙ

Одним из наиболее эффективных средств предупреждения транспортных преступлений и происшествий является активная пропаганда безопасности дорожного движения. Обязанность осуществления этого направления деятельности возложена на соответствующие подразделения ГИБДД МВД России. В последние годы за счет стремительного развития информационных технологий существенно расширился инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения, использование новых средств воздействия на правосознание участников дорожного движения может заметно улучшить ситуацию с аварийностью.

Автомобильный транспорт занимает значительное место на рынке транспортных услуг, при этом этот вид транспорта является лидером и по числу возникающих чрезвычайных ситуаций и числу человеческих жертв. Так, по данным ГИБДД МВД России за январь-сентябрь 2021 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 96 314 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 10 516 человек и получили ранения 121 573[1].

Практика показывает, что в нашей стране одной из главных причин дорожно-транспортного травматизма является низкая культура поведения участников дорожного движения, их недисциплинированность в качестве пешехода, пассажира или водителя.

Поэтому одним из наиболее эффективных средств предупреждения транспортных преступлений и происшествий является активная пропаганда безопасности дорожного движения. Необходимость повышения в нашей стране культуры дорожного движения нашло отражение в ряде программных документах, направленных на снижение аварийности автомобильного транспорта. В настоящее время основным инструментом реализации

[1] Сотрудниками Научного центра БДД МВД России подготовлен обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года / Министерство внутренних дел Российской Федерации // Научный центр безопасности дорожного движения : офиц. сайт. URL: https://нцбдд.мвд.рф/news/item/26634951/ (дата обращения: 15.10.2022).

государственных решений по снижению аварийности в России является утвержденная Правительством Российской Федерации Федеральная целевая программа «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018−2024 годы».

Постепенное снижение показателей аварийности в результате последовательного и постоянного внедрения мероприятий данной программы ожидается к 2024 году. Реализация стратегии предусматривает комплекс совместных мер по управлению безопасностью дорожного движения, в том числе изменение поведения участников дорожного движения.

Указанный документ предусматривает проведение активной и последовательной информационно-воспитательной работы, создание условий для того, чтобы каждый индивид общества стремился к соблюдению правил дорожного движения. Поведение участников дорожного движения, инфраструктура автомобильных дорог, конструкция автомобилей, все элементы системы исследуемой сферы общественных отношений должны обеспечивать максимум безопасности человека, попавшего в ДТП.

Осуществление ключевого направления профилактической деятельности в виде пропаганды безопасности дорожного движения возложено на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Обязанность осуществления этого направления деятельности возложена на соответствующие подразделения ГИБДД МВД России. Деятельность, связанную с организацией пропаганды безопасности дорожного движения, осуществляют специально создаваемые на различных уровнях отделы (отделения, группы, направления) пропаганды безопасности дорожного движения.

В деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения кроме ГИБДД также принимают участие иные органы государственной власти, органы местного самоуправления, СМИ, общественные объединения.

В соответствии Приказом МВД России от 29.12.2018 № 903 «Об утверждении наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». указанным приказом задачи по пропаганде безопасности дорожного движения подразделения Госавтоинспекции выполняют во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями, средствами массовой информации и иными заинтересованными лицами.

Наиболее распространенными формами, которые применяются при осуществлении пропаганды безопасности дорожного движения являются: проведение конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения; издание и распространение брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения; создание кино- и видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения; использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции; проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях; принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения; обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения.

На сегодняшний день актуальным является выработка эффективных форм пропаганды безопасности дорожного движения и организация их применения. Позитивный опыт проведения просветительских мероприятий наработан в регионах. Волонтеры, студенты и участники молодежных движений проводят мероприятия по популяризации использования пешеходами световозвращающих элементов, организуется акции «Каждой школе – безопасный переход»; «Остановим хамов за рулем», проводится обучение на курсах оказания первой помощи[1].

В тоже время следует признать, что на протяжении длительного времени методы пропаганды безопасности дорожного движения ограничивались проведением разъяснительных бесед с участниками дорожного движения, выступление сотрудников ГИБДД в школах и проведением занятий с трудовыми коллективами автотранспортных организаций.

В то время как информационное воздействие на общество должно носить разноплановый характер. Реалии сегодняшнего дня требуют использования в профилактике дорожно-транспортного травматизма более современных средств воздействия на участников дорожного движения.

В последние годы инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения существенно расширился за счет стремительного развития информационных технологий. Значительными возможностями, которые повышают эффективность профилактической деятельности обладает Интернет, что вполне объяснимо, потому что современный человек всю необходимую информацию получает в сети.

Новыми формами работы по предупреждению транспортных правонарушений является создание и размещение в сети информационных порталов по тематике безопасности дорожного движения, размещение тематических рубрик, региональных страниц интернет-сайта Госавтоинспекции МВД России. Обратившись к этим ресурсам любое заинтересованное лицо может получить доступ к информации по тематике безопасности дорожного движения, в том числе о состоянии аварийности, изменениях в организации дорожного движения и другим актуальным вопросам.

Для информационных ресурсов, размещенных в интернете важным является поддержание их в актуальном состоянии. Этот вопрос нашел отражение в Приказе МВД России от 14.01. 2013 № «О вводе в эксплуатацию аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России», в котором на подразделения Госавтоинспекции возложена обязанность поддержания в актуальном состоянии тематических рубрик, региональных страниц интернет-сайта Госавтоинспекции в составе аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России» и иных интернет-ресурсов, администрируемых ГУОБДД МВД России, в том числе и ведомственных аккаунтов в социальных сетях.

В современном мире эффективным средством информационного воздействия на широкие слои населения также является социальная реклама. Её основной задачей является привлечение внимания социума к актуальным проблемам общества. Профилактический потенциал социальной рекламы активно используется для популяризации у граждан таких значимых для общества тем, как ведение здорового образа жизни, борьба с наркотиками, алкоголизмом и курением, борьба с домашним насилием, формирование экологического мышления, и в том числе обеспечение безопасности дорожного движения.

---

[1] Капустина Е. Г. Пропаганда безопасности дорожного движения: положительный опыт отдельных субъектов Российской Федерации, как результат воздействия на сознание и поведение человека // NB: Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 1—8.

Социальная реклама в виде специализированных видеороликов, баннеров, плакатов является хорошим помощником в пропаганде безопасности дорожного движения. Мультимедийный контент по тематике профилактики дорожно-транспортного травматизма эффективно воздействует на широкую аудиторию. Его можно демонстрировать на экранах рекламных мониторов в местах массового пребывания людей, в торговых центрах, в салонах городского пассажирского транспорта и маршрутных такси, в вагонах метро, а также в сети Интернет и в социальных сетях.

Используя различные психологические методы воздействия на массовое сознание, социальная реклама становится средством коммуникации, с помощью которого государство может влиять на правосознание участников дорожного движения, формировать у них установку на соблюдение ПДД и безопасное участие в дорожном движении.

Таким образом, предупреждение транспортных преступлений и происшествий с использование возможностей пропаганды безопасности дорожного движения представляет собой один из действенных инструментов воздействия на правовое сознание участников движения.

УДК 343.346

П. С. САДКОВА

МАЛОЗНАЧИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЯНИЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ ИЛИ ИМЕЮЩИМ СУДИМОСТЬ

Деятельность государства приоритетно направлена на защиту и охрану прав, свобод и интересов человека и гражданина. Однако ни органы, ни должностные лица, ни государство в целом не справляются должным образом с данной задачей. Права человека нарушаются, и самым опасным способом их нарушения является совершение преступления.

Уголовный кодекс Российской Федерации дает легальное определение данному явлению в п. 1 ст. 14 УК РФ, говоря о том, что преступлением считается совершение такого виновно общественно опасного деяния, которое законодатель относит к запрещающим Уголовным кодексом под угрозой наказания.

Но развитие материальной составляющей выше указанного термина позволило выделить в ч. 2 ст. 14 УК РФ в некоторой степени исключение из общего правила, закрепив институт малозначительности. Нормы данного института уголовного права применимы ко всем группам отношений. Одна из них — преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Несмотря на то, что преступления с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств являются не самыми многочисленными по статистике Генеральной прокуратуры за последнее время, однако их общественная опасность только возрастает[1].

Особенно это касается тех составов, в которых лицо не осознает опасность свои действий и управляет транспортным средством в состоянии опьянения, при это он уже ранее подвергался административному наказанию или был судим (ст. 264.1 УК РФ).

[1] Портал правовой статистики Генеральной прокуратуры Российской Федерации. URL: http://crimestat.ru/ (дата обращения: 24.11.2022).

Нормы Уголовно-процессуального кодекса РФ содержат определенный перечень оснований прекращения уголовного дела или уголовного преследования, к которым малозначительность не отнесена, так как, исходя из ч. 2 ст. 14 УК РФ, не является преступлением действие (бездействие), хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного Уголовным кодексом РФ, но в силу малозначительности не представляющее общественной опасности.

Несмотря на то, что в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» состав 12.8 КоАП РФ, являющийся менее общественно опасным, чем состав ст. 264.1 УК РФ, законодательно отнесено к категории правонарушений, которые не могут быть отнесены к малозначительным, так как являются источником повышенной опасности, существенно нарушающие охраняемые общественные правоотношения, малозначительность имеет место быть.

Во-первых, Пленум Верховного Суда РФ № от 22.12.2015 № 58 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» указывает на индивидуальность рассмотрения каждого преступного деяния с учетом его характера и степени.

Стоит обратить внимание на характер общественной опасности преступления, который зависит также и от причиненного вреда, который при малозначительности деяния будет практически отсутствовать.

Так, объективная сторона любого преступления состоит из обаятельных признаков, у некоторых составов есть и дополнительные признаки (врем, место, обстановка совершения преступления.

Смоделируем ситуацию, Рябов припарковал свой автомобиль во дворе дома так, что его сосед Усеев не смог поставить свою машину рядом на свободное парковочное место. Последний попросил Рябова, уже находившегося в состоянии алкогольного опьянения, переставить его транспортное средство. Время было 2 часа ночи, ближайшая машина стояла на другом конце двора. Исходя из обстановки, Рябов садиться за руль в состоянии алкогольного опьянения и переставляет автомобиль. В данном случае, с учетом времени и обстановки совершения преступления, и вреда, который, так или иначе, не был никому причинен, деяние может быть признано малозначительным.

Во-вторых, в примечании к ст. 264 УК РФ приводится разъяснение определения лица, находившегося в состоянии опьянения, «управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации».

В Пленуме Верховного Суда РФ № 20 содержится цифра, определяющая уровень содержания в организме виновного лица этилового спирта, – 0,16 миллиграмм на один литр выдыхаемого воздуха. Можно предположить, что лицо, зная данный предел, может выпивать ниже указанной нормы и управлять транспортным средством. Однако это не так, поскольку в Российской Федерации существование запрет на управление транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения, а также в силу выше указанного опре-

деления, данное лицо не будет находиться в состоянии опьянения, следовательно, не будет и состава преступления.

Но может быть ситуация, когда лицо все-таки употребило большое количество алкоголя, и, находясь на территории рядом со своим гаражом, решило в него загнать свой автомобиль. Анализируя сказанное выше, в данной ситуации малозначительность также имеет место быть исходя опять же из вреда, который так и не был никому причинен, и места совершения преступления.

В-третьих, необходимо провести аналогию крайней необходимости и малозначительности. Так, крайней необходимостью будет признаваться ситуация, когда человек, нарушая правила дорожного движения и причиняя ущерб чужому имуществу, срочно доставляет в родильный дом беременную женщину.

В иллюстрируемой ситуации, согласно ст. 39 УК РФ, преступления не будет, хотя и был причинен вред. В таком случае, малозначительность менее общественно опасное явление хотя бы потому, что ее вред минимален или отсутствует вовсе.

Таким образом, резюмируя все выше сказанное, малозначительность является оценочной категорией, при её применении необходимо учитывать все обстоятельства уголовного правонарушения. В основе должны лежать как объективные (место и время совершения), так и субъективные факторы (направленность умысла).

УДК 343.346

В. А. СМИРНОВ

К ВОПРОСУ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ПРИЗНАКОВ КОНТРАБАНДЫ ПРИ НЕЗАКОННОМ ТРАНЗИТНОМ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ

Согласно ч. 1 ст. 226.1 УК РФ преследуется незаконное перемещение через таможенную границу Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС либо Государственную границу Российской Федерации с государствами - членами Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС стратегически важных товаров и ресурсов, определяемых п. 8 параграфа II Постановления Правительства от 13 сентября 2012 г. № 923 «Об утверждении перечня стратегически важных товаров и ресурсов для целей статьи 226.1 Уголовного кодекса…».

В силу п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27.04.2017 № 12 «О судебной практике по делам о контрабанде», «перемещение через таможенную границу или государственную границу товаров и иных предметов заключается в совершении действий по ввозу соответственно на таможенную территорию Союза или территорию Российской Федерации или вывозу с этих территорий товаров или иных предметов любым способом.

Под незаконным перемещением товаров или иных предметов через таможенную границу следует понимать перемещение товаров или иных предметов вне установленных мест или в неустановленное время работы таможенных органов в этих местах, либо с сокрытием от таможенного контроля, либо с недостоверным декларированием или недекларированием товаров, либо с использованием документов, содержащих недостоверные сведения о товарах или иных предметах, и (или) с использованием поддельных либо относящихся к другим товарам или иным предметам средств идентификации».

Из п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27.04.2017 № 12 «О судебной практике по делам о контрабанде» следует, что ряд действий, направленных на совершение любой таможенной процедуры, направленной на ввоз или вывоз товара с территории Российской Федерации или Союза, включая процедуру таможенного транзита, содержат в себе признаки контрабанды.

Несмотря на разъяснения Верховного Суда Российской Федерации, в данном случае нам необходимо опираться на волю законодателя. Так, исходя из правового анализа статей 200.1, 200.2, 226.1, 229.1 УК РФ, контрабанда — вывоз из какой-либо экономической зоны или ввоз в нее определенного перечня товаров, имеющих свои правила хранения, учета, перемещения и оборота.

С некоторыми таможенными процедурами все очевидно: незаконные ввоз и вывоз могут причинять вред правоотношениям по охране жизни и здоровья граждан, безопасности общества в целом (как государственной, так и мировой), а также по сбору пошлин и охране нормального функционирования отечественного рынка.

Даже исходя из списка предметов преступления, таких как: «мясо крупного рогатого скота, домашней птицы, свинина»; «нефть сырая и нефтепродукты»; «ядовитые, отравляющие, взрывчатые, радиоактивные вещества, радиационные источники, ядерные материалы, огнестрельное оружие, … взрывные устройства, боеприпасы, оружие массового поражения», очевидно, что ограничивается именно их извлечение из оборота российской (евразийской) экономической зоны или включение в нее без соблюдения установленных государством процедур в силу потенции причинения вреда охраняемым государством отношениям.

Вред может быть причинен, например, в следующих формах: лишение страны состояния продовольственной, энергетической или финансовой безопасности; возникновение террористической угрозы, риска применения оружия массового поражения, неконтролируемого оборота оружия; обеспечение зарубежных вооруженных формирований недоступными, в связи с их уровнем технического развития, для самостоятельного производства средствами поражения.

Сложнее дела обстоят с товарами, помещенными под процедуру таможенного транзита. Так, согласно ст. 142 «Таможенного кодекса Евразийского экономического союза» от 29.05.2019 (ТК ЕАЭС), «таможенная процедура таможенного транзита — таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру.

В силу п. 2 ч. 2 ст. 142 ТК ЕАЭС транзит применяется в том числе «для перевозки (транспортировки) с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем товаров Союза». Кроме того, в соответствии с ч. 5 ст. 142 ТК ЕАЭС, «товары Союза, помещенные под таможенную процедуру таможенного транзита, сохраняют статус товаров Союза».

Исходя из смысла вышеупомянутых норм, сущность помещения товаров под данную таможенную процедуру состоит в оптимизации процесса преодоления географических, политических и юридических препятствий при транспортировке товаров, когда необходимо нарушить фактические границы третьих, не являющихся ни страной отправления, ни назначения, государств, или при необходимости выхода за пределы целостной таможенной зоны (государства или экономического сообщества), являющейся и пунктом отправления, и пунктом назначения.

По сути, это фикция, призванная при недопущении грузовых операций с транзитными товарами и замены транспортного средства, используемого для транзитной перевозки, избавить декларанта от необходимости товар в каждой стране помещать под процедуры убытия и выпуска, встречающейся на пути следования, или помещать товары под про-

цедуры убытия и выпуска, хотя и покидающие территорию государства, однако возвращающиеся в него после непрерывной транспортировки по воде или воздуху[1].

А это, в свою очередь, сэкономит декларанту время и деньги, что представляется нам крайне справедливо, поскольку экономической целесообразности взимать таможенные сборы, кроме как за пользование транспортной инфраструктурой, с транзитного перевозчика не возникает, а также прогрессивно, поскольку распространение транзитной практики поспособствует упрочнению международных связей и развитию торговых отношений, ускорив интернациональные поставки и поспособствовав расширению зоны покрытия потребительского спроса[2], что в условиях глобализации и спецификации заслуживает огромного внимания.

Ключевой момент — это всего лишь оптимизация. Да, связанная с использованием таможенных органов, пересечением таможенной границы и помещением под таможенную процедуру — но, в случае с внутригосударственным транзитом, лишь в целях оптимизации перемещения товаров внутри страны, а никак не перемещении товаров за ее пределы.

Имея два эксклава, грузосообщение с которыми часто вынужденно происходит морем и (или) воздухом, практика внутригосударственного транзита уже давно стала одной из распространенных опций внутреннего товарооборота[3].

Но чем по своей сути отличается внутригосударственный транзит, например, при доставке морем товаров из Санкт-Петербурга в Калининградскую область, от обычной доставки товаров из Тульской в Орловскую область? Юридически — ничем, но с точки зрения уголовного права с учетом позиции Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27.04.2017 № 12 «О судебной практике по делам о контрабанде» различие существенное.

Так, за незаконный оборот янтаря предусмотрена ответственность по ст. 191 УК РФ (лишение свободы п ч. 1 до двух лет), за незаконное обращение с ядерными материалами - по ст. 220 УК РФ (лишение свободы по ч. 1 до двух лет), за незаконный оборот оружия и боеприпасов – по ст. 222 УК РФ (лишение свободы по ч. 1 от трех до пяти лет).

Однако эти же предметы, будучи упомянутыми в ст. 226 УК РФ, в случае их транзитного перемещения, то есть юридически внутри государства, но фактически – частично или полностью вне его границ, влекут более строгую ответственность – от 3 до 7 лет лишения свободы по ч. 1 ст. 226.1 УК РФ с куда более скудным арсеналом альтернативных наказаний.

Со ст. 200.1 УК РФ дела обстоят еще сложнее — запрещая перемещение через границу денежных средств и признавая возможность наличия признаков такого преступления при транзите, Верховный суд Российской Федерации бескомпромиссно выходит за пределы своей компетенции, криминализуя одну из форм внутригосударственного перемещения денежных средств.

Мы считаем, что говорить о наличии признаков контрабанды в деяниях, например, по недекларированию или недостоверному декларированию товаров, помещаемых под транзит, можно лишь тогда, когда имеет место умысел на незавершение процедуры транзита, то есть на недоставку товаров до заранее обозначенного таможенного пункта назначения в целях вывоза предмета преступления за пределы страны, иначе говоря — лжетранзит.

---

[1] Гудзенко А. А. Особенности прохождения таможенной процедуры «таможенный транзит» // Административное и муниципальное право. 2019. № 4. С. 41—49.

[2] Деревцов С. И. Понятие таможенного транзита, его виды и процедура // Синергия наук. 2017. № 18. С. 482—488.

[3] Тураева М. О., Горохова И. В. Россия в условиях развития Евразийских коммуникаций и транзита: последствия пандемии и национальные транспортные интересы // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. 2021. Т. 18, № 3 (117). С. 32—43.

В остальных случаях внутригосударственного транзита, признавая в таких действиях наличие признаков контрабанды, мы дискриминируем жителей и контрагентов российских эксклавов и труднодоступных регионов Российской Федерации, как и тех участников экономических отношений, которые, пользуясь транзитной опцией, оптимизируют процесс доставки.

Перемещение янтаря между субъектами Российской Федерации, который добывается исключительно в Калининградской области, и вовсе становится общественно опаснее (исходя из строгости санкции запретительной нормы), чем перевозка радиоактивных отходов, оружия и боеприпасов к нему, даже наркотических средств.

УДК 343.346

Е. А. СОКОЛОВА

РАЗГРАНИЧЕНИЕ СОСТАВОВ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТАТЬЯМИ 205 И 267.1 УК РФ

Современное функционирование транспортной отрасли оказывает существенное влияние на развитие общественных отношений, способствует экономическому развитию страны и тем самым напрямую сказывается на повышении комфорта жизни граждан. Соответственно, с каждым годом увеличивается пропускная способность транспортных путей, растут скорость, грузоподъемность и качество транспорта, появляются новые виды транспортных средств.

Такая динамика, с одной стороны, обусловливает изменения в структуре государственной экономики, с другой стороны, повышаются требования к обеспечению безопасности в этой сфере.

Нарушения при использовании транспорта могут причинять существенный вред общественным отношениям, охраняемым уголовным законодательством, или создавать реальную угрозу такого вреда. С недавнего времени транспорт выступает в качестве конститутивного признака составов преступлений против общественного порядка, что безусловно диктует необходимость уголовно-правовой охраны общественных отношений, связанных с транспортом.

Так как практике известны случаи совершения действий, угрожающих безопасности граждан на транспортных средствах, считаем необходимым разграничить случаи, когда такие преступления совершаются по террористическим мотивам, а когда они угрожают безопасности транспортных средств и гражданам, находящимся на них. Следовательно, видится необходимым анализ и последующее разграничение составов статей 205 и 267.1 УК РФ.

Если говорить о норме ст. 267.1 УК РФ, то согласно пояснительной записке к проекту Федерального закона № 60-ФЗ, данная норма введена в УК РФ с целью повышения гарантий безопасности граждан, находящихся в транспортных средствах, в связи с участившимися случаями совершения хулиганских действий на транспортных средствах.

Несмотря на отсутствие легального определения действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств, что вызывает в правоприменительной практике ряд проблем, явным видится различие понятийного аппарата ст.ст. 205 и 267.1 УК РФ. Помимо этого, данный состав не содержит отсылочной нормы, способствующей раскрытию определенного вида транспорта, на который данная норма распространяется, так же отсутствуют какие-либо отсылочные нормы на другие законодательные акты, которые бы раскрывали значение рассматриваемого понятия.

Для дальнейшего исследования и анализа норм ст. 205 и 267.1 УК РФ, необходимо сравнить их по признакам составов данных преступлений.

1. Объект преступления. В ст. 205 УК РФ им являются общественные отношения в сфере общественной безопасности. Характерной чертой террористического акта является стремление субъекта посеять страх у населения, парализовать деятельность государственных и общественных структур. Воздействие террористического акта рассчитано на неопределенно широкий круг лиц или на конкретные органы власти, а в отдельных случаях и на конкретных должностных лиц.

В ст. 267.1 видовым объектом преступного посягательства является комплекс общественных отношений, обеспечивающих безопасность движения и нормальную эксплуатацию таких видов транспорта, как железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт, а также метрополитена. Непосредственный объект преступного деяния - общественные отношения, стоящие на страже безопасности эксплуатирования любого транспортного средства.

В понятие эксплуатации включается как сам процесс управления и движения транспорта, а также временной период перед, во время и после осуществления перевозок. В составе преступного посягательства, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, транспорт выступает в роли предмета преступления (обязательный признак этого состава).

Одним из факторов, создающих реальную опасность для интересов личности, общества и государства, являются хулиганские действия, совершенные на транспортных средствах и в отношении лиц, управляющих транспортными средствами. Последствия от хулиганских действий, совершенных на улице в отношении граждан, и действий, совершенных из хулиганских побуждений, угрожающих безопасности эксплуатации транспортных средств, особенно воздушных судов, различны по степени общественной опасности.

2. Объективная сторона — ст. 205 УК РФ: совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий. В последнее время растет статистика совершения террористических актов с использованием транспортных средств.

На данный момент, практика совершения таких преступлений касается в основном Европейских стран (в Германии, Израиле, Великобритании, Швеции, Франции, Испании). Так, на севере Лондона фургон въехал в толпу прихожан местной мечети, возвращавшихся с вечерней молитвы: один человек умер на месте от полученных травм, 10 человек пострадали; В Барселоне автомобиль сбил пешеходов, в результате погибли 13 человек и более 100 получили ранения; в центральном районе Стокгольма грузовик протаранил толпу, врезался в стену универмага, в результате погибли пять человек, 15 получили ранения[1].

В данных случаях возникает вопрос квалификации деяний по совокупности преступлений, предусмотренных статьями 205 и 267.1 УК РФ, если бы данные преступления были совершены на территории РФ.

В ст. 267.1 УК РФ объективная сторона выражена действиями, создающими угрозу безопасного эксплуатирования любого транспортного средства. Между тем, способы совершения данного преступления могут совпадать со способами совершения преступления по ст. 205 УК РФ.

По мнению В. Н. Шиханова, к указанным действиям относится создание опасности для жизни и здоровья пассажиров, лиц, которые управляют соответствующими транс-

[1] Теракты с использованием автомобилей // Общественное телевидение России : сайт. URL: https://otr-online.ru/korotko-i-yasno/terakty-s-ispolzovaniem-avtomobilej/ (дата обращения: 15.10.2022).

портными средствами, иных лиц или причинение ущерба имуществу владельцу перевозимого груза, транспортного средства[1].

В объективную сторону состава преступного посягательства, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ могут быть включены следующие ситуации: умышленные действия по ослеплению путем использования лазерного устройства пилота транспортного средства, которое в свою очередь может спровоцировать массовую гибель пассажиров; кидание камней (иных предметов) или стрельба из оружия из хулиганского мотива по железнодорожному, морскому, внутреннему водному или воздушному транспорту, и любому иному транспорту общего пользования; создание по хулиганскому мотиву угрозы аварии указанного в диспозиции ст. 267.1. УК РФ транспорта; попытка из хулиганского мотива проникновения в кабину воздушного судна; отвлечение лица от управления транспортным средством; пронос в транспортное средство легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ; оставление в транспортном средстве легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ.

Необходимо подчеркнуть, что под действиями, угрожающими безопасной эксплуатации транспортных средств, следует понимать действия, которые могут повлечь смерть или причинение вреда здоровью лицам, находящимся в транспортном средстве, а также причинения ущерба собственникам перевозимых грузов и непосредственно самому транспортному средству.

Для наличия признаков состава преступления, предусмотренного статьей 267.1 УК РФ, не требуется, чтобы действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, были совершены виновным лицом именно внутри транспортного средства, главное, чтобы они обладали свойством угрозы безопасной эксплуатации транспортных средств[2]. Это также подтверждается мнением разработчиков законопроекта № 572517–5[3].

Абстрактность формулирования объективной стороны ст. 267.1 УК РФ приводит к тому, что под нее подпадают действия, совершенно отличные по степени общественной опасности. Например, ослепление пилота или машиниста может привести к катастрофе и гибели других пассажиров, а человек, прицепившийся к общественному транспорту сбоку вряд ли навредит другим пассажирам, помимо самого себя.

Опасность, которой подвергаются пассажиры, находясь в транспортном средстве, и лица, им управляющие, выше по сравнению с опасностью, которой подвергались бы граждане в результате хулиганских действий, совершенными в других общественных местах. Это связано и с замкнутостью самого пространства, что влияет на степень опасности, которой подвергаются жизнь и здоровье пассажиров и лиц, управляющих транспортными средствами.

Так, механик морского судна Н., находившийся в состоянии алкогольного опьянения, из хулиганского мотива обесточил морской буксир, вследствие чего управление буксиром стало невозможно, появилась угроза аварии-кораблекрушения. Затем виновным высказывались оскорбления нецензурной бранью по отношению к капитану и иным членам экипажа, к ним применялась физическая сила (хватание за одежду и пр.), оказывалось воспрепятствование несения вахты; осуществлялась попытка включения системы оповещения. Данные действия Н. были квалифицированы судом, как проявление явного неува-

---

[1] Шиханов В. Н. Ужесточение уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта в свете проблемы эффективности уголовного закона // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2014. № 1 (39). С. 71—79.

[2] Николова В. И. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, предусмотренные статьей 267.1 УК РФ // Молодой ученый. 2022. № 22 (417). С. 356—358.

[3] Стенограмма по законопроекту № 572517–5 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» (редакция, внесенная в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, текст по состоянию на 01.07.2011) (в части установления ответственности за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств). URL: http://lexfeed.ru (дата обращения: 24.11.2022).

жения к обществу, грубое нарушение общественного порядка. В итоге, судом действия Н. квалифицированы по ст. 267.1 УК РФ и п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ[1].

Так же примером, вызывающим у пассажиров опасность за свою жизнь, могут быть действий пассажира, летевшего в Петропавловск-Камчатский в не трезвом состоянии, устроившего дебош на борту судна, совершившего попытку проникнуть в кабину пилотов и угрожавшего взорвать самолет. На наш взгляд, такие действия должны квалифицироваться по статье 267.1 УК РФ.

Таким образом, действиями, угрожающими безопасной эксплуатации транспортных средств, считаются действия, которые могут повлечь смерть или причинение вреда здоровью лицам, находящимся в транспортном средстве, а также причинения ущерба собственникам перевозимых грузов и непосредственно самому транспортному средству.

3. Субъект — ст. 205 УК РФ: физическое вменяемое лицо, достигшее 14-летнего возраста, в ст. 267.1 физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста (ч. 1 ст. 20 УК РФ). Полагаем, что субъектом преступления может быть как пассажир транспортного средства, так и сторонний человек или член экипажа.

4. Считаем необходимым разграничить преступления, предусмотренные статьями 205 и 267.1 по субъективной стороне.

Данные составы разграничиваются по направленности умысла и мотиву преступления. В ст. 205 УК РФ умысел прямой, т.е. лицо осознает, что совершает взрыв, поджог, иные действия, и желает совершить эти действия. Также имеется специальная цель - дестабилизация деятельности органов власти или международных организаций либо воздействие на принятие ими решений. Направленность умысла на дестабилизацию деятельности органов власти определяется исходя из времени, места, способа, обстановки, орудий и средств совершения преступления, характера и размера наступивших или предполагаемых последствий, а также предшествующего преступлению и последующего поведения виновного[2].

Ст. 267.1 характеризуется прямым умыслом, обязательным является установление мотива хулиганских побуждений, грубого нарушения общественного порядка, выражающего явное неуважение к обществу. Понятие хулиганского мотива раскрыто в п. 12 Постановления Пленума ВС РФ от 15.11.2007 № 45.

Выделим самое важное — под уголовно наказуемыми деяниями, совершенными из хулиганских побуждений, следует понимать умышленные действия, направленные против личности человека или его имущества, которые совершены без какого-либо повода или с использованием незначительного повода.

При совершении преступления, ответственность за которое установлена в ст. 267.1 УК РФ, умысел лица направлен на нарушение безопасности эксплуатации транспортных средств, совершаемое из хулиганских побуждений, т.е. беспричинно или по надуманному поводу.

Например, Ручкину, Коптеву и Воронину предъявлено обвинение в том, что они, находясь на железнодорожной станции, действуя из хулиганских побуждений, поставили каркас холодильника, с находящимися внутри кирпичами внутрь железнодорожной колеи железнодорожного пути № 1, тем самым создав угрозу безопасности эксплуатации маневрового поезда, машинист для предотвращения наезда на вышеуказанный предмет применил экстренное торможение.

---

[1] Плотникова С. А. Отграничение хулиганства, совершенного на транспорте общего пользования (п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ), от действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ) // Молодой ученый. 2020. № 42 (332). С. 239.

[2] Преступления против общественной безопасности : учебное пособие в таблицах / Д. А. Безбородов, А. В. Зарубин, Р. М. Кравченко [и др.] ; под ред. А. Н. Попова. СПб., 2020. С. 5—7.

Органами предварительного расследования действия Ручкина, Коптева и Воронина квалифицированы по ст.267.1 УК РФ, то есть как совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств[1].

В данном случае, умысел обвиняемых направлен на создание угрозы безопасности эксплуатации поезда, они безразлично относятся к жизни пассажиров этого поезда.

Необходимо отметить, что субъективная сторона является самой значимой при разграничении ст.ст. 205 и 267.1 УК РФ, поскольку, как мы выявили, при совершении террористического акта у лица всегда есть умысел, связанный с политическим, экономическим, идеологическим или другим мотивом.

В отличие от ст. 205 УК РФ, при совершении лицом преступления, квалифицируемого ст. 267.1 УК РФ, у лица имеется хулиганский мотив на совершение преступления, а не политический, экономический, религиозный или идеологический. Преступления, квалифицируемые данными статьями, различаются степенью общественной опасности совершенных деяний, наступлением последствий не только для личности, но и для общества, а также мотивом субъекта преступления на совершение определенного деяния.

Подводя итог анализа некоторых проблем квалификации хулиганства и действий, угрожающих безопасности эксплуатации транспортных средств, следует отметить, что при разграничении составов преступлений, предусмотренных статьями 205 и 267.1 УК РФ, важнейшими сравнительными аспектами являются объективная и субъективная стороны данных составов.

Появление данных норм в рамках уголовного законодательства оправдано негативными общественно опасными явлениями, причиняющими существенный вред общественным отношениям в сфере общественной безопасности и общественного порядка.

Однако эффективность применения данных норм обусловливает необходимость их дальнейшего разъяснения на уровне постановления Пленума Верховного Суда РФ, а также законодательного определения отдельных бланкетных признаков, в частности закрепления единого порядка установления и включения в перечень транспорта общего пользования, диктуемого минимальным показателем приговоров по данной статье.

УДК 343.346

В. А. СОЛОДИЛОВ

КОРРУПЦИЯ КАК УСЛОВИЕ СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ)

Специализированные (в частности – транспортные) прокуратуры РФ осуществляют надзор за исполнением законодательства о противодействии коррупции на объектах водного, воздушного, железнодорожного, в органах внутренних дел (линейных отделах полиции) на транспорте и таможне.

Особенностью коррупции на данных объектах является то, что она обусловлена спецификой структуры хозяйства и географическим положением, которое характеризуется протяженностью морских и сухопутных границ России со странами Европейского союза (ЕС), Содружества Независимых Государств (СНГ) и других стран, существованием весьма значительного количества международных пунктов пропуска через государственную границу.

[1] Постановление Нелидовского городского суда Тверской области от 7 декабря 2018 г. по делу № 1-145/2018 // Судебные решения РФ : сайт. URL: https://судебныерешения.рф/37860776 (дата обращения: 24.11.2022).

По результатам комплексного анализа официальной статистической отчетности о преступлениях коррупционной направленности за последние 10 месяцев 2022 года, представленной Главным информационно-аналитическим центром МВД России[1] и Северо-Западной транспортной прокуратурой[2], установлено следующее.

Число преступлений, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры, по итогам 10 месяцев текущего года сократилось на 4,9 % — до 30 381 зарегистрированного преступления, среди которых коррупционной направленности — 2 250 преступлений, что на 15,4 % больше по сравнению с аналогичным периодом 2021 года. В Северо-Западном федеральном округе за указанный период зарегистрировано 3 880 преступлений (на 8,9 % больше в сравнении с 2021 годом), из них 297 преступлений коррупционной направленности (на 12,1 % больше, чем в 2021 году). Число раскрытых преступлений исследуемой категории также увеличилось. За истекший 2022 год прирост составил 39,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2021 года, но и количество не раскрытых преступлений уменьшилось – на 26,2 % в сравнении с тем же периодом 2021 года.

Вместе с тем, 09.12.2021 в преддверии Международного дня борьбы с коррупцией Генеральный прокурор РФ Игорь Краснов в интервью Российскому информационному агентству (РИА) «Новости» совершенно справедливо заявлял о том, что коррупционная преступность является латентной, в связи с чем будет не совсем корректно говорить об объективности статистики на этот счет[3].

Т.А. Диканова отмечает, что по данным Интерпола Россия занимает лидирующую позицию в мире по уровню криминогенности на транспорте[4]. Более того, ряд ученых указывает на рост организованных ее форм и связанной с ней коррупции, а также высокую латентность и ресурсообеспеченность[5].

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» законодатель в п. 10 ст. 1 разъясняет понятие «транспортная безопасность», под которой понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В свою очередь, под объектами транспортной инфраструктуры в п. 5 указанной статьи определяется широкий технологический комплекс, включающий в себя: ж/д вокзалы и станции; автовокзалы и автостанции; тоннели, мосты, эстакады, морские терминалы, акватории морских путей, аэродромы, аэропорты, участки автомобильных дорог; здания, строения и сооружения, обеспечивающие управ-

---

[1] Общие сведения о состоянии преступности // Министерство внутренних дел Российской Федерации : офиц. сайт. URL: https://мвд.рф/reports (дата обращения: 24.11.2022).

[2] Ведомственная статистика Северо-Западной транспортной прокуратуры // Северо-Западная транспортная прокуратура : офиц. сайт. URL: https://epp.genproc.gov.ru/web/sztp/activity/statistics/office/other (дата обращения: 24.11.2022).

[3] Солодилов В. А. Противодействие коррупции в Российской Федерации: краткий анализ современного состояния // Актуальные проблемы науки и практики. Гатчинские чтения–2022. Сборник научных трудов по материалам IX Международной научно-практической конференции, приуроченной к празднованию 300-летия Российской академии наук (г. Гатчина, 27—28 мая 2022 г.). В 2 т. Т. 2. Трибуна молодого ученого / под общ. ред. О. В. Заборовской, Т. О. Бозиева. Гатчина, 2022. С. 221.

[4] Диканова Т. А., Изгагина Т. Ю. Об организованной преступности в транспортной сфере // Транспортное право. 2021. № 2. С. 3—6.

[5] Богданов А. В., Парамонов И. М., Хазов Е. Н. Оперативно-разыскные меры борьбы с преступностью на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 4. С. 254—258 ; Нурадинов Ш. М. Организованная преступность в транспортной сфере: теоретико-методологическое исследование социальных механизмов ее функционирования и воспроизводства : дис. ... д-ра юрид. наук. СПб., 2001. 346 с. ; Радченко О. В. Организованная преступность в сфере железнодорожного транспорта: по материалам Восточно-Сибирского региона : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2006. 25 с. ; Титова Е. С. Организация раскрытия и методика расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте, совершенных организованными преступными группами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. 25 с.

ление транспортным комплексом и его функционирование, – а также иные перечисленные в пункте 5 объекты.

В связи с этим, управленческий или же правоприменительный характер деятельности должностных лиц органов, исполняющих свои полномочия на вышеперечисленных объектах по их защищенности от актов незаконного вмешательства, позволяет сделать вывод о потенциальной возможности криминализации подобных процессов, а также вовлечении чиновников и ответственных должностных лиц во взаимоотношения, детерминированные посредством коррупционной составляющей.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности зависят также от множества факторов, в число которых входят различные коррупционные проявления (коммерческие подкупы, взятки и т.д.), например, «при осуществлении выдачи квот, разрешений и лицензий на право занятия пассажирскими перевозками, при нарушениях правил движения, при обеспечении обязательных мер безопасности собственниками транспортных компаний и лицами, эксплуатирующими транспортные средства»[1], – отмечает М.Р. Юсупов.

Так, в 2004 г. Н.К., являющийся представителем авиакомпании «Сибирь», чей самолет был взорван террористками-смертницами, за взятку переоформил билет на более ранний рейс, удобный для террористок. Суд приговорил Н.К. к 1 г. 6 мес. лишения свободы по ч. 3 ст. 204 УК РФ за коммерческий подкуп[2].

Безусловно, транспорт остается сферой притяжения многих криминальных проявлений, в том числе террористического характера. Данное положение определяет увеличение и усложнение задач, стоящих перед Главным Управлением на Транспорте МВД России[3].

Кроме того, хотелось бы подвергнуть небольшой критике внесенные в течение последнего года изменения в УК РФ, а именно: введенные новые статьи с административной преюдицией (ст.ст. 264.2, 264.3 УК РФ) в главу 27 УК РФ, посвященную преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта; а также п. «д» в ч. 1ст. 104.1 УК РФ.

На наш взгляд, перед тем как вводить уголовную ответственность за деяния с «административно-преюдиционным рецидивом» в контексте ранее обозначенной диады (от греч. Dyas, dyados – группа из двух) статей Уголовного кодекса РФ, необходимо проводить антикоррупционную экспертизу каждого законопроекта, поскольку данные составы преступлений, основанные на административной преюдиции, не работают. Это вызвано тем, что создаются условия для коррупции, для взяточничества, потому что раньше это грозило лишь непривлечением к административной ответственности, а сейчас уже – к уголовной.

Также, актуальной в настоящее время является проблема, связанная с конфискацией транспортного средства в свете новых положений УК РФ, а именно – пункта «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ. Действующее законодательство не в полной мере регламентирует следующие вопросы: где и как должно выставляться транспортное средство после конфискации? должно ли конфисковываться транспортное средство, пострадавшее в результате дорожно-транспортного происшествия? какое транспортное средство пригодно для конфискации? как быть в ситуации, когда транспортное средство принадлежит нескольким собственникам? – эти и многие другие вопросы возникают при обращении к нововведенному положению в ст. 104.1 УК РФ. Должностные лица, наделенные в этой части организационно-распорядительными полномочиями, могут злоупотреблять предоставлен-

[1] Юсупов М. Р. К вопросу о взаимосвязи коррупции и транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. М., 2018. № 1 (25). С. 220–223.

[2] Новая газета. 2014. 25 авг. URL: https://novayagazeta.ru/articles/2014/08/25/60849-nikolay-korenkov-171-menya-naznachili-otvetstvennym-za-terakt-187 (дата обращения: 24.11.2022).

[3] Богданов А. В., Парамонов И. М., Хазов Е. Н. Указ. соч.

ными им правами. Такого рода проблемы должны устраняться тем же способом, который нами озвучивался ранее – путем производства антикоррупционных экспертиз новых законопроектов.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что коррупция является детерминантой транспортной преступности во всех её проявлениях. В нашем обществе необходимо формировать тотальную нетерпимость к коррупции путем развития четкого, качественного, устойчивого и эффективного антикоррупционного законодательства, а также, что немаловажно, повышения и совершенствования правовой культуры среди самого населения страны, проведения полномасштабных профилактических мероприятий в рамках противодействия коррупции в органах государственной власти и органах местного самоуправления.

УДК 343.346

В. В. СОМКО

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТРАНСПОРТНОЕ ХУЛИГАНСТВО

Транспортное хулиганство в современных реалиях является одной из основных проблем органов правопорядка. Ежегодно возрастает количество преступлений, совершенных их хулиганских побуждений. Кроме того, возраст субъектов данного преступления чаще всего не достигает 18 лет, а в ряде случаев и 16 лет.

Транспортное хулиганство отличается специфичным местом совершения преступления – транспортом. Современные транспортные средства являются источником повышенной опасности, так как воздействуют на человека своей массой и кинетической энергией. Кроме того, в таких случаях возможны телесные повреждения различной степени тяжести, жертвами (водители, пассажиры, пешеходы), а также причинение имущественного ущерба[1].

Отметим, что хулиганство и действия, совершенные из хулиганских побуждений, понятия не тождественные. Хулиганство имеет непосредственный родовой объект – совокупность общественных отношений, обеспечивающих общественную безопасность и общественный порядок[2]. В свою очередь, в действиях, совершенных из хулиганских побуждений, основным отличительным признаком является субъективная сторона, а именно мотив – незначительный повод или отсутствие такового.

В настоящее время в теории уголовного права существует до сих пор не разрешенная проблема, связанная с выделением объекта в преступлениях, совершенных на транспорте общественного пользования. Другими словами – ученые расходятся во мнениях относительно выделения видового объекта хулиганства. Наибольшее число авторов объектом такого вида преступлений считают общественный порядок.

Единого понятия общественного порядка в научном сообществе не сложилось. По мнению А. П. Коренева, под общественным порядком понимается обусловленная потребностями общества система урегулированных социальными нормами отношений, складывающихся в общественных местах в процессе общения и взаимодействия людей,

[1] Головизнин А. В. Некоторые аспекты ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями, 2013. № 11-2. С. 83—86.

[2] Есина Л. А. Квалификация хулиганства и иных преступлений, совершенных из хулиганских побуждений: дис. … канд. юрид. наук. Челябинск, 2011. С. 64—67.

имеющая цель обеспечение обстановки спокойствия общественной жизни, нормальных условий труда и отдыха людей, для деятельности государственных органов[1].

Л.В. Иногамова-Хегай, А.И. Рарог, А.И. Чучаев выделяют следующее определение: под общественным порядком следует понимать систему, комплекс отношений между людьми, правил поведения, общежития, установленных нормативными актами, моралью, обычаями, традициями, обеспечивающими обстановку общественного спокойствия, защищенности людей в различных сферах жизнедеятельности, неприкосновенность личности, целостность собственности, нормальное функционирование государственных и общественных институтов[2]. В данном определении отсутствует указание на место совершения преступления — общественное место, то есть данное определение шире, чем понятие, А.П. Кореневой, охватывает большую часть сфер жизнедеятельности человека.

Представляется, что выделение общественного порядка как объекта хулиганства слишком широко, так, совершая любое преступление (убийство, кража, разбой), лицо посягает на общественный порядок. Даже в случае совершения административного проступка происходит нарушение общественного порядка. С этой позиции наиболее правильным является выделение объектом общественную безопасность, которая представляет собой состояние защищенности общества, государства и собственности. Общественный порядок рассматривать в этой стези в качестве подобъекта.

Об этом же говорила Л.С. Аистова, указывая в своей работе, что общественный порядок выступает составной частью общественной безопасности и непосредственно связан с ней, ибо любое посягательство на общественную безопасность представляет собой посягательство и на общественный порядок[3].

С целью конкретизации непосредственного объекта хулиганства на транспорте общего пользования М.В. Баранчикова приводит следующее определение объекта: совокупность общественных отношений, складывающихся между пассажирами и иными участниками, задействованными в сфере эксплуатации транспорта общего пользования на основе моральных, нравственных и нормативных предписаний[4].

Данное определение стоит конкретизировать с учетом вышеупомянутой позиции относительно объекта хулиганства в целом и представить так: объектом транспортного хулиганства является транспортная безопасность и безопасность при эксплуатации транспортных средств и относящихся к транспортной инфраструктуре сооружений, задействованных в сфере эксплуатации транспорта общего пользования на основе моральных, нравственных и нормативных предписаний.

Важнейшими критериями при определении наличия состава преступления, предусмотренного п. «в» ч. 2 ст. 213 УК РФ, являются два признака: явное неуважение к обществу и публичный характер совершаемых действий. При определении состава хулиганства их наличие является обязательным. Остановимся на каждом из них по отдельности.

В соответствии с позицией Верховного Суда Российской Федерации явное неуважение лица к обществу выражается в умышленном нарушении общепризнанных норм и правил поведения, продиктованном желанием виновного противопоставить

---

[1] Коренев А. П. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть общая : [учеб. для образоват. учреждений высш. проф. образования МВД России по специальности 0211 «Юриспруденция»] / С. Н. Бочаров, Г. П. Герт, И. А. Еремичев [и др.] ; под ред. А. П. Коренева ; Моск. юрид. ин-т. М., 1997. 334 с.

[2] Уголовное право. Особенная часть : учебник / Ю. В. Грачева, Л. Д. Ермакова, Г. А. Есаков [и др.] ; под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. Изд. 2-е, испр. и доп. М., 2008. С. 415.

[3] Аистова Л. С. Квалификация хулиганства : учебно-практическое пособие. 3-е изд., испр. и доп. СПб., 2005. С. 11.

[4] Баранчикова М. В. Уголовная ответственность за хулиганство на транспорте и его отграничение от смежных составов правонарушений // Сибирский юридический вестник. 2019. № 2. С. 71—76.

себя окружающим, продемонстрировать пренебрежительное отношение к ним[1]. Отметим, что количество лиц, в отношении которых проявляется явное неуважение, не ограничен, это может быть как большая стихийно сформированная группа людей, так и один гражданин.

Следующим оценочным признаком хулиганства является публичность действий. Научным сообществом публичность трактуется неоднозначно. В одном случае речь идет о совершении преступления в общественном месте, то есть в присутствии очевидцев. На первый взгляд, возможность привлечения лиц к ответственности искусственно сужается. Как, например, привлечь к ответственности лицо, которое совершает преступление из хулиганских побуждений в адрес общества, находясь в своей квартире?

Существует следующая позиция С.С. Пономарева: публичность как возможность совершения действий в любом месте и в отсутствие очевидцев, но при условии грубого нарушения общепринятых стандартов общения между людьми[2]. То есть, по мнению автора, общественное место не является обязательным признаком хулиганства. Необходимо различать понятия «общественный порядок» и «порядок в общественном месте», первое пронизывает все отношения внутри общества, все сферы жизнедеятельности и может быть нарушено и вне общественного места.

По мнению Б.В. Волженкина, при таком понимании общественного порядка, как непосредственного объекта хулиганства, признак публичности совершения деяния, который ранее рассматривался как основной и обязательный признак хулиганских действий, свидетельствующий о нарушении общественного порядка и выражении явного неуважения к обществу, отходит на второй план[3].

То есть несмотря на то, что, как правило, хулиганство совершается в общественных местах и публично (в присутствии очевидцев), общественный порядок может быть нарушен с явным неуважением к обществу и не в общественным местах, и не публично.

Данная позиция представляется в корне неверной и авторы, поддерживая ее, забывают про наличие составов преступлений, ответственность за которые наступает за совершение действий из хулиганских побуждений. Другими словами, законодателем предусмотрены статьи, где при наличии того же хулиганского мотива публичность в объективной стороне не носит обязательный характер.

Отдельного внимания заслуживает не так давно введенный п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, где указано в качестве места совершения преступления – железнодорожный, морской, внутренний водный и воздушный транспорт и иной транспорт общественного пользования. Для квалификации по указанной статье необходимо совершение объективной стороны состава преступления на общественном транспорте.

При этом термин «общественный транспорт» равнозначен понятию «маршрутное транспортное средство», под которым, согласно п. 1.2 Правил дорожного движения, понимается транспортное средство общего пользования, предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными остановочными пунктами (остановками); к транспортным средствам общего пользования относятся автобусы (городские, пригородные, междугородные), троллейбусы, трамваи, метро, железнодорожный, воздушный и водный транспорт[4]. В связи

---

[1] О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 15 ноября 2007 г. № 45. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Пономарев С. С. Оценочные признаки хулиганства в уголовном праве // Молодой ученый. 2015. № 20 (100). С. 376—379.

[3] Волженкин Б. В. Хулиганство // Уголовное право. 2007. № 5. С. 17—22.

[4] О правилах дорожного движения : Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 31 дек. 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

с этим возникает вопрос, является ли такси общественным транспортом? Ответ очевиден, легковое такси не является видом общественного транспорта, у него нет ни установленного маршрута, ни ориентировочных пунктов. Это транспортное средство категории «М1», используемое для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования[1].

В свою очередь, в ст. 267.1 УК РФ нет указания, на какой вид транспорта распространяется данная норма. Следовательно, местом совершения преступления может быть в том числе частный транспорт. Диспозицией статьи не предусмотрен обязательный факт нахождения нарушителя непосредственно внутри транспортного средства (в вагоне метро или поезда, на борту самолета или судна, в салоне автобуса, троллейбуса и т.д.). Главное, чтобы соблюдалось указанное в норме свойство - угроза безопасности эксплуатации транспортного средства.

Разграничение состава хулиганства от других противоправных деяний (преступления против личности, административный проступок) вызывает трудности у правоприменителей. Это связано с частой сопряженностью хулиганства с насилием и/или экстремизмом.

Отметим также, что при совершении действий по хулиганским мотивам часто причиняется вред жизни и здоровью человека, поэтому традиционным считается выделение дополнительного (факультативного) объекта – жизнь и здоровье человека, честь, достоинство, имущественные права.

Кроме того, возникают вопросы при отграничении составов, предполагающих ответственность за хулиганство на объектах транспорта (п. «в» ч. 1 ст. 213 и ст. 267.1 УК РФ). Так, в представленных обеих статьях имеется одинаковый мотив – хулиганский. Данные нормы различаются по объекту посягательства и направленностью умысла. Если объектом хулиганства, как упоминалось ранее, является общественная безопасность (общественный порядок), то объектом деяния, закрепленного в ст. 267.1 УК РФ, является безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Деяние, закрепленное в п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, имеет умысел, направленный на грубое нарушение общественного порядка (вызов обществу, общепринятым нормам) публично в общественном месте (общественном транспорте). При совершении преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, умысел направлен на нарушение безопасности при эксплуатации транспортных средств, совершаемый из хулиганских побуждений (незначительный повод или отсутствие такового).

Отличием данных составов преступлений является наличие последствия в виде угрозы эксплуатации транспортного средства. Соответственно, если лицо совершает хулиганские действия на транспорте, но они не влекут за собой угрозы эксплуатации данного вида транспорта, то действия квалифицируются по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ. Соответственно, если такое последствие имеет место, то лицу вменяется ст. 267.1 УК РФ. Отметим, что данный состав влечет ответственность не только за конкретное повреждение по вине нарушителя, влекущего за собой неисправности или полную утрату своих функций транспортом, но и за угрозу (она должна носить реальный характер).

В научном сообществе критикуется выделение п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ как самостоятельного состава преступления. Так, Л.Ю. Ларина в своей работе отмечает нецелесообразность выделения данной нормы, поскольку общественная опасность хулиганства обусловлена не самим фактом грубого нарушения общественного порядка, а возможно-

[1] Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом : Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 : текст с изм. и доп. на 25 авг. 2021 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

стью создания угрозы безопасности эксплуатации транспортных средств[1]. По мнению автора, законодателю следует исключить из Уголовного Кодекса п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, так как хулиганство на транспорте не обладает большей общественной опасностью, чем то же деяние, совершенное в любом другом публичном месте, и установить ответственность за транспортное хулиганство в рамках ст. 267.1 УК РФ.

Противоположной позиции придерживаются Е.И. Куприянов, Е.И. Майорова, Л.В. Яковлева, отмечая в своей работе, что установление уголовной ответственности в рамках п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ за хулиганство, совершенное на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общественного пользования любого вида нелогично[2]. Исследователи, указывая на создание ограниченным пространством транспорта повышенной угрозы безопасности жизни и здоровья лиц, в нем находящихся, предлагают выделить данный состав в ч. 2 ст. 213 УК РФ, подчеркивая повышенную общественную опасность, обусловленную нахождением в закрытом транспорте или в местах, относящихся к транспортным средствам (платформа метрополитена, территория вокзала).

Выделение данного состава преступления в рамках ч. 1 ст. 213 УК РФ или, как предложено вышеупомянутыми авторами, в ч. 2 ст. 213 УК РФ представляется вполне оправданным, если опираться на повышенную общественную опасность транспорта (непосредственно внутри в момент движения и остановок) и относящуюся к нему инфраструктуру. Это подтверждает позиция законодателя, указанная в Пояснительной записке к проекту федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации»: Опасность, которой подвергаются пассажиры, находясь в транспортном средстве, и лица, им управляющие, выше по сравнению с опасностью, которой подвергались бы граждане в результате хулиганских действий, совершенными в других общественных местах, в том числе это связано и с замкнутостью самого пространства, что влияет на степень опасности, которой подвергаются жизнь и здоровье пассажиров и лиц, управляющих транспортными средствами.

Для определенной части молодежи повышенная опасность транспорта провоцирует на определенные противоправные действия, подпадающие под рассмотренные нормы. К таковым действиям будет относиться зацепинг, или трейнсерфинг (от англ. Train surfing), – езда на крыше транспортных составов (электрички, метро, автобуса), между или под вагонами. Причины таких очевидно небезопасных действий достаточно много: от желания получить адреналин до внутренних психологических проблем подростка. Возрастная группа представителей данной субкультуры достаточно однородная, часто не достигшая 16-летнего возраста, что обуславливается определенными особенностями психики несовершеннолетних: стремление к риску, самовыражению, максимализм.

Так, в случае признания действий «зацепера» хулиганством, он будет привлечен к уголовной ответственности по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК. Если же он своими действиями создал угрозу безопасной эксплуатации транспортного средства, то его действия необходимо квалифицировать в соответствии со ст. 267.1 УК РФ. Отметим, что если субъектом последнем случае будет 15-летний подросток, то его действия не будут образовывать состава ст. 267.1 УК РФ, и привлечь его по ст. 213 УК РФ также будет невозможно.

---

[1] Ларина Л. Ю. Уголовная ответственность за транспортное хулиганство // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. 2020. № 1. С. 10—14.

[2] Куприянов Е. И., Майорова Е. И., Яковлева Л. В. Хулиганство, совершенное на транспорте общего пользования // Российский следователь. 2018. № 4. С. 51—53.

Ряд исследователей считают, что уголовная ответственность в целом не должна распространяться на «зацеперов». Так, С.В. Габеев указывает на то, что действия «зацеперов» представляют угрозу им самим, и не представляют реальной угрозы безопасной эксплуатации транспортного средства[1]. Действия данных лиц подпадают только под признаки административного проступка, предусмотренного ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ – «Посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах, а равно самовольная без надобности остановка поезда либо самовольный проезд в грузовом поезде».

Данная позиция представляется логически верной, но возникает вопрос, может ли быть в действиях «зацеперов» угроза для безопасности эксплуатации транспортного средства, выраженная в вынужденном применение экстренного торможения или остановки работы всего транспорта общего пользования на участке?

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать следующий вывод. Хулиганство и действия, совершенные из хулиганских побуждений, не равнозначные понятия, соответственно, составы, содержащие ответственность за совершения противоправных действий на транспорте из хулиганского мотива (п. «в» ч. 1 ст. 213 и ст. 267.1 УК РФ) не взаимозаменяемые. Вопреки популярному в научной и учебной литературе мнению об общественном порядке как объекте хулиганства, в том числе на общественном транспорте, в действительности объектом является общественная безопасность, под которой понимается состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз.

Кроме того, ключевыми отличиями между составами п. «в» ч. 1 ст. 213 и ст. 267.1 УК РФ являются место совершения преступления и направленность умысла. Выделение законодателем п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ или в ч. 2 ст. 213 УК РФ является оправданным вследствие повышенной общественной опасности в транспорте и прилежащей к нему инфраструктуре, обусловленной замкнутостью помещения и ограниченной мобильностью.

УДК 343.346

К. Б. ТАЙМАЗОВ

О ПОНЯТИИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Действующее уголовное законодательство пока не раскрывает категорию транспортного преступления, а теория уголовного права до настоящего времени не выработала его точной дефиниции. Вместе с тем, проблемам уголовной ответственности, связанным с квалификацией транспортных преступлений и обеспечением безопасности в сфере транспорта, посвящены научные публикации[2].

Все они в той или иной мере отражают различные научные подходы к решению проблем квалификации и обеспечения транспортной безопасности, имеют свою целевую направленность и специфику практического применения. В настоящее время к числу транспортных преступлений УК РФ относит значительное количество составов преступлений, сконцентрированных в главе 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

---

[1] Габеев С. В. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 2671 УК РФ) // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : сборник материалов XXII Международной научно-практической конференции (г. Иркутск, 18—19 мая 2017 г.) : в 2 т. Иркутск, 2017. Т. 1. С. 43—49.

[2] Иванцова Н. В., Сосновский А. Л. Уголовно-правовые меры охраны жизни в сфере безопасности дорожного движения // Транспортное право. 2010. № 2. С. 5—8.

Все эти преступления условно их можно разделить на две части: 1) преступления, непосредственно связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст.ст. 263, 264, 266, 268 УК РФ); 2) иные преступления в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст.ст. 263.1, 267, 269—271 УК РФ).

Вместе с тем, доктрина уголовного права, кроме указанных выше составов, к числу транспортных преступлений относит также: 1) неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 166 УК РФ); 2) угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК РФ); 3) пиратство (ст. 227 УК РФ); 4) нарушение правил перевозки взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ и пиротехнических изделий (ст. 218 УК РФ); 5) загрязнение морской среды (ст. 252 УК РФ); 6) диверсию (ст. 281 УК РФ). Однако причисление указанных составов к перечню транспортных преступлений вызывает некоторые возражения, так как объектом всех транспортных преступлений является безопасность движения и эксплуатация транспорта (воздушного, водного, морского, железнодорожного, трубопроводного, городского, подземного, электрического и иных вновь появляющихся современных видов).

Основным непосредственным объектом, например, неправомерного завладения транспортным средством (автомобилем) без цели хищения (ст. 166 УК РФ) являются отношения собственности, а дополнительным объектом выступает общественная безопасность.

Проведенный анализ составов транспортных преступлений показывает, что объективная сторона большинства таких преступлений предполагает совершение общественно опасного действия или бездействия. Одни из этих преступлений могут быть совершены только путем действия (ст. 267 УК РФ), другие — только путем бездействия (ст. 270 УК РФ).

Содержание объективной стороны заключается в несоблюдении правил безопасности, установленных применительно к различным видам транспорта, направленных на обеспечение целостности и функционирования транспортных систем, предотвращения угрозы жизни и здоровью людей. Дополнительным объектом выступает жизнь и здоровье человека.

Субъективная сторона определяется формой вины, т.е. умышленным или неосторожным отношением виновного к совершенному деянию и его последствиям. Субъективная сторона всех указанных преступлений с материальным составом характеризуется виной в форме неосторожности, а имеющих формальный состав преступления — в форме умысла.

Субъекты преступлений — это граждане, должностные лица или индивидуальные предприниматели, не выполняющие требования транспортной безопасности, установленные ФЗ «О транспортной безопасности».

Особое внимание следует обратить на вопросы, связанные с появлением новых видов современного транспорта, например, беспилотного, воздушного такси, мобильного, электросамокатов и т.д.

Основную проблему составляет, конечно, главный вопрос, который заключается в том, кто будет нести ответственность за правонарушения с участием указанных транспортных средств? В этом направлении необходимо регулировать множество вопросов – и правовой статус организатора (владельца, собственника) подобной системы, и вопросы страхования ответственности лиц, управляющих новыми видами транспорта, и минимальный возраст, позволяющий управлять подобным транспортом. Наиболее важными в этой сфере являются вопросы юридической ответственности, поскольку судебная практика

в настоящее время обоснованно не признает многие используемые для перемещения объекты транспортными средствами[1].

В уголовном законе ответственность за нарушение законодательства в сфере транспортной безопасности предусмотрена главой 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Вместе с тем законодатель, конструируя гл. 27 УК РФ, указал в ее названии базовый признак всех транспортных преступлений. Указанное обстоятельство некоторыми авторами включается в их дефиницию. Так, «преступлением против безопасности движения или эксплуатации транспорта (транспортным преступлением) признается общественно опасное виновное посягательство на безопасность транспорта, причинившее предусмотренные уголовно-правовыми нормами вредные последствия»[2].

За правонарушения в сфере транспортной безопасности законодательством РФ предусмотрена юридическая ответственность. Юридическая ответственность связана с государством, правом, и противоправным поведением лиц, возникает с момента совершения правонарушения и выражается в государственном принуждении к исполнению требований права, с одной стороны, и обязанности субъекта ответить за совершенное правонарушение перед потерпевшим и государством, с другой стороны[3].

Потому полагаем, что, помимо указанных основных видов, нарушения транспортной безопасности могут быть связаны и с такими видами юридической ответственности, как гражданско-правовая и дисциплинарная, т.е. охватываться всеми видами юридической ответственности.

И поэтому в качестве конкретного субъекта правонарушения в каждом индивидуально-конкретном случае будет выступать либо производитель транспортного средства, либо его владелец, либо оператор, либо лицо, управляющее транспортным средством, даже если речь идет, в частности, об электросамокатах, которые в настоящее время не признаны транспортными средствами.

Так, в литературе отмечается, что лицо, управляющее электросамокатом, не может быть признано водителем транспортного средства. Это обусловлено тем, что в нормативных актах нет указания на статус электросамокатов как соответствующего вида транспортного средства, а также не закреплен соответствующий статус участника дорожного движения как лица, им управляющего[4].

Административная ответственность наступает в случае, если действия не содержат уголовно наказуемого деяния. Уголовная ответственность наступает в случае, если неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности повлекли тяжкие последствия в виде смерти человека или причинение крупного имущественного вреда. Часть 1 ст. 263.1 УК РФ устанавливает также ответственность для лиц, в чьи обязанности входит обеспечение транспортной безопасности. К уголовной ответственности субъект транспортной инфраструктуры может быть привлечен по решению суда.

При этом безопасность транспорта рассматривается как организация и функционирование транспортной системы, которые обеспечивают безопасность и защищенность жизни и здоровья людей, сохранность материальных ценностей, целостность окружающей среды, невредимость транспортных средств и коммуникаций от угроз природного, техногенного и антропогенного характера.

---

[1] Брунер Р. А. Проблемные вопросы юридической ответственности новых участников дорожного движения // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 34—37.

[2] Уголовное право. Особенная часть : учебник для бакалавров / под ред. А. И. Чучаева. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2015. С. 329.

[3] Сенин И. Н. Теория государства и права : учебно-методическое пособие. Изд. 2-е, стер. М., 2020. 312 с.

[4] Брунер Р. А. Указ. соч.

Таким образом, с учетом проведенного анализа составов главы 27 УК РФ, в которой перечислены преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также существующих научных подходов, под транспортным преступлением следует понимать общественно опасное, противоправное, виновное действие или бездействие в сфере транспортной безопасности, совершаемое физическим лицом либо непосредственно управляющим транспортным средством, либо лицом, обеспечивающим безопасность движения и эксплуатацию транспорта, а также нарушившим иные нормы транспортной безопасности, которые причинили или создают угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей, нанесли значительный ущерб, в том числе целостности окружающей среды, а также транспортным средствам и коммуникациям. На основании проведенного исследования полагаем особо актуальным введение в правовое поле отношений, связанных использованием новых видов транспорта, в отношении которых в настоящее время не предусмотрены меры юридической ответственности.

УДК 343.346

Д. В. ФОНАРЕВА

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО ПУНКТОМ «Б» ЧАСТИ 2 СТАТЬИ 264 УК РФ

Согласно действующему законодательству, при наступлении в результате нарушения водителем правил дорожного движения (далее – ПДД) или эксплуатации транспортных средств общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека, если такое деяние сопряжено с оставлением места его совершения, содеянное подлежит квалификации по п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ.

Основным объектом преступления являются общественные отношения, направленные на реализацию и обеспечение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В качестве дополнительного объекта можно назвать здоровье человека.

Объективная сторона состава преступления состоит:

1) из деяния (действия или бездействия) — нарушения правил дорожного движения (например, проезд на запрещающий сигнал светофора) или эксплуатации транспортных средств (например, эксплуатация транспортного средства с неработающей тормозной системой);

2) последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего;

3) причинно-следственной связи между деянием и последствиями (при этом период времени между моментом совершения деяния до момента наступления последствий не имеет значения)[1].

Следовательно, состав преступления является материальным, оно считается оконченным с момента наступления указанных последствий.

Субъект рассматриваемого преступления общий. В пункте 2 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 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» указано: «Субъектом преступлений, предусмотренных статьями 264

[1] Краев Д. Ю. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : лекция для ФПППК. СПб., 2019. С. 17—22.

и 264.1 УК РФ, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (пункт 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, далее – Правила).

Им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением[1]».

Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, совершается по неосторожности, поскольку вина лица, управляющего механическим транспортным средством, характеризуется неосторожным (легкомысленным или небрежным) отношением к последствиям (тяжкому вреду здоровью либо смерти одного или нескольких потерпевших), наступающим в результате нарушения таким лицом ПДД или правил эксплуатации транспортных средств.

Ряд ученых, таких, как Тарасов С.В., Чучаев А.И., Коробеев А.И., Тяжкова И.М. также придерживаются этой официальной позиции[2]. В частности, Тарасов С.В. отмечает, что отношение виновного лица непосредственно к оставлению места ДТП не будет иметь значения при решении вопроса о квалификации деяния.

Так, Шумихинский районный суд признал виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ, лицо, управлявшее автомобилем и нарушившее пп. 2.5, 2.6., 8.12 ПДД, что повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека по признаку значительной стойкой утраты общей трудоспособности не менее чем на 1/3, после чего оставившее место совершения преступления. В своем решении суд указал, что «наличие или отсутствие умысла на оставление места ДТП в данном случае правового значения не имеют, так как указывают на необходимость и возможность соблюдения водителем пунктов 2.5. и отсутствием необходимости его покинуть, предусмотренной п. 2.6. Правил дорожного движения»[3].

Тем не менее Федоров И.З. справедливо обращает внимание на то, что возникает коллизия, поскольку, с одной стороны, данный состав преступления характеризуется как совершенное по неосторожности, тогда как оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) совершается умышленно. Автор отмечает, что «оставляя место ДТП с тяжкими последствиями, субъект преступления осознает общественную опасность своего действия, предвидит возможность наступления общественно опасных последствий (например, когда потерпевший нуждается в помощи или когда в результате столкновения возгорается транспортное средство и угрожает опасностью другим участникам дорожного движения и т.п.) и, как правило, не желает этого, но сознательно допускает эти последствия либо относится к ним безразлично, что вполне вписы-

---

[1] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Тарасов С. В. Проблема определения формы вины в транспортных преступлениях // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. № 9, ч. 2. С. 164—167. URL: www.gramota.net/materials/3/2014/9-2/41.html (дата обращения: 20.11.2022).

[3] Приговор Шумихинского районного суда Курганской области от 24 ноября 2021 г. по делу № 1-118/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

вается в структуру вины с косвенным умыслом». Автор приходит к выводу, что данное лицо совершает оконченное неосторожное преступление, и далее, скрываясь с места ДТП, совершает другое — умышленное преступление, сопряженное с первым[1].

Данное преступление также не может рассматриваться как совершенное с двумя формами вины, поскольку в данном случае не соблюдается формула конструкции двойной формы вины, т.е. «умысел» не дополняет «неосторожность». Кроме того, преступление, совершенное с двумя формами вины, в целом признается как умышленное, поэтому признание такого преступления совершенным с двумя формами вины противоречило бы прямому указанию в законе на неосторожное отношение лица к наступившим последствиям.

В п. «б» ч. 2 ст. 264 УК РФ в качестве квалифицирующего признака предусмотрено оставление водителем места совершенного им преступления после наступления указанных преступных последствий. В настоящее время легальное определение понятия «оставление места дорожно-транспортного происшествия» отсутствует, что является пробелом в законодательстве и влияет на правильность квалификации действий лица при решении вопроса о его виновности. В частности, Волошин А.И. и Деревянкина С.А. пишут, что, исходя из смысла ПДД, оставление места ДТП в широком смысле — это «удаление причастного к нему водителя с места аварии на значительное расстояние и время», в узком — «отсутствие водителя, причастного к ДТП, на месте происшествия к моменту прибытия сотрудников ГИБДД, за исключением случаев, признанных законом уважительными причинами. К таковым относятся перемещение транспортного средства на обочину с целью освобождения проезжей части, а также самостоятельное доставление экстренных пострадавших в ближайшую медицинскую организацию, с последующим возвращением на место аварии»[2].

Застрожнов М.С. предлагает понимать под содержанием данного признака — «виновное поведение, связанное с перемещением лица, не зависимо от формы, т.е. как со скрытием на транспортном средстве, так и без него, с места совершения преступления, с целью избежать наказания»[3].

На практике ст. 264 УК РФ применяется по совокупности со ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности». Пленум Верховного Суда Российской Федерации в своем постановлении от 09.12.2008 г. № 25 разъяснил, что ст. 125 УК РФ должна вменяться, если лицо, виновное в создании ДТП своими действиями поставил потерпевшего в опасное для жизни или здоровья состояние и скрылся с места аварии, не оказав ему посильную необходимую помощью[4].

Однако здесь имеются неточности в описании признаков преступного поведения и, следовательно, определенные проблемы квалификации деяния. Например, Воло-

---

[1] Федоров И. З. Дорожно-транспортные преступления: достоинства и недостатки моделей действующих составов, правовые коллизии, вопросы толкования, квалификации и оптимизации уголовного закона // Вестник Российского университета кооперации. 2019. № 3 (37). С. 125—132. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/dorozhno-transportnye-prestupleniya-dostoinstva-i-nedostatki-modeley-deystvuyuschih- sostavov- pravovye-kollizii-voprosy-tolkovaniya (дата обращения: 20.11.2022).

[2] Волошин А. И., Деревянкина С. А. Ответственность за оставление места ДТП: административная или уголовная? // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. № 3. С. 110—115.

[3] Застрожнов М. С. О проблемах квалификации состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, если оно сопряжено с оставлением места его совершения // Вестник магистратуры. 2022. № 4-1 (127). С. 31—33.

[4] 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

шин А.И. и Деревянкина С.А. обращают внимание, что довольно сложно определить, действительно ли потерпевший находился в беспомощном состоянии, когда, например, имел возможность самостоятельно передвигаться или свидетели-очевидцы своевременно оказали ему требуемую помощь[1].

Также Бояркина Н.А., Денисова А.Е., Корсакова С.С. отметили, что должно быть установлено, что «потерпевший в результате ДТП остался жив либо же скончался впоследствии[2]», поскольку, если смерть наступила мгновенно, то состав преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ, отсутствует.

Тем не менее, Талдомский районный суд от 26 декабря 2019 года по делу № 1-185/2019 признал лицо, которое в состоянии алкогольного опьянения, нарушив ПДД, не предпринял мер к остановке автомобиля перед переходящим дорогу по пешеходному переходу пешеходом, совершил наезд на последнего, что повлекло по неосторожности причинение смерти пешеходу, после чего скрылся с места происшествия, виновным в совершении преступления, предусмотренного по ст. 125, п. «а», «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ[3].

Аюпова Г.Ш. и Любушкин С.Ю. при решении вопроса о квалификации преступления, образующего состав оставления в опасности в результате ДТП, предлагают разделить условия наступления уголовной ответственности на две группы: условия, относящиеся к действиям водителя, и отдельно условия, характеризующие потерпевшего.

К первой группе условий они относят: поставление потерпевшего в опасное для жизни и здоровья состояние; наличие возможности оказать ему помощь; осознание водителем наличия опасности для жизни или здоровья потерпевшего. В качестве условий из второй группы авторы отмечают: наличие опасного для жизни или здоровья потерпевшего состояния, а также отсутствие у потерпевшего возможности принять меры к самосохранению[4].

Наличие возможности оказания помощи потерпевшему со стороны водителя оценивается с учетом совокупности фактических обстоятельств, в том числе, отсутствия риска для собственной жизни, наличия навыков оказания первой помощи и др. Отсутствие у потерпевшего возможности принять меры к самосохранению может быть обусловлено, в частности, его возрастом, состоянием беспомощности и т.п. В свою очередь, опасное состояние характеризуется наличием реальной угрозы для жизни или здоровья потерпевшего. Реальность такой угрозы должна оцениваться с учетом всех фактических обстоятельств дела, в том числе, места совершения ДТП, отсутствия иных лиц, которые могут оказать помощь потерпевшему, воздействия внешней среды и др.

Таким образом, в случаях невиновного причинения вреда в результате ДТП действия водителя, оставившего место происшествия, могут быть квалифицированы по совокупности со ст. 125 УК РФ. Однако, исходя из складывающейся судебной практики, можно сделать вывод, что иногда решение о привлечении лица к ответственности по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 264 и 125 УК РФ, принимается судом без учета всех фактических обстоятельств дела.

---

[1] Волошин А. И., Деревянкина С. А. Указ. соч.

[2] Бояркина Н. А., Денисова А. Е., Корсакова С. С. Квалификация действий виновных лиц, совершивших оставление в опасности при дорожно-транспортном происшествии // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2012. № 3 (62). С. 29—36.

[3] Приговор Талдомского районного суда Московской области от 26 декабря 2019 г. по делу № 1-185/2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[4] Аюпова Г. Ш., Любушкин С. Ю. Особенности юридической ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия // Полицейская деятельность. 2020. № 3. С. 41—48.

УДК 343.346

Г. В. ФРОЛЕНКОВ

ПРОВЕДЕНИЕ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Одной из приоритетных задач современного российского общества является обеспечение состояния безопасности дорожного движения. Высокий уровень значимости данной проблемы обуславливается тем, что она охватывает как социально-экономическую, так и демографическую сферы.

Согласно статистическим данным ГИБДД, с января по сентябрь 2022 г. зарегистрировано порядка 91 255 дорожно-транспортных происшествий, что на 6,1 % меньше по сравнению с аналогичным периодом 2021 г.[1].

Однако, несмотря на позитивную динамику, число погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий остается довольно большим и составляет 125 217 человек. Кроме того, по данным Судебного департамента при Верховном суде РФ за первое полугодие 2022 г. поступило 38 814 дел[2] по преступлениям в сфере нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта, за аналогичный период 2021 г. — 40 016[3].

Приведенная статистика демонстрирует, что в дорожно-транспортных преступлениях наблюдается тенденция в снижении. Данный факт одновременно связан с профессиональным уровнем профилактики данных категорий преступлений со стороны правоохранительных органов, в том числе ОВД. Однако, несмотря на положительную динамику, анализ данных за 2011—2021 годы свидетельствует об увеличении количества вынесенных обвинительных приговоров в 5 раз (с 13 271 по 65 485)[4]. Немаловажное значение для решения указанной проблемы представляет совершенствование методики расследования, рассматриваемой категории преступлений.

Для установления истины по уголовному делу, получения объективных и всесторонних данных об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления, необходимо проведение следственного эксперимента. Стоит согласиться с мнением Г.Х. Афзалетдиновой, которая утверждает, что отсутствие проведения рассматриваемого следственного действия по делам о дорожно-транспортного преступления может свидетельствовать о неполноте проведенного расследования[5].

В юридической литературе даются различные определения следственного эксперимента, применительно к расследованию дорожно-транспортного преступления.

Л.В. Пинчук, по нашему мнению, дает наиболее полное понятие, под которым понимается следственное действие, позволяющее проверить и оценить собранные доказательства по уголовному делу, а также получить новые доказательства посредством неод-

---

[1] Показатели состояния безопасности дорожного движения // ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ : офиц. сайт. URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 04.11.2022).

[2] Отчет о работе судов общей юрисдикции по рассмотрению уголовных дел по первой инстанции (за первое полугодие 2022 г.) // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: http://www.cdep.ru/userimages/Sudebnaya_statistika_2022/f.1-svod-1-2022.xls (дата обращения: 04.11.2022).

[3] Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: http://www.cdep.ru/userimages/F1-svod_vse_sudy-1-2021.xls (дата обращения: 04.11.2022).

[4] Основные статистические показатели состояния судимости в России за 2008—2021 гг. // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=2074 (дата обращения: 04.11.2022).

[5] Афзалетдинова Г. Х. К вопросу о проведении следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Право: ретроспектива и перспектива. 2020. № 4 (4). С. 51—56.

нократного производства максимально наглядных и демонстрационных опытных действий, имевших либо вероятно имевших место в механизме дорожно-транспортного преступления в условиях, которые имели место либо вероятно могли иметь место в момент совершения противоправного преступного деяния[1].

В ходе проведения следственного эксперимента становится возможным установление точных обстоятельств совершения дорожно-транспортного преступления, необходимых для его расследования. К ним можно отнести: обзор водителем проезжей части, траекторию движения транспортного средства, длину тормозного пути, расположение пешеходов на проезжей части, определение видимости (дорожной разметки и знаков) в темное время суток и многое другое.

Грамотное и информативное проведение следственного действия невозможно без планирования. На данном этапе следователю необходимо определиться с кругом участвующих лиц. В зависимости от обстоятельств дела, привлекаются: потерпевший, свидетели, подозреваемый (обвиняемый), защитник, понятые, специалисты, статисты.

Следователь самостоятельно определяет степень участия каждого из них. Согласно ч. 1.1 ст. 170 УПК РФ при проведении следственного эксперимента понятые принимают участие по усмотрению следователя, но с обязательным применением технических средств фиксации. В качестве специалистов могут привлекаться специалист-автотехник или криминалист. Для обеспечения безопасности проведения следственного эксперимента привлекаются сотрудники ГИБДД МВД РФ (оцепление участка дороги).

При планировании рассматриваемого следственного действия считается необходимым стремление к полному или максимально приближенному соблюдению условий, при которых было совершено дорожно-транспортное преступление. Следователь должен соблюсти место, освещение, погодные условия, время суток и года, состояние дорожного покрытия и проезжей части и многое другое. Наибольшее внимание необходимо уделить подбору транспортного средства. Для участия в следственном эксперименте, в случае отсутствия возможности использования транспортного средства — участника дорожно-транспортного преступления, находят идентичное, с аналогичным техническим состоянием (цвет, марка модели, пробег, год выпуска и т.д.).

Абсолютное восстановление обстоятельств дорожно-транспортного преступления нежелательно, так как может привести к совершению идентичного уголовно наказуемого деяния.

Так, например, в Нижегородской области 09.10.2019 г. статист в рамках следственного эксперимента должен был проделать некоторый путь со скоростью 70 км/ч на мотоцикле марки «Yamaha», который при совершении маневра не справился с управлением на мокрой дороге, упав, ударился головой о бетонное ограждение и умер[2].

Важной особенностью проведения следственного эксперимента является обеспечение безопасности всех его участников в силу его специфики – местом проведения выступают проезжая часть с использованием транспорта. Данный тезис находит свое отражение в ст. 181 УПК РФ, в которой указывается, что производство следственного эксперимента допускается, если не создается опасность для здоровья участвующих в нем лиц.

При проведении экспериментальной части используются тактические приемы, такие как: эксперимент проводится на месте дорожно-транспортного преступления, в такой же временной интервал и при аналогичных метео-, акустических и дорожных условиях; восстановление всех фактических обстоятельств дорожно-транспортного преступления,

---

[1] Пинчук Л. В., Сусло Е. А. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных преступлений : учебное пособие. Рязань, 2017. С. 60.

[2] Мотоциклист погиб во время следственного эксперимента в Кстово // Известия : сайт. URL: https://iz.ru/1043422/2020-08-03/mototciklist-pogib-vo-vremia-sledstvennogo-eksperimenta-v-kstove (дата обращения: 04.11.2022).

сохранение скоростного режима. При этом необходимо не один раз повторить запланированные опыты и проводить их в несколько этапов.

На заключительном этапе следователь производит фиксацию полученных результатов следственного эксперимента путем занесения их в протокол, к которому могут прикладываться чертежи, схемы, фототаблицы и прочее. При проведении фотосъемки все изображения переносятся на электронный носитель информации и также прилагаются к протоколу.

Результат следственного эксперимента может быть и положительным (например: доказано превышение скорости; водить имел возможность увидеть выбежавшего на проезжую часть потерпевшего и остановиться), и не положительным, то есть не удалось экспериментальным путем доказать ложность показаний, ранее данных лицом.

В силу того, что следственный эксперимент является сложным по организации действием, следователями в ходе его проведения могут быть допущены ошибки, ввиду непонимания его опытной сущности и отсутствия в УПК РФ закрепленного механизма его производства. Для ликвидации данной проблемы необходимо разработать рекомендации относительно тактики проведения следственного эксперимента, а также практические рекомендации при производстве, фиксации и оформлении его результатов.

Только совместная деятельность законодательных и научно-практических органов сможет помочь правоприменителям в полном, всесторонним и объективном расследовании дорожно-транспортных преступлений.

УДК 343.346

В. И. ЦАПЕНКО

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕОКАЗАНИЕ КАПИТАНОМ СУДНА ПОМОЩИ ТЕРПЯЩИМ БЕДСТВИЕ

Глава 27 УК РФ предусматривает совокупность составов преступлений, объектом которых выступают общественные отношения, обеспечивающие защищенность процесса движения, посредством реализации состояния отсутствия недопустимого риска возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни и здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц[1].

Ряд авторов отмечает, что, исходя из принципа системности преступлений, объединенных в одну главу, ст. 270 УК РФ не должна располагаться в главе 27, так как представляет собой частный случай оставления в опасности[2].

Однако данная позиция является достаточно спорной. Так, уголовный закон содержит большое количество составов, расположенных в разных главах Уголовного кодекса, и представляющих собой конкуренцию общей и специальной нормы, иными словами, общий и частный случай, разрешаемый в пользу специальной статьи.

Например, хищение либо вымогательство оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств частный случай кражи, а убийство участкового из мести за привлечение им к административной ответственности частный случай простого убийства. Объединение вышеупомянутых составов в одну главу представляется необоснованным.

---

[1] Уголовное право России. Особенная часть. Учебник для вузов. В 2 т. Т. 2 / О. С. Капинус [и др.] ; под ред. О. С. Капинус. М., 2022. 639 с. (Высшее образование).

[2] Уголовное право. Особенная часть : учебник / Ю. В. Грачева, Л. Д. Ермакова, Г. А. Есаков [и др.] ; под ред. Л. В. Иногамовой-Хегай, А. И. Рарога, А. И. Чучаева. Изд. 2-е, испр. и доп. М., 2008. С. 467.

Законодатель, систематизируя нормы по различным главам уголовного закона исходит из категории объекта преступления. В свою очередь непосредственным объектом преступления, предусмотренного статьей 270 УК РФ являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации морского и речного транспорта, а именно право лица, терпящего бедствие на море или ином водном пути, на спасение, предусмотренное Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море[1].

Таким образом, представляется обоснованным закрепление статьи 270 УК РФ в главе, предусматривающей составы преступлений, посягающих на безопасность движения, эксплуатацию транспортных средств, так как ее объектом является обеспечение безопасности человека на водных путях.

При раскрытии субъекта рассматриваемого состава преступления сложным является вопрос об определении содержаний категорий «капитан» и «судно» применительно к данной статье. Необходимо отметить, что в диспозиции статьи 270 УК РФ данные понятия представлены в неразрывной связи, так как морским правом предусмотрены капитаны, которые не осуществляют свои полномочия непосредственно на конкретных судах, например, капитан морского порта.

Характеризуя понятие судна применительно к рассматриваемой статье, стоит отметить, что ее диспозиция носит бланкетный характер и отсылает в первую очередь к таким нормативно-правовым актам, как Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

Исходя из понятия судна, закрепленного в статье 7 Кодекса торгового мореплавания, а именно самоходного или несамоходного плавучего сооружения, таковым является плавучий кран, а также дноуглубительные и дноочистительные снаряды. Однако, данные судна не передвигаются самостоятельно, а значит их капитаны не могут быть непосредственными субъектами статьи 270 УК РФ.

Опираясь на вышеупомянутое положение, к капитану судна можно отнести капитанов маломерных судов, прогулочных, парусных спортивных, а также морских плавучих платформ. Представляется, что такая трактовка категории капитан судна является необоснованно широкой применительно к статье 270 УК РФ

А.М. Скрынник раскрывает содержание понятия судна следующим образом: судно — это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, несущее флаг государства-регистрации, имеющее регистрационное название и номер ИМО, укомплектованное экипажем, возглавляемым капитаном (или иным уполномоченным лицом), и отвечающее требованиям безопасности мореплавания, используемое для выполнения морехозяйственной деятельности, морских научных исследований, государственных задач, учебных задач, водного спорта в соответствии с нормами международного и национального морского права[2].

Статья 16 КВВТ РФ, определяя перечень плавательных средств, не подлежащих государственной регистрации относит к таковым шлюпки и плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 килограммов включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха, беспалубные несамоходные суда, длина которых не должна превышать 12 метров.

---

[1] Международная конвенция по охране человеческой жизни на море : заключена в Лондоне 1 ноября 1974 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[2] Скрынник А. М. Правовой и содержательный анализ понятий «судно» и «военный корабль» применительно к обеспечению транспортной (морской) безопасности. Пятигорск, 2012. С. 42.

Таким образом, капитаны тех судов, которые не попадают под критерии приведенного выше определения, не относятся к субъекту преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ.

Ряд ученых исключает из списка субъектов рассматриваемого состава также военно-морские надводные корабли и пограничные корабли, так как единоначалие в военно-морском флоте осуществляет командир корабля, а не капитан судна[1].

Данное утверждение представляется спорным, так как командир военного корабля согласно Указу Президента РФ от 31.07.2022 № 511 «Об утверждении Корабельного устава Военно-Морского Флота» в мирное время, если это не препятствует выполнению поставленных задач, каждому кораблю, судну и (или) летательному аппарату, терпящим бедствие в море, обязан оказать помощь всеми имеющимися в его распоряжении средствам.

Таким образом, за неисполнение данной обязанности командир военного корабля будет нести уголовную ответственность, с учетом условий, предусмотренных специальным законодательством.

Объективная сторона рассматриваемого преступления выражается в бездействии, то есть неоказании помощи капитаном судна терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

Стоит отметить, что в доктрине справедливо отмечается необоснованное указание в диспозиции статьи моря в качестве обязательного факультативного признака, так как местом преступления в исследуемом составе является водный путь, охватывающий в том числе реки, озера, моря, океаны и канал. Данное утверждение находит свое отражение в Уголовном кодексе Республики Беларусь.

Несовершенство законодательной конструкции рассматриваемого преступления демонстрирует в том числе и судебная практика.

Так, при столкновении маломерного рыболовного судна, с находившимися на нем Л. и У., и речного буксира толкача, У., понимая неизбежность столкновения прыгнул в воду, в следствии чего погиб в результате утопления. В свою очередь капитан речного буксира-толкача Рыжов А. Н., имея возможность прийти на помощь терпящему бедствие на воде без серьезной опасности для своего судна и экипажа, не принял никаких мер по оказанию помощи терпящим бедствие на воде людям, при отсутствии какой-либо опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров[2].

Приведенный пример свидетельствует о недоработке в российском уголовном законодательстве, связанном с отсутствием наказания за неоказание помощи при столкновении судов или несообщение названия судна, которое ранее предусматривалось статьей 204 УК РСФСР.

Данный недочет А. И. Коробеев прокомментировал следующим образом: «по труднообъяснимым причинам это деяние не стало уголовно наказуемым в новом УК РФ, что породило в известном смысле пробел уголовного закона[3].

Стоит отметить, что обязанность оказывать помощь после столкновения судов, предусмотрена статьей 63 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Также представляется необходимым закрепление квалифицирующих признаков рассматриваемого состава с учетом наступления вредных последствий, выраженных

---

[1] Плешаков А. И., Яковлева С. Е. Неоказание помощи терпящим бедствие на море: уголовная ответственность и квалификация. М., 2013. С. 50.

[2] Приговор Заводского районного суда г. Саратова от 10 июля 2012 г. по делу № 1-222/2012 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: sudact.ru (дата обращения: 08.11.2022).

[3] Полный курс уголовного права. В. 5 т. Т. 4. Преступления против общественной безопасности / В. С. Комиссаров, А. И. Коробеев, А. П. Кузнецов [и др.] ; под ред. А. И. Коробеева. СПб., 2008. С. 246.

в непосредственном наступлении вреда жизни и здоровью. Данная необходимость обусловлена имманентным свойством преступлений, связанным с причинением существенного вреда имущественным отношениям, а именно их общественной опасностью.

Законодатель исходит из необходимости наличия для криминализации преступных деяний и их разграничения по тяжести именно высокой степени общественной опасности деяний; их относительной распространенности; причиненным такими деяниями ущербом[1].

Данный тезис подтверждает и общеизвестный судебный процесс над капитанами судов «Арбат» и «Дунайский-66», которые были признаны виновными в совершении преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ. В результате крушения судна «Булгария» погибли 122 человека, только 79 были спасены. Следственными органами Следственного комитета по Республике Татарстан установлено, что спасенных было бы больше, если бы два сухогруза не прошли мимо.

Таким образом, привлечение к уголовной ответственности капитана судна только за факт неоказания помощи терпящим бедствие без учета вредных последствий, выраженных в непосредственном наступлении вреда жизни и здоровью, нарушает конститутивный принцип справедливости уголовного права, гласящий, что наказание, применяемое к лицу, совершившему преступление, должно соответствовать характеру и степени общественной опасности преступления.

Еще одним проблемным моментом, на который ссылался капитан судна «Арбат», аргументируя неоказание помощи отсутствием специальных средств спасения, является вопрос о размере и объеме помощи, которую необходимо оказать.

Исходя из смысла рассматриваемой уголовно-правовой конструкции, категория «помощь» является слишком широкой и предполагает осуществление любых видов усилий и их размеров, которые каким-либо образом в абстрактном смысле могли бы помочь терпящим бедствие.

Данный пробел можно устранить по аналогии с уже упомянутым Указом Президента РФ «Об утверждении Корабельного устава Военно-Морского Флота», в котором закреплена обязанность командира корабля оказать помощь всеми имеющимися в его распоряжении средствами. Такая формулировка исключит случаи оказания капитаном судна помощи, не отвечающей объективно сложившейся обстановки бедствия людей на водном пути, связанной с несоразмерностью оказания помощи в соотношении с реальными возможностями судна.

Преступление, предусмотренное статьей 270 УК РФ, совершается с прямым умыслом, то есть капитан судна осознает, что люди, находящиеся на водном пути, терпят бедствие, и в случае оказания им помощи будет отсутствовать серьезная опасность для судна и его экипажа и пассажиров, однако в силу определенных мотивов, не имеющих уголовно-правового значения, отказывается от исполнения своей обязанности по оказанию помощи.

Стоит отметить, что применительно к рассматриваемому составу преступления под серьезной опасностью понимается возможность гибели судна или угроза жизни и здоровью людей, находящихся на нем. Необходимо обратить внимание на то, что возможность гибели судна и угроза жизни и здоровью людей должны быть реальными. Данное положение означает, что помощь должна оказываться, когда капитан и его экипажа находятся в нормальном психофизическом состоянии, судно отвечает минимально необходимым техническим характеристикам (например, оно само не должно быть повреждено), погод-

[1] Самойлюк Н. В. Уголовная ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие. Хабаровск. 2017. С. 35.

ные условия не создают опасности для экипажа и корабля (например, помощь во время шторма создает реальную серьезную опасность для судна и находящихся на нем людей).

В случае, если в связи с оказанием капитаном судна помощи терпящим бедствие людям, его экипаж или пассажиры пострадали, вопрос об его ответственности следует решать по правилу крайней необходимости, предусмотренному статьей 39 УК РФ.

В заключение необходимо отметить, что уголовная ответственность за неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие, является конвенциональным преступлением, т.е. вытекающим из международных договоров, ратифицированных государствами.

Данная правовая конструкция обусловлена объективной необходимостью, так как ее закрепление в морском праве произошло в большей степени именно по инициативе самих непосредственных участников деятельности по использованию водного транспорта, без вмешательства государства[1].

Таким образом, учитывая социальную значимость данного состава, обусловленную как ее созданием, так и высокой общественной опасностью, подтверждающуюся судебной практикой, необходимо внести изменения в УК РФ в части, касающейся данной нормы с учетом выработанных доктриной уголовного права положений, а также проблем, которые выявляются в ходе рассмотрения в судах дел о неоказании капитаном судна помощи терпящим бедствие.

УДК 343.346

С. С. ЩЕПЕЛЕВА

СООТНОШЕНИЕ СТАТЕЙ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СТАТЬИ 264—264.3 УК РФ)

В российском уголовном праве ответственность за совершение транспортных преступлений предусмотрена целым рядом статей, центральное место в которых занимают ст. 264—264.3 УК РФ. В настоящее время наблюдается тенденция на ужесточение санкций в данной сфере со стороны законодателя. В 2021—2022 годах произошло внесение значительного количества законодательных изменений и дополнений в названные составы, что, без сомнения, повлияет на формирование новой судебной практики.

В первую очередь, дадим характеристику составов преступлений, предусмотренных ст. 264—264.3 УК РФ. Субъект данных преступлений — общий для всех четырех норм, им выступает вменяемое физическое лицо, достигшее к моменту совершения 16 лет и допущенное к управлению механическим транспортным средством. При этом статьями 264.1—264.3 УК РФ предусмотрены дополнительные признаки, характеризующие субъект: нахождение лица в состоянии алкогольного опьянения (264.1 УК РФ), факт привлечения лица к административной ответственности, наличие у лица судимости за конкретные правонарушения.

Субъективная сторона рассматриваемых составов существенно различается. В целом, дорожно-транспортное преступное деяние очень редко является непосредственной целью нарушителя, а скорее выступает следствием нарушения предусмотренных Правилами дорожного движения норм ввиду отсутствия, по мнению нарушителя, возможности

[1] Абдрахманова Е. Р., Максимов О. А. Социальные и правовые основания криминализации неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) // Транспортное право. 2018. № 4. С. 11—14.

наступления опасных последствий неправомерного поведения на дороге, осознанного риска нарушения правил дорожного движения[1].

Так, если рассматривать ст. 264 и 264.2 УК РФ, субъективная сторона по отношению к последствиям характеризуется как неосторожная форма вины в виде легкомыслия или небрежности2.

Напротив, статьи 264.1 и 264.3 УК РФ характеризуются наличием прямого умысла. Несмотря на то, что форма вины законодательно не установлена в отношении данных составов, указание в диспозиции статей на осуществление управления транспортным средством, что само по себе не может рассматриваться иначе как активное целенаправленное действие, а также на неоднократный характер нарушений исключает возможность совершения рассматриваемых преступлений по неосторожности3.

Основным объектом в сфере дорожно-транспортных преступлений выступают общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В качестве дополнительного объекта следует рассматривать жизнь и здоровье человека, но лишь в отношении ст. 264 УК РФ, поскольку составы статей 264.1-264.3 УК РФ напрямую не связаны с причинением вреда жизни и здоровью граждан, а лишь опосредованно предполагают такую возможность.

Различие в объекте рассматриваемых преступление определяет и существенную разницу в характере составов. Так, ст. 264 УК РФ имеет материальный состав, поскольку в объективную сторону в качестве обязательных признаков включено не только деяние, но и наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека. Напротив, составы ст.ст. 264.1—264.3 УК РФ являются формальными, их объективная сторона состоит лишь из одного обязательного признака – деяния (факта управления транспортным средством или нарушения правил дорожного движения). При наступлении общественно опасных последствий должны квалифицироваться по совокупности со ст. 264 УК РФ.

Общей и весьма существенной чертой всех названных составов преступлений является закрепление в них административной преюдиции (в статье 264 — это п. «в» ч. 2, 4, 6, статьи 264.1—264.3 полностью), которая отражает дифференциацию ответственности, а также направлена на реализацию превентивного воздействия закона как общего, так и специального характера.

Как уже было отмечено, за последний год законодателем были существенно изменены нормы о привлечении к уголовной ответственности за совершение транспортных преступлений. Ответственности за деяния, ныне предусмотренные статьями 264.2 и 264.3 УК РФ, ранее не существовало. Вопрос обоснованности криминализации деяния в уголовном законодательстве всегда представляет научно-теоретический интерес4.

Изучение особенностей криминализации рассматриваемых деяний в сфере транспортных правоотношений позволит дать оценку обоснованности внесенных в Уголовный кодекс изменений.

---

[1] Агрицкая А. И. Уголовная ответственность по статьям 264, 264.1 УК РФ // Молодой ученый. 2021. № 22 (364). С. 259—263.

[2] Энциклопедия судебной практики. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). Часть первая. Общая характеристика ст. 264 УК РФ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

[3] Пудовочкин Ю. Е. Судебная практика установления вины в преступлении, предусмотренном статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Общество и право. 2017. № 1 (59). С. 35—39.

[4] Гончаров И. В. Некоторые вопросы криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2020. № 3 (134). С. 201—208.

В первую очередь, следует отметить нововведения, коснувшиеся ст. 264.1 УК РФ. Ранее до принятия и вступления в силу Федерального закона «О внесении изменения в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации» от 01.07.2021 № 258-ФЗ данная статья была не дифференцирована в части санкции и предусматривала ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения и ранее подвергнутым административному наказанию за аналогичное правонарушение либо за невыполнение законного требования должностного лица о прохождении освидетельствования на состояние опьянения, а также имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, либо ст. 264.1 УК РФ. Редакция УК РФ 2019 г. предусматривала за данное преступление общую ответственность, не превышавшую двух лет лишения свободы с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Законодательные нововведения 2021 года привели к существенной дифференциации уголовной ответственности в зависимости от конкретных обстоятельств. Вышеназванная статья 264.1 УК РФ была разделена на две части, предусматривающие различные меры ответственности за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения и ранее подвергнутым административному наказанию за аналогичное правонарушение либо за невыполнение законного требования должностного лица о прохождении освидетельствования на состояние опьянения (ответственность так же не превышает двух лет лишения свободы с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет); и за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ, либо ст. 264.1 УК РФ (ответственность не превышает трех лет лишения свободы с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до шести лет).

Как видим, произошло ужесточение санкции за совершение преступления при обстоятельствах, предусмотренных частью второй, что безусловно, направлено на реализацию принципа справедливости. Более того, как справедливо отмечал И.М. Гальперин, дифференциация уголовной ответственности за совершаемое преступление должна происходить с учетом степени общественной опасности и личности виновного[1], что и проявилось в данных законодательных изменениях.

Обозначенные изменения представляются весьма актуальными в условиях увеличения степени общественной опасности при управлении транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения. Это и обусловило необходимость ужесточения санкций за неоднократное совершение данного деяния.

Если обратить внимание на статистические данные, то можно отметить, что количество таких уголовно наказуемых деяний сохраняется на довольно высоком уровне. Так, согласно данным, представленным Судебным департаментом Верховного Суда РФ за 2018 год по ст. 264.1 осуждено 66 287 лиц, за 2019 год — 59 543, за 2020 год — 57 731, за 2021 год – суммарно 58 440.

За первое полугодие 2022 года, учитывая вступившие в силу изменения, по ч. 1 ст. 264.1 осуждено 21.402 лица, по ч. 2 — 5.293 лица2. Безусловно, за столь краткий промежуток времени с момента внесения изменений сложно давать характеристику эффек-

[1] Гальперин И. М. Дифференциация уголовной ответственности и эффективность наказания // Советское государство и право. 1983. № 3. С. 69—76.

[2] Данные судебной статистики // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7069 (дата обращения: 23.11.2022).

тивности рассматриваемой меры, однако анализ судебной практики подтверждает, что подобные правонарушения всегда ассоциировались у водителей, злоупотребляющих спиртными напитками, с незначительностью наказания и неощутимой юридической ответственностью, в результате чего они снова садились пьяными за руль (Пояснительная записка к проекту федерального закона «О внесении изменений в статью 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации»).

Статья 264.2 УК РФ, устанавливающая ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами, была введена в Уголовный кодекс Федеральным законом «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» от 30.12.2021 № 458-ФЗ.

Под действие данной статьи подпадают субъекты, допустившие превышение установленной скорости движения более чем на 60 км/ч или осуществившие выезд на полосу встречного движения и подвергнутые ранее административному наказанию и лишенные права управления транспортным средством в связи с повторным совершением аналогичных преступлений. В качестве максимального наказания санкция статьи предусматривает лишение свободны на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет. Диспозицией статьи 264.2 предусмотрено исключение в отношении нарушений ПДД, зафиксированных средствами автоматической фиксации.

Анализ существующей статистики нарушений в сфере дорожно-транспортных происшествий показывает, что более 40 % водителей повторно нарушают правила дорожного движения в части превышения скорости, их не останавливает факт привлечения к административной ответственности, а количество лиц, повторно выезжающих на полосу встречного движения составляет около 10 %.

Так, за 2020 г. по ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ возбуждено 440 435 дел, по ч. 5 ст. 12.9 КоАП РФ — 58 959 дел, по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ — 596 885 дел (Пояснительная записка к проекту федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»). Если же обратиться к статистическим данным за первое полугодие 2022 года, можно отметить, что по ч. 1 ст. 264.2 УК РФ число осужденных составляет лишь 8 человек, а по ч. 2 той же статьи — 1 человек1. Такое незначительное количество привлеченных к ответственности не свидетельствует о неэффективности нормы, а лишь о непродолжительности функционирования данного состава.

Федеральным законом «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» от 14.07.2022 г. № 258-ФЗ Уголовный кодекс был дополнен статьей 264.3, предусматривающей ответственность за управление транспортным средством лицом, подвергнутым ранее административному наказанию или имеющим судимость за деяния, связанные с управлением транспортным средством при отсутствии соответствующего права и лишенным права управления транспортным средством.

Ранее до изменений, внесенных в Уголовный кодекс и Кодекс об административных правонарушениях («О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 14.07.2022 № 257-ФЗ) наказание за повторное управление транспортным средством после лишения прав или лицом, их не имеющих, вовсе отсутствовало.

---

[1] Данные судебной статистики // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации : офиц. сайт. URL: http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7069 (дата обращения: 23.11.2022).

Кроме того, тем же Федеральным законом от 14.07.2022 № 258 ФЗ части вторая, четвертая и шестая статьи 264 УК РФ были дополнены новыми квалифицирующими признаками: устанавливающим повышенные меры ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть, если оно совершено лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами; а также сопряженное с оставлением места совершения транспортного преступления.

То есть, помимо прочего, отсутствие или лишение водительских прав, а также оставление места происшествия стали по сути своей отягчающими обстоятельствами при совершении деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, наличие которых влияет на назначение наказания.

Целесообразность криминализации деяния, предусмотренного новой статьей 264.3 и введения квалифицирующих признаков в ч. 2, 4 и 6 ст. 264 (п. «в») обосновываются следующими положениями. В течение последних пяти лет показатели аварийности по вине водителей, лишенных права управления транспортным средством, продолжают расти.

В 2019 г. было рассмотрено около 72.000 подобных дел, а в 2020 г. этот показатель был превышен на 25% – количество рассмотренных судами дел составило более 91.000. За 2021 г. в суды поступило 102.124 дела по факту управления транспортными средствами лицами, лишенными ранее водительских прав (Пояснительная записка к проекту федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации в части усиления ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств водителями, лишенными права управления транспортными средствами»).

Данные сведения свидетельствуют о том, что существовавшие ранее меры ответственности за неисполнение судебного запрета о лишении права управления транспортным средством не были достаточно эффективными и не выполняли в должной мере превентивной функции. Действовавшие нормы лишь административного законодательства в этой сфере фактически давали лицу возможность многократного осуществления управления транспортным средством, будучи лишенным такого права или не имея его.

Оценить обоснованность изменений, внесенных в ст. 264—2564.3 УК РФ, в том числе криминализации деяний, предусмотренных ст. 264.2 и 264.3 УК РФ можно путем анализа изменений в правовой действительности, к которым в свое время привело дополнение уголовного законодательства в 2014 году статьей 264.1 УК РФ.

Еще до криминализации данного состава многие специалисты приходили к выводу о том, что КоАП РФ для лиц, лишенных права управления транспортным средством, не имеет силы предупредительного эффекта[1].

Единственной государственной мерой воздействия на деле являлось привлечение лица к административной ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ. В случае повторного совершения деяния лицо привлекалось по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ и лишалось права управления транспортным средством.

Рассмотрим динамику изменения количества лиц, привлеченных к административной ответственности за данное правонарушение до криминализации состава, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ. В 2012 году общее число лиц, привлеченных по ст. 12.8 КоАП РФ составило 670 388, в 2013 г. по ч. 1 указанной статьи — привлечено 629 368 лиц, по ч. 2 — 10 320 лиц, в 2014 г. по ч. 1 — 574 464 лица, по ч. 2 — 8 968 лиц.

[1] Божко И. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое регулирование и предупреждение : автореф. дис. … канд. юрид. наук. Ростов н/Д., 2011. С. 19.

В отношении привлечения лиц к административной ответственности наблюдается тенденция на снижение показателей: 2016 г. — по ч. 1, 3 ст. 12.8 КоАП РФ привлечено 353 140 лиц, по ч. 2 — 4 886 лиц, 2017 г. — по ч. 1, 3 — 3 177 484 лиц, по ч. 2 — 4 289 лиц, 2018 г. — по ч. 1,3 — 275 776 лиц, по ч. 2 – 3 449 лиц, 2019 г. — по ч. 1, 3 — 198 570 лиц, по ч. 2 — 3 090 лиц[1].

Как видим, в течение первых четырех лет после появления ст. 264.1 УК РФ показатели равномерно снижались. Более того, обратим внимание на тот факт, что после введения указанной статьи количество лиц, привлеченных к административной ответственности, сократилось практически вдвое (с 583 432 в 2014 г. до 358 026 в 2016 г. без учета ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ). Если говорить о привлечении к уголовной ответственности, то, согласно сведениям Судебного департамента при Верховном Суде РФ, за второе полугодие 2015 г. (с момента вступления в силу ст. 264.1 УК РФ) были осуждены 18 987 лиц; в 2016 г. — 75 271, в 2017 г. — 72 018, в 2018 г. — 66 287, в 2019 г. — 59 543 лиц.

Проведенный анализ статистических данных позволяет утверждать, что введение в Уголовный кодекс РФ состава, предусмотренного статьей 264.1, оказалось весьма действенной и эффективной мерой, отвечающей задаче превенции уголовного закона.

Проведенные исследования показывают, что в некоторых случаях административное законодательство не справляется с поставленными перед ним задачами и не способствует снижению числа правонарушений, что вынуждает законодателя прибегнуть к ужесточению ответственности.

Давая оценку обоснованности криминализации отдельных составов (ч. 2, 4, и 6 ст. 264; ст. 264.2; ст. 264.3 УК РФ), ужесточения ответственности (ст. 264.1 УК РФ), законодатель должен критически оценивать предшествующий опыт и ориентироваться на те результаты, к которым привели ранее произведенные действия.

На основе сделанных выводов в ходе рассмотрения результатов, к которым привела криминализация ст. 264.1 УК РФ, можно констатировать и обоснованность изменений уголовного закона, анализируемых в данной научной статье, предполагая возможность развития правовой реальности по аналогичному пути.

УДК 343.346

Е. А. ЯСЕНОВСКАЯ

К ВОПРОСУ О МЕСТЕ СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ

Одним из концептуальных вопросов уголовного права является квалификация дорожно-транспортных происшествий, которые совершены вне дороги в случае наступления последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти одного или нескольких лиц.

Следует отметить некоторую непоследовательность правовых позиций Верховного Суда РФ по исследуемой проблеме. Так, согласно п. 8 Постановления Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г. № 50 (ред. от 25.10.1996) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения (ст.ст. 211, 211.2, 148.1 УК РСФСР)» управление транспортным средством вне дороги не рассматривалось в формате основания, разграничивающего составы транспортных преступлений от преступлений против личности.

[1] Судебная статистика РФ : сайт. URL: https://stat.апи-пресс.рф/stats/adm/t/31/s/1 (дата обращения: 23.11.2022).

Впоследствии, в п. 4 Постановления Пленума от 9 декабря 2008 г. № 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» Верховный Суд РФ указал на возможность квалификации действий водителя, совершенных вне дороги и повлекших последствия, указанные в диспозиции ст. 264 УК РФ, по статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ в зависимости от характера преступления и формы вины. Такое суждение Верховного Суда РФ претерпевало справедливое осуждение в уголовно-правовой доктрине, а судебная практика зачастую находилась в противоречии с позицией Пленума.

По прошествии некоторого времени Верховный Суд РФ снова пересмотрел изложенную точку зрения. Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 апреля 2016 г. № 22 было решено внести существенную поправку: «удалить» из п. 4 указание на термин «вне дороги», что, по мнению автора, представляется весьма оправданным.

Транспортное средство — источник повышенной опасности, что обязывает водителя обладать необходимой степенью внимательности и особой осторожностью при управлении им, независимо от места эксплуатации автомобиля. С обозначенным тезисом согласны многие представители научной общественности.

Так, Пикуров Н.И. справедливо утверждает: «если автомашина использовалась в качестве транспортного средства для перевозки людей или грузов, водитель обязан соблюдать универсальные требования правил движения и эксплуатации механического транспортного средствами независимо от места движения»[1]. Иными словами, на сегодняшний день место совершения деяния – лес, замерзшие акватории водохранилищ, двор дома и другое – не обладает юридическим значением для привлечения виновного лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ[2].

Обзор судебной практики по нарушениям правил дорожного движения, в свою очередь, позволяет охарактеризовать требование Правил дорожного движения как общие, обязательные для всех водителей предписания, которые должные выполнятся на любой территории.

Так, приговором суда гражданин был осужден по ст. 264 УК РФ за то, что, управляя автотранспортным средством «в состоянии алкогольного опьянения на участке местности береговой зоны слияния рек, допустил нарушение пп. 2.7, 10.1 Правил дорожного движения РФ, вследствие чего произвел наезд на шатер, внутри которого находились люди, что повлекло по неосторожности смерть одного из них».

В апелляционной жалобе адвокат в интересах и защиту осужденного требует признать решение суда об утверждение пп. 2.7 и 10.1 ПДД РФ универсальными нормами, необоснованным, а также противоречащими п. 4 Постановления Пленума ВС РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 и правовой позиции Верховного суда РФ по уголовным делам в отношении лиц, совершивших какие-либо уголовно наказуемые деяния при управлении автотранспортными средствами вне дороги.

Адвокат указал, что квалификация действий его подзащитного осуществлена неверно, и поставил вопрос об изменении приговора, переквалификации действий со ст. 264 УК РФ на ст. 109 УК РФ. Однако суд апелляционной инстанции, вопреки действовавшим на тот момент разъяснениям Верховного суда РФ, счел, что судом первой инстанции дана правильная юридическая оценка[3].

---

[1] Пикуров Н. И. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Уголовное право. 2009. № 5. С. 61—66.

[2] Российское уголовное право : курс лекций : в 8 т. / Т. А. Бушуева, Ю. В. Голик, А. И. Коробеев [и др.] ; науч. ред. А. И. Коробеев. Владивосток, 1999—2004.

[3] Апелляционное постановление Московского областного суда от 21 января 2016 г. по делу № 22-75/2016. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Основной задачей Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» является возведение прочного юридического фундамента обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Указанный нормативно-правовой акт использует в числе основных понятий (пункт 1.2. Правил дорожного движения) термин «дорога», имея при это ввиду «обустроенную или приспособленную и используемую для движения транспортных средств полосу земли либо поверхность искусственного сооружения.

Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии». Тем не менее, движение вне дороги так же находится в сфере правовой регуляции Правил, например, обозначено определение «прилегающая территория», под которым следует понимать «территорию, непосредственно прилегающею к дороге и не предназначенную для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное)».

Не подвергая критике вышеуказанное определение, отметим, что существует трудность дачи уголовно-правовой оценки, например, в ситуации, когда в результате управления транспортным средством при выезде из гаража водитель насмерть сбивает человека. Едва ли возможно признать территорию гаража территорией, прилегающей к дороге. Эксплуатация автомобиля при этом осуществлялась не с целью выполнения ремонта транспортного средства, производства погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ.

Вместе с тем, в случае нарушения водителем требования п. 8.12 Правил дорожного движения: маневр сопряжен с риском и создал угрозу для иных участников движения, следует признать причинно-следственную связь между деянием и наступившими последствиями и квалифицировать преступление по ст. 264 УК РФ.

Отечественная судебная практика исходит из расширительной интерпретации понятия «дорожное движение». Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движение и применяются на территории Российской Федерации без исключения какого-либо пространства с момента приведения в движение транспортного средства лицом, управляющим им в целях перевозки людей, грузов или оборудования (водителем) до полной остановки транспортного средства. Если не выполнены предписания эксплуатации транспортных средств, то необходимо пользоваться такими же правилами квалификации.

Вследствие вышесказанного, необходимо подчеркнуть юридический дефект в формулировке названия и содержании диспозиции статьи 264 УК РФ. По мнению автора, приводит в некоторое замешательство употребление различных союзов: и, или. Так, название статьи звучит как «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», а в диспозиции использован союз «или».

В связи с этим предлагаем изложить название и диспозицию ч. 1 ст. 264 УК РФ в следующей редакции:

«Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека».

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ИНДЕКСА НАУЧНОГО ЦИТИРОВАНИЯ

АБОЯН Агавни Арменаковна, магистрант Юридической школы Дальневосточного федерального университета	**ABOYAN Agavni A.,** Master's student of School of Law Far Eastern Federal University
ПАРИН Дмитрий Витальевич, магистрант Юридической школы Дальневосточного федерального университета	**PARIN Dmitry V.,** Master's student of School of Law Far Eastern Federal University
ПРЕСТУПНОЕ ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ: ПРОБЛЕМЫ КОНСТРУКЦИИ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.2 УК РФ	**CRIMINAL SPEEDING: PROBLEMS OF THE CONSTRUCTION OF THE COMPOSITION OF THE CRIME UNDER ARTICLE 264.2 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
Борьба с делинквентным поведением в области эксплуатации транспорта является одной из приоритетных задач правовой политики России. Последние изменения главы 27 УК РФ, принятые для решения указанной задачи, направлены на ужесточение уголовного закона к лицам, допускающим нарушения в области транспортной безопасности. Одним из таких изменений является криминализация повторного превышения скоростного лимита или выезд на встречную полосу движения. В статье авторы рассматривают новеллу уголовного законодательства, анализируют проблемы конструкции введенного состава преступления	The fight against delinquent behavior in the field of transport operation is one of the priorities of Russia's legal policy. The latest amendments to chapter 27 of the Criminal Code of Russia, adopted in fulfillment of this task, are aimed at tightening the criminal law against persons who commit violations in the field of transport security. One of these changes is the criminalization of repeatedly exceeding the speed limit or driving into the oncoming lane. In the article, the authors consider the novel of criminal legislation, analyze the problems of the construction of the introduced corpus delicti
Ключевые слова: транспортная преступность, специальный субъект, административная преюдиция	**Keywords:** criminal law, transport crime, special subject, administrative prejudice
АТУТОВ Сергей Александрович, заместитель прокурора Шурышкарского района Ямало-Ненецкого автономного округа	**ATUTOV Sergey A.,** Deputy Prosecutor of the Shuryshkarsky District of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug
ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ДОКАЗЫВАНИЯ СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ	**SEPARATE ISSUES OF PROVING THE CORPUS DELICTI PROVIDED FOR IN ARTICLE 264.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**

В статье рассмотрены некоторые проблемы, возникающие при доказывании состава преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, предложены пути их решения **Ключевые слова:** транспортная преступность, специальный субъект, административная преюдиция	The article discusses some problems that arise when proving the corpus delicti provided for in article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. The author also suggests ways to solve them **Keywords:** criminal law, transport crime, special subject, administrative prejudice
АХМЕДОВА Зульфия Кадировна, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России) **КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ И УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ** В статье рассматриваются криминологическая и уголовно-правовая характеристика транспортной преступности. Обращается внимание на проблемы уголовной ответственности, предусмотренной за транспортные преступления, и особенности профилактики транспортной преступности. Разработаны предложения по совершенствованию профилактики транспортной преступности **Ключевые слова:** транспортная преступность, транспортные преступления, транспортное средство, профилактика транспортной преступности	**AKHMEDOVA Zulfiya K.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia) **CRIMINOLOGICAL AND CRIMINAL-LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT CRIME** The article examines the criminological and criminal-legal characteristics of transport crime. Attention is drawn to the problems of criminal liability for transport crimes and the features of the prevention of transport crime. Proposals have been developed to improve the prevention of transport crime **Keywords:** transport crime, transport crimes, vehicle, prevention of transport crime
БАРАНЧИКОВА Марина Вячеславовна, заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД Российской Федерации имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент **ЛИЦО, ЛИШЕННОЕ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ, КАК СУБЪЕКТ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ** Изменения уголовного закона в направлении дифференциации ответственности водителей, нарушивших правила дорож-	**BARANCHIKOVA Marina V.,** Deputy Head of the Department of criminal law, criminology and psychology of the Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation named after V. V. Lukyanova, Candidate of Science (Law), Associate professor **A PERSON DEPRIVED OF THE RIGHT TO DRIVE A VEHICLE AS A SUBJECT OF CRIMES IN THE FIELD OF TRAFFIC** Changes in the criminal law in the direction of differentiation of responsibility of drivers who violated traffic rules led to the emer-

ного движения, привели к появлению новых типов специальных субъектов – лиц, лишенных права управления транспортным средством за разные виды правонарушающего поведения в данной сфере. В случаях «двойной» повторности правонарушений, относящихся к основным факторам риска дорожно-транспортных происшествий, их виновники становятся субъектами уголовной ответственности. Лица, лишенные права управления транспортным средством, в уголовном законе признаны высокоопасными, подлежащими более строгой ответственности, что требует дополнительного изучения их специфики, отграничения от схожих категорий нарушителей	gence of new types of special subjects — persons deprived of the right to drive a vehicle for different types of infringing behavior in this area. In cases of «double» repetition of offenses related to the main risk factors of road accidents, their perpetrators become subjects of criminal responsibility. Persons deprived of the right to drive a vehicle in the criminal law are recognized as highly dangerous, subject to stricter liability, which requires additional study of their specifics, differentiation from similar categories of violators
Ключевые слова: уголовное право, транспортная преступность, специальный субъект, административная преюдиция	**Keywords:** administrative prejudice, subject of crime, driver, violation of traffic rules, deprivation of the right to drive a vehicle, administrative punishment, traffic crime
БАРСУКОВА Анастасия Вячеславовна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**BARSUKOVA Anastasia V.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (СТАТЬЯ 271.1 УК РФ)	**SOME ISSUES OF CRIMINAL PROSECUTION FOR VIOLATION OF THE RULES OF USE OF THE AIRSPACE OF THE RUSSIAN FEDERATION (ARTICLE 271.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION)**
В статье рассматриваются вопросы привлечения к ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации. Проанализировано уголовное законодательство России и иные нормативные правовые акты в части установления ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации. Разработаны предложения по совершенствованию статьи 271.1 УК РФ, предусматривающей ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации	The article discusses the issues of bringing to responsibility for violation of the rules of use of the airspace of the Russian Federation. The article analyzes the criminal legislation of Russia and other regulatory legal acts in terms of establishing responsibility for violation of the rules for the use of the airspace of the Russian Federation. Proposals have been developed to improve article 271.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, which provides for liability for violation of the rules for the use of the airspace of the Russian Federation

Ключевые слова: транспортные преступления, уголовная ответственность, правила использования воздушного пространства	**Keywords:** transport crimes, criminal liability, rules for the use of airspace
БЕЛЯЕВА Яна Александровна, студент Димитровградского инженерно-технического института – филиала Национального исследовательского ядерного университета «МИФИ» **КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ** В статье рассматриваются транспортные преступления как одна из основных проблем, существующих в нашей стране. Данный вопрос является актуальным, так как транспортные средства очень плотно вошли в нашу жизнь. Количество совершаемых преступлений данного вида только растет. Автор попытался разобраться в специфике данного преступления, выявить основные причины, рассмотреть статистику, чтобы определить основные пути решения данного вопроса **Ключевые слова:** транспортные преступления, правоотношения, ДТП, правила дорожного движения, водители	**BELYAEVA Yana Aleksandrovna,** Student of the Dimitrovgrad Engineering and Technical Institute – branch of the National Research Nuclear University «MEPhI» **CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF ROAD TRAFFIC CRIMES** This article reveals transport crimes as one of the main problems in our powerful country. This issue is relevant, since vehicles have become very tightly integrated into our lives. The number of crimes of this type is only growing. Therefore, in our scientific work we try to understand the specifics of this crime, identify the main causes, consider statistics in order to identify the main solutions to this issue **Keywords:** transport crimes, legal relations, road accidents, traffic rules, drivers
БОЛЬШУНОВА Анастасия Александровна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **БОНДАРЧУК Андрей Дмитриевич,** студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРЕЮДИЦИЯ В ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА** В статье на основе анализа уголовного законодательства зарубежных стран, а также складывающейся судебной практики рассматриваются проблемы обосно-	**BOLSHUNOVA Anastasia A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **BONDARCHUK Andrey D.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **ADMINISTRATIVE PREJUDICE IN CRIMES AGAINST TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF TRANSPORT** Based on the analysis of the criminal legislation of foreign countries, as well as the emerging judicial practice, the article examines the problems of the validity and expedi-

ванности и целесообразности введения в главу 27 УК РФ составов преступлений с административной преюдицией. Предложены признаки малозначительности деяния, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ **Ключевые слова:** административная преюдиция, безопасность дорожного движения, эксплуатация транспорта, управление транспортным средством	ency of introducing elements of crimes with administrative prejudice into chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation. The signs of insignificance of the act in article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation are proposed **Keywords:** administrative prejudice, road safety, transport operation, vehicle management
БОРОВИКОВ Владимир Витальевич, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **СТОЛЯРСКИЙ Егор Вадимович,** студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.3 УК РФ** В статье рассматривается вопрос о причинах введения в УК РФ статьи 264.3, об уголовно-правовой характеристике состава преступления, несовершенстве механизма привлечения к уголовной ответственности, определении сроков привлечения к уголовной ответственности, совокупности с иными преступлениями, предусмотренными УК РФ, целесообразности криминализации данного деяния **Ключевые слова:** механическое транспортное средство, лишение права управления, преюдиция, уголовная ответственность	**BOROVIKOV Vladimir V.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **STOLYARSKY Egor V.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **PROBLEMS OF QUALIFICATION OF THE CRIME PROVIDED FOR IN ARTICLE 264.3 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION** The article discusses the reasons for the introduction of article 264.3 in the Criminal Code of the Russian Federation, the criminal-legal characteristics of the corpus delicti, the imperfection of the mechanism of bringing to criminal responsibility, determining the timing of bringing to criminal responsibility, together with other crimes of the Criminal Code of the Russian Federation, the expediency of criminalizing this act **Keywords:** mechanical vehicle, deprivation of the right to drive, prejudice, criminal liability
ВЕСЕЛОВ Артем Дмитриевич, курсант Санкт-Петербургского университета МВД России **СОБЛЮДЕНИЕ ПРИНЦИПА СПРАВЕДЛИВОСТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ СТАТЬИ 264 УК РФ**	**VESELOV Artem D.,** Cadet of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia **RESPECT FOR THE PRINCIPLE OF FAIRNESS IN THE APPLICATION OF ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE**

Статья посвящена рассмотрению особенностей и возникающих проблем при реализации принципа справедливости в рамках статьи 264 УК РФ. Анализируются такие материалы, как судебная практика, статистические данные, на их основе выявляется проблематика соблюдения правоприменителями принципа справедливости при назначении наказания за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Предлагаются направления совершенствования правового регулирования и практики правоприменения	The article deals with the peculiarities and problems of implementation of the principle of justice in the framework of the article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. The article analyses such materials as court practice, statistical data and, on their basis, reveals the problems of enforcement of the principle of justice in imposing punishment for violation of traffic rules and exploitation of vehicles. The directions for improvement of legal regulation and law enforcement practice in questions of the theme of research are formulated as conclusions
Ключевые слова: справедливость, транспортные преступления, дорожное движение, наказание, транспортные средства, квалификация преступлений	**Keywords:** justice, transport crimes, traffic, punishment, vehicles, qualification of crimes
ВШИВКОВ Сергей Алексеевич, студент Санкт-Петербургской академии Следственного комитета Российской Федерации	**VSHIVKOV Sergey A.,** Student of the St. Petersburg Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation
ОЦЕНОЧНЫЕ ПОНЯТИЯ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ В СТАТЬЕ 263 УК РФ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ	**EVALUATIVE CONCEPTS CONTAINED IN ARTICLE 263 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION: QUESTIONS OF THEORY AND PRACTICE**
В статье рассматриваются некоторые проблемы толкования оценочных понятий, содержащихся в статье 263 УК РФ, в правоприменении. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Разработаны предложения по разрешению проблем, связанных с особенностями определения тяжкого вреда здоровью и крупного ущерба в статье 263 УК РФ	The article discusses some problems of interpretation of the concepts contained in article 263 of the Criminal Code of the Russian Federation in law enforcement. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for violation of traffic safety rules and operation of railway, air, sea and inland waterway transport and metro. Proposals have been developed to resolve problems related to the specifics of the definition of serious harm to health and major damage in article 263 of the Criminal Code of the Russian Federation
Ключевые слова: квалификация преступлений, транспортное средство, тяжкий вред здоровью, крупный ущерб	**Keywords:** qualification of crimes, vehicle, serious harm to health, major damage

ГАВРИЛОВА Валерия Сергеевна, студент Государственного института экономики, финансов, права и технологий	**GAVRILOVA Valeria S.,** Student of the State Institute of Economics, Finance, Law and Technology
ВЗАИМООБУСЛОВЛЕННОСТЬ УГОЛОВНОГО И АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НА ПРИМЕРЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**THE INTERDEPENDENCE OF CRIMINAL AND ADMINISTRATIVE LEGISLATION ON THE EXAMPLE OF ROAD TRAFFIC CRIMES**
В статье осуществлен анализ изменений, внесенных в главу 27 УК РФ в 2022 году, рассмотрены некоторые проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. Определена взаимосвязь между административным и уголовным законодательством на примере составов главы 27 УК РФ. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за транспортные преступления	The article analyzes the changes made to chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation in 2022, considers some problems of qualification of traffic crimes. The relationship between administrative and criminal legislation is determined by the example of the compositions of chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability of trans-port crimes
Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, транспортная безопасность, эксплуатация дорожно-транспортных средств, проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений	**Keywords:** traffic crimes, transport security, operation of road vehicles, problems of qualification of traffic crimes
ГЕСС Сергей Анатольевич, студент Санкт-Петербургской академии Следственного комитета Российской Федерации	**HESS Sergey A.,** Student of the St. Petersburg Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation
ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЯ СОВЕРШЕНИЯ ТЕРРОРИСТИЧЕСКОГО АКТА НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	**REASONS AND CONDITIONS FOR THE COMMISSION OF A TERRORIST ACT ON THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE**
В статье исследованы причины и условия совершения террористического акта на объектах транспортной инфраструктуры. Обращается внимание на проблемы применения уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за совершение террористического акта на объектах транспортной инфраструктуры. Разработаны предложения по совершенствованию профилактики совершения террористических актов на объектах транспортной инфраструктуры	The article examines the problems of the causes and conditions of the commission of a terrorist act on the transport infrastructure. Attention is drawn to the problems of criminal legislation for committing a terrorist act on transport infrastructure facilities. Proposals have been developed to improve the prevention of terrorist acts at transport infrastructure facilities

Ключевые слова: терроризм на транспорте, транспортная инфраструктура, детерминант, обостряющаяся политическая обстановка, риски	**Keywords:** Terrorism in transport, transport infrastructure, determinant, escalating political situation, risk
ГЛУЗДАК Глеб Николаевич, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО КАК ПРИЗНАК СОСТАВА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ** В доктрине уголовного права встречаются различные мнения о том, в качестве какого признака состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, может рассматриваться механическое транспортное средство. В статье поднимается данный вопрос, приводятся различные точки зрения. Делается вывод о том, что механическое транспортное средство может выступать в качестве средства совершения преступления, в качестве составной части признака специального субъекта преступления – лица, управляющего механическим транспортным средством, а также в качестве предмета преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ **Ключевые слова:** транспортное средство, правила дорожного движения, источник повышенной опасности, специальный субъект, предмет преступления	**GLUZDAK Gleb N.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **A MECHANICAL VEHICLE AS A SIGN OF THE CORPUS DELICTI PROVIDED FOR IN ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION** There are differing views in criminal law doctrine as to which motor vehicle may be considered to constitute an offence under article 264 of the Russian Criminal Code. The article raises this issue, cites different views. It is concluded that a motor vehicle may act as a means of committing a crime, as part of the characteristic of a special subject of crime – a person driving a motor vehicle, as well as the object of the offence provided for in article 264 of the Russian Criminal Code **Keywords:** vehicle, traffic rules, source of increased danger, special subject, object of the crime
ГОЛОВКО Ирина Ивановна, декан факультета профессиональной переподготовки и повышения квалификации Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент **ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛНОМОЧИЙ ПРОКУРОРА ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ НЕОПРЕДЕЛЕННОГО КРУГА ЛИЦ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СУДЕБНОМ ПОРЯДКЕ**	**GOLOVKO Irina I.,** Dean of the Faculty of professional retraining and advanced training, St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation, Candidate of Science (Law), Associate professor **PROBLEMS OF EXERCISING THE POWERS OF THE PROSECUTOR TO PROTECT THE RIGHTS OF AN INDEFINITE CIRCLE OF PERSONS IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY**

В статье рассматриваются проблемы понимания категории «неопределенный круг лиц» в связи с необходимостью реализации полномочий прокурора на обращение в суд с заявлением в целях обеспечения законности в сфере транспортной безопасности	The article deals with the problems of understanding the category of «indefinite circle of persons» in connection with the need to exercise the powers of the prosecutor to apply to the court with a statement in order to ensure legality in the field of transport. Based on the results of the study of the possibility of determining each of the specified circle of persons, it was concluded that it is impossible to establish the composition of an indefinite circle of persons
Ключевые слова: прокурор, неопределенный круг лиц, правоотношения	**Keywords:** prosecutor, indefinite circle of persons, legal relations
ГРИБАНОВА Юлия Евгеньевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**GRIBANOVA Yulia E.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
КВАЛИФИКАЦИЯ ОСТАВЛЕНИЯ МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ	**CRIMINAL LEGAL QUALIFICATION OF LEAVING THE SCENE OF A TRAFFIC ACCIDENT**
Рассматривается уголовно-правовая квалификация квалифицирующего признака преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, – сопряженности деяния с оставлением места совершения дорожно-транспортного происшествия. Проанализированы актуальные проблемы, связанные с появлением данного квалифицирующего признака в уголовном законодательстве	The article deals with the criminal-legal qualification of the qualifying attribute of the crime provided for in article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation – the conjugacy of the act with leaving the place of commission of a traffic accident. The author analyzes the actual problems associated with the appearance of this qualifying feature in criminal legislation
Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, оставление места ДТП, квалифицирующий признак	**Keywords:** traffic accident, leaving the scene of an accident, qualifying sign
ГРУЗИНСКАЯ Екатерина Игоревна, доцент кафедры публичного права Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, кандидат юридических наук, доцент	**GRUZINSKAIA Ekaterina I.,** Associate professor of the Department of public law, Admiral Ushakov Maritime State University, Candidate of Science (Law), Associate professor
СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ НАКАЗУЕМОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И ИХ КАТЕГОРИЗАЦИЯ (НА ПРИМЕРЕ СТАТЬИ 264 УК РФ)	**CONTROVERSIAL ISSUES OF PUNISHABILITY OF TRANSPORT CRIMES AND THEIR CATEGORIZATION (BY THE EXAMPLE OF ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION)**

В статье представлен анализ этапов реформирования санкции статьи 264 УК РФ, изучены данные судебной статистики наказуемости анализируемого преступления. Автором обращено внимание на отсутствие системности законодательных изменений, отмечается некоторая бесперспективность установления в части 4 статьи 15 УК РФ единой верхней границы наказания для неосторожных тяжких преступлений и верхней границы наказания, установленного в части 6 статьи 264 УК РФ, предпринята попытка предложить изменения категоризации преступлений	The prepared article presents an analysis of the stages of reforming the sanction of Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation, the data of judicial statistics on the punishability of the analyzed crime are studied. The author draws attention to the lack of systematic legislative changes; there is also some «futility» of establishing a single upper limit of punishment of reckless serious crimes in part 4 of article 15 of the Criminal Code of the Russian Federation and the upper limit of punishment in part 6 of article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. As a result, an attempt has been made to propose changes in the categorization of crimes
Ключевые слова: наказание, лишение свободы, категории преступлений, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	**Keywords:** punishment, imprisonment, categories of crimes, violation of traffic rules and operation of vehicles
ДВОРЖИЦКАЯ Марина Андреевна, старший преподаватель кафедры уголовного права Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия, кандидат юридических наук	**DVORZHITSKAIA Marina A.,** Senior lecturer at the Department of criminal law, North-West Branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Russian State University of Justice» (St. Petersburg), Candidate of Science (Law)
ПИСАРЕВСКАЯ Елена Анатольевна, доцент кафедры уголовного права Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия, кандидат юридических наук, доцент	**PISAREVSKAIA Elena A.,** Associate professor of the Department of criminal law, North-West Branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education «Russian State University of Justice» (St. Petersburg), Candidate of Science (Law), Associate professor
К ВОПРОСУ О КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКЕ ПРЕСТУПНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ	**TO THE QUESTION OF CRIMINOLOGICAL CHARACTERISATION OF CRIME IN TRANSPORT**
В статье рассмотрены качественные и количественные показатели криминологической характеристики преступности на транспорте, предлагается рассматривать два вида преступлений: характерные для транспорта и обусловленные его спецификой; не обусловленные спецификой транспорта. Также предлагается скоррек-	The article considers qualitative and quantitative indicators of the criminological characteristics of crime in transport. It is noted that the criminal situation in the field of transport crime as of 2021 remained difficult. To form a holistic idea of the complex criminological characteristic of crime in transport, it is proposed to consider two

тировать систему статистического учета данных «Общие сведения преступности на транспорте»	types of crimes: characteristic of transport and due to its specifics; non-specific transport. In order to assess the scale of crime in transport, it is proposed to adjust the statistical accounting system «General information on crime in transport» by combining the above blocks in it
Ключевые слова: преступность, преступление, криминологическая характеристика, транспорт, статистические сведения	**Keywords:** crime, criminological characteristics, transport, statistical information
ДЕГТЯРЁВ Илья Владимирович, студент Санкт-Петербургской академии Следственного комитета Российской Федерации	**DEGTYAREV Ilya V.,** Student of the St. Petersburg Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation
ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СУБЪЕКТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 266 УК РФ	**PROBLEMS OF DETERMINING THE SUBJECT OF A CRIME UNDER ARTICLE 266 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
Рассмотрены актуальные проблемы определения субъекта преступления, предусмотренного статьей 266 УК РФ, проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьей 266 УК РФ. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства	The article discusses the actual problems of determining the subject of substandard repair under article 266 of the Criminal Code of the Russian Federation, the problems of qualification of article 266 of the Criminal Code of the Russian Federation, Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for non-quality repair of vehicles and their commissioning with technical malfunctions. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for substandard repair of vehicles and their commissioning with technical malfunctions
Ключевые слова: квалификация преступлений, транспортное средство, недоброкачественный ремонт транспортных средств, выпуск транспортных средств в эксплуатацию с техническими неисправностями	**Keywords:** qualification of crimes, vehicle, substandard repair of vehicles, putting vehicles into operation with technical malfunctions
ДЕМЧЕНКО Екатерина Александровна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**DEMCHENKO Ekaterina A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
КАЛИНИЧЕВ Елисей Станиславович, студент Санкт-Петербургского юридиче-	**KALINICHEV Yelisei S.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) Uni-

ского института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	versity of the prosecutor's office of the Russian Federation
ОТГРАНИЧЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 267.1 УК РФ, ОТ ИНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ ИЗ ХУЛИГАНСКИХ ПОБУЖДЕНИЙ	**DELINEATION OF THE CRIME UNDER ARTICLE 267.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION FROM OTHER CRIMES COMMITTED BY THEIR HOOLIGAN MOTIVES**
Рассматриваются некоторые проблемы квалификации действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за совершение действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств	The article discusses some problems of qualification of actions that threaten the safe operation of vehicles. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for actions that threaten the safe operation of vehicles. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for actions that threaten the safe operation of vehicles
Ключевые слова: квалификация преступлений, транспортное средство, действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств	**Keywords:** qualification of crimes, vehicle, actions threatening the safe operation of vehicles
ДЗАГОЕВ Сослан Вячеславович, заместитель начальника отдела Управления ФНС России по Санкт-Петербургу, доцент кафедры уголовного права и уголовного процесса СПбГЭУ, кандидат юридических наук	**DZAGOEV Soslan V.,** Deputy Head of Department of the federal tax service of Russia for St. Petersburg, Associate professor of the Department of criminal law and criminal procedure, St. Petersburg State University of Economics, Candidate of Science (Law)
ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ИСКОВОЙ ДАВНОСТИ ПО ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ	**THE LEGAL NATURE OF THE STATUTE OF LIMITATIONS FOR TRANSPORT OFFENCES**
Рассматривается понятие «исковая давность», приведена история развития данной категории. Сделан вывод о том, что законодательное закрепление причин прерывания течения сроков исковой давности по транспортным преступлениям может дать соответствующий правовой стимул участникам гражданских правоотношений использовать	This article discusses the notion of limitation and the history of the category of limitation. The conclusion is made that the legislative fixing of the reasons of interruption of the period of limitation for transport crimes can give a corresponding legal incentive to the participants of civil legal relations to use the previously mentioned alternative methods, therefore, not only to protect the violat-

альтернативные способы разрешения конфликтных ситуаций	ed rights of civil legal relations, but also, for example, to contribute to unloading of courts, because persons will not be afraid of the expiration of limitation periods for transport crimes and will be interested in the use of pretrial
Ключевые слова: исковая давность, преступления на транспорте, сроки исковой давности, защита прав	**Keywords:** statute of limitation, transport crimes, time limits, protection of rights
ДИКАНОВА Татьяна Александровна, заведующий отделом НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации, доктор юридических наук	**DIKANOVA Tatyana A.,** Head of the Department of the Research Institute of the University of the prosecutor's office of the Russian Federation, Honorary Employee of the prosecutor's office, Doctor of Science (Law)
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 263.1 УК РФ	**ON THE ISSUE OF CRIMINAL LIABILITY FOR VIOLATION OF REQUIREMENTS IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY**
В статье рассматриваются уголовно-правовая характеристика преступления, предусмотренного статьей 263.1 УК РФ, различные мнения, высказанные в научной литературе по поводу данного состава преступления	The article examines the criminal-legal characteristics of the crime provided for in article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, examines various opinions expressed in the scientific literature about this corpus delicti
Ключевые слова: транспортная безопасность, транспортное преступление, неосторожное преступление, уголовная ответственность, неисполнение требований	**Keywords:** transport security, transport crime, reckless crime, criminal liability, non-fulfillment of requirements
ЗАБАВКО Роман Алексеевич, доцент кафедры уголовного права Юридического института Иркутского государственного университета, кандидат юридических наук, доцент	**ZABAVKO ROMAN A.,** Associate professor of the Department of criminal law, Law Institute of Irkutsk State University, Candidate of Science (Law), Associate professor
СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ КАК КОНСТРУКТИВНЫЙ И КВАЛИФИЦИРУЮЩИЙ ПРИЗНАК ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**DRUNK AS A CONSTRUCTIVE AND QUALIFYING SIGN OF TRANSPORT CRIMES**
Проведено исследование признака «состояние опьянения», который использован при конструировании основного и квалифицированного составов транспортных преступлений. Отдельно рас-	The analysis of the sign «intoxication» was carried out, which was used in establishing the main and qualified elements of crimes. It has been established that intoxication can be classified depending on what substance it

смотрен вопрос правовой оценки состояния опьянения при юридической ошибке	came from, and this determines what procedure is used to establish intoxication. A legal assessment of intoxication was made in case of a mistake, when a person thinks that he is or that he is not
Ключевые слова: состояние опьянения, транспортные преступления, освидетельствование, юридическая ошибка	**Keywords:** state of intoxication, traffic accidents, witnessing, legal error
ЗАЙНУЛАБИДОВ Рамазан Зайнулабидович, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)	**ZAINULABIDOV Ramazan Z.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)
ПРОБЛЕМЫ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	**PROBLEMS OF PREVENTION OF TRAFFIC CRIMES IN THE RUSSIAN FEDERATION**
Дается характеристика дорожно-транспортных преступлений в целом, а также причин и условий, им способствующих. Обращается внимание на особенности профилактики транспортной преступности. Разработаны предложения по совершенствованию профилактики дорожно-транспортных преступлений	The article describes road traffic crimes in general, as well as the causes and conditions contributing to them. Attention is drawn to the special news of the prevention of transport crime. Proposals have been developed to improve the prevention of road traffic crimes
Ключевые слова: меры профилактики, транспортное средство, дорожно-транспортные преступления	**Keywords:** preventive measures, vehicle, traffic crimes
ЗАЙЦЕВА Олеся Витальевна, студент магистратуры Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия	**ZAITSEVA Olesya V.,** Master's student of the North-Western Branch of the Russian State University of Justice
ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ВАНДАЛИЗМА, СОВЕРШАЕМОГО ИЗ ЭКСТРЕМИСТСКИХ ПОБУЖДЕНИЙ, НА ОБЪЕКТАХ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	**PROBLEMS OF QUALIFICATION OF VANDALISM COMMITTED FROM EXTREMIST MOTIVES AT PUBLIC TRANSPORT FACILITIES**
Проведен анализ состава преступления и проблем, возникающих при квалификации вандализма, совершаемого на общественном транспорте, по совокупности с преступлениями, предусмотренными статьями 280, 282 УК РФ. Разработаны предло-	The analysis of the composition of the crime and the problem of qualification of vandalism on public transport in conjunction with the crimes provided for in Articles 280, 282 of the Criminal Code of the Russian Federation. Proposals have been

жения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за совершение вандализма из экстремистских побуждений на объектах общественного транспорта	developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for vandalism from extra-mystical motives at public transport facilities
Ключевые слова: квалификация преступлений, транспортное средство, транспортные преступления, преступления экстремистской направленности, вандализм на объектах общественного транспорта	**Keywords:** qualification of crimes, vehicle, transport crimes, extremist crimes, vandalism on public transport facilities
ЗАРУБИН Андрей Викторович, доцент кафедры уголовного права, криминологии и уголовно-исполнительного права Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент	**ZARUBIN Andrey V.,** Associate professor at the Department of criminal law, criminology and penal executive law, St. Petersburg Law Institute (branch) of the University of prosecutor's office of the Russian Federation, Candidate of Science (Law), Associate professor
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ УНИЧТОЖЕНИЯ И ПОВРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	**SOME QUESTIONS OF QUALIFICATION OF DESTRUCTION AND DAMAGE OF THE VEHICLE**
Рассматриваются некоторые проблемы квалификации уничтожения и повреждения транспортного средства. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за уничтожение и повреждение транспортного средства. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за уничтожение и повреждение транспортного средства	The article discusses some problems of qualification of destruction and damage to the vehicle. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for destruction and damage to the vehicle. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for destruction and damage to a vehicle
Ключевые слова: квалификация преступлений, транспортное средство, уничтожение и повреждение чужого имущества	**Keywords:** qualification of crimes, vehicle, destruction and damage to other people's property
ИБРАГИМОВ Шамиль Гусейниевич, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)	**IBRAGIMOV Shamil H.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)
ОСОБЕННОСТИ ПРОФИЛАКТИКИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**FEATURES OF PREVENTION OF MOTOR VEHICLE CRIMES**

Рассматриваются основные причины дорожно-транспортных преступлений, раскрывается понятие «дорожно-транспортное преступление», система мер профилактики, направленная на предупреждение дорожно-транспортных преступлений, особенности методики индивидуального прогнозирования дорожно-транспортных преступлений	The article deals with principal circumstances of traffic and transport crimes; the concept «a traffic and transport crime» and the system of preventive assurance. The author points out the features of individual traffic crime forecasting
Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, предупреждение дорожно-транспортных преступлений, лицо, управляющее транспортным средством, меры предупреждения, субъекты профилактики, автотранспорт	**Keywords:** a traffic and transport crime, prevention of traffic and transport crimes, person driving a vehicle, preventive assurance, subjects of crime prevention, motor transport
ИЛЬИЧЕВА Екатерина Михайловна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **ПАПИНА Юлия Александровна,** студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**ILYICHEVA Ekaterina M.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **PAPINA Yulia A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
К ВОПРОСУ О СООТНОШЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОПРЯЖЕННОГО С ОСТАВЛЕНИЕМ МЕСТА ЕГО СОВЕРШЕНИЯ, С ОСТАВЛЕНИЕМ В ОПАСНОСТИ	**TO THE QUESTION OF DIFFERENTIATION OF THE COMPOSITION OF THAT RELATE TO THE PROBLEM OF QUALIFICATION OF THE CRIME UNDER ARTICLE 264, RELATED TO LEAVING THE SCENE OF AN ROAD ACCIDENT, AND UNDER ARTICLE 125 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
Рассматриваются проблемы квалификации преступления, предусмотренного статьей 246 УК РФ, связанного с оставлением места дорожно-транспортного происшествия, и преступления, предусмотренного статьей 125 УК РФ, связанного с оставлением в опасности. Поскольку имеются проблемы в правоприменительной и судебной практике при применении данных норм, предложены возможные варианты квалификации этих преступлений	The article deals with the problems of qualification of the crime provided for in article 246 of the Criminal Code of the Russian Federation related to the abandonment of a traffic accident and article 125 of the Criminal Code of the Russian Federation. These norms have problems in law enforcement and judicial practice, for this reason, possible options for the qualification of these crimes are proposed

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление (происшествие), оставление места дорожно-транспортного преступления, оставление в опасности	**Keywords:** traffic crime (accident), abandonment of the scene of a traffic crime, abandonment in danger
КАДЫРОВА Надежда Николаевна, доцент кафедры уголовного права и криминологии Челябинского государственного университета, кандидат юридических наук, доцент **ВИКТИМОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ** В данной статье рассматриваются виктимологические аспекты транспортных преступлений в сфере оказания услуг по перевозке пассажиров. Следует отметить географическую распространенность указанных деяний и их внесезонный характер, а также то, что в правоприменительной практике они не всегда оцениваются исключительно как транспортные преступления **Ключевые слова:** транспортные преступления, виктимологические аспекты, уголовная ответственность	**KADYROVA Nadezhda N.,** Associate professor of the Department of criminal law and criminology of Chelyabinsk State University, Candidate of Science (Law), Associate professor **VICTIMOLOGICAL ASPECTS OF TRANSPORT CRIMES** This article discusses the victimological aspects of transport crimes in connection with the provision of passenger transportation services. It should be noted the geographical prevalence of these acts and their off-season nature, as well as the fact that in law enforcement practice they are not always evaluated exclusively as transport crimes **Keywords:** transport crimes, victimological aspects, criminal liability
КАЗАНОВА Полина Леонидовна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **КОЛОШИНА Екатерина Викторовна,** студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОЦЕНКИ ОСТАВЛЕНИЯ МЕСТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ** Рассматриваются проблемы квалификации оставления места дорожно-транспортного преступления. На основе анализа позиций, высказанных в научной литературе, действующего уголовного	**KAZANOVA Polina L.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **KOLOSHINA Ekaterina V.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **SOME PROBLEMS OF THE CRIMINAL-LEGAL ASSESSMENT OF LEAVING THE SCENE OF A TRAFFIC ACCIDENT** The article deals with the problems of qualification of the composition of leaving the scene of a traffic crime. Based on the analysis of the positions expressed in the scientific literature, the current criminal legisla-

законодательства и судебной практики выясняются причины исключения статьи 265 УК РФ, а также рассматривается современный подход к квалификации деяний и к разграничению смежных составов	tion and judicial practice, the reasons for the exclusion of Article 265 of the Criminal Code of the Russian Federation, the modern approach to the qualification of acts, the separation from related compositions are clarified
Ключевые слова: оставление на месте дорожно-транспортного преступления, правила дорожного движения, водитель, авария, транспорт	**Keywords:** leaving at the scene of a traffic crime, traffic rules, driver, accident, transport
КАЛАШНИКОВ Никита Анатольевич, студент магистратуры Тюменского государственного университета	**KALASHNIKOV Nikita A.,** Master's student of Tyumen State University
КОЗЛОВА Ольга Евгеньевна, студент магистратуры Тюменского государственного университета	**KOZLOVA Olga E.,** Master's student of Tyumen State University
ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЧАСТЕЙ 3 И 4 СТАТЬИ 263.1 УК РФ	**PROBLEMS OF APPLICATION OF PARTS 3 AND 4 OF ARTICLE 263.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
В статье рассмотрены проблемы квалификации и применения положений статьи 263.1 УК РФ, регламентирующей ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности. Проведено качественное теоретическое исследование на предмет соответствия рассматриваемой статьи нормам и принципам конструирования составов преступлений. Сделан вывод о целесообразности рассмотрения вопроса об исключении из частей 3 и 4 статьи 263.1 УК РФ квалифицирующих признаков	In the article, the authors consider the problems of qualification and application of the provisions of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, which regulates liability for violation of requirements in the field of transport security. A qualitative theoretical study was carried out to determine whether the article in question complies with the norms and principles of the construction of elements of crimes. It is concluded that it is expedient to consider the issue of excluding qualifying signs from parts 3 and 4 of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation
Ключевые слова: транспортная безопасность, транспортные преступления, квалификация, проблемы применения, неисполнение требований	**Keywords:** transport security, transport crimes, qualification, application problems, non-compliance with requirements
КАМАЛИЕВ Булат Азатович, студент Казанского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)	**KAMALIEV Bulat A.,** Student of the Kazan Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)
УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКС-	**CRIMINAL-LEGAL CHARACTERISTICS OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES AND OPERATION OF VEHI-**

ПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СТАТЬЯ 264 УК РФ)	**CLES (ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION)**
В статье исследуется состав преступления «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» как разновидность транспортных преступлений в уголовном законодательстве России. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	The article examines the composition of the crime of «Violation of traffic rules and operation of vehicles» as a variety of transport crimes in the criminal legislation of Russia. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for violation of traffic rules and operation of vehicles. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for violation of traffic rules and operation of vehicles
Ключевые слова: транспортное средство, правила дорожного движения, транспортное преступление, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	**Keywords:** vehicle, traffic rules, traffic crime, violation of the rules of road traffic and operation of vehicles
КАФИАТУЛИНА Алла Владимировна, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Ивановского филиала РАНХиГС, кандидат юридических наук	**KAFIATULLINA Alla V.,** Associate professor of the Department of criminal law disciplines Ivanovo branch of RANEPA, Candidate of Sciences (Law)
ПОРЯДОК И ПРАКТИКА НАЗНАЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**THE PROCEDURE AND PRACTICE OF ASSIGNING ADDITIONAL PENALTIES FOR TRANSPORT CRIMES**
В статье обращено внимание на нарушение системности уголовного законодательства при конструировании санкций статей главы 27 УК РФ, посвященной транспортным преступлениям, делается вывод о необходимости дополнения санкций ряда статей дополнительным наказанием в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью	The article draws attention to the violation of the consistency of criminal legislation in the construction of sanctions articles of chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation, dedicated to transport crimes
Ключевые слова: наказание, транспортные преступления, лишение права, запрет определенных действий, лишение транспортного средства, принадлежащего обвиняемому, освидетельствование, юридическая ошибка	**Keywords:** punishment, transport crimes, deprivation of the right, prohibition of certain actions, deprivation of a vehicle belonging to the accused

КИСЕЛЕВ Андрей Александрович, аспирант кафедры прокурорского надзора и криминологии Саратовской государственной юридической академии	**KISELEV Andrey A.,** Postgraduate student of the Department of prosecutorial supervision and criminology, Saratov State Law Academy, Deputy Head of ESD Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the city of Saratov
ДЕТЕРМИНАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ И ЕЕ СЕЗОННЫЕ АСПЕКТЫ	**ROAD ACCIDENTS AND TRANSPORT CRIME DETERMINATION ANS ITS SEASONAL ASPECTS**
В статье представлены результаты обобщения материалов по определению причин и условий дорожно-транспортных происшествий и транспортной преступности, сделанного через призму свойства сезонности	The article is the result of generalization of materials to determine the causes and conditions of road accidents and transport crime through the prism of the properties of seasonality. As a result, it was concluded that the most important in this aspect are the personality characteristics of road users, their skills that allow them to cope with difficult situations on the roads
Ключевые слова: сезонные факторы преступности, транспортная преступность	**Keywords:** seasonal crime factors, transport crime
КОБЕЦ Петр Николаевич, главный научный сотрудник центра организационного обеспечения научной деятельности ВНИИ МВД России, доктор юридических наук, профессор	**KOBETS Peter N.,** Chief researcher of the Center for organizational support of scientific activities of the All-Russian research institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Doctor of Science (Law), Professor
КРАСНОВА Кристина Александровна, доцент кафедры уголовного права Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия, кандидат юридических наук, доцент	**KRASNOVA Kristina A.,** Associate professor of the Department of criminal law of the North-Western branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Russian State University of Justice", Candidate of Science (Law), Associate professor
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СВЕТЕ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ УГРОЗ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	**TRANSPORT SECURITY FROM TERRORISM THREATS IN THE RUSSIAN FEDERATION**
Затрагивается проблема угрозы безопасности транспорта со стороны террористов. Основная цель данной статьи – оценить полноту и эффективность национального законодательства, регламентирующего отдельные аспекты защиты транспорта от террористических угроз	The authors of this article touch upon the issue of transport security threats from terrorists. The main purpose of this article is to assess the completeness and effectiveness of national legislation regulating certain aspects of the protection of transport from terrorist threats. The authors emphasize that ensuring transport security in the Russian

	Federation is a complex and complex problem. The problem raised for its detailed consideration is quite voluminous, in this regard, the authors highlighted some of the most important key aspects
Ключевые слова: террористический акт, терроризм, террористические угрозы, транспортная безопасность, транспортная отрасль, транспортная инфраструктура	**Keywords:** the Russian Federation, terrorist act, terrorism, terrorist threats, transport security, transport industry, transport infrastructure
КОЛОБОВ Дмитрий Сергеевич, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**KOLOBOV Dmitry S.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
ОСОБЕННОСТИ СУБЪЕКТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 266 УК РФ	**FEATURES OF THE SUBJECT OF THE CRIME UNDER ARTICLE 266 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
В статье рассматриваются некоторые проблемы квалификации недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями по признаку субъекта преступления. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за преступление, предусмотренное статьей 266 УК РФ. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями	The article discusses some problems of qualification of substandard repair of vehicles and their commissioning with technical malfunctions on the basis of the subject of the crime. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for the offense provided for in article 266 of the Criminal Code of the Russian Federation. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for non-quality repair of vehicles and their commissioning with technical malfunctions
Ключевые слова: квалификация преступлений, транспортное средство, специальный субъект преступления, недоброкачественный ремонт транспортных средств, выпуск транспортных средств в эксплуатацию с техническими неисправностями	**Keywords:** qualification of crimes, vehicle, special subject of crime, substandard repair of vehicles, putting vehicles into operation with technical malfunctions
КОМАРОВА Полина Алексеевна, курсант Санкт-Петербургского университета МВД Российской Федерации	**KOMAROVA Polina A.,** Cadet of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ С УЧАСТИЕМ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	**QUESTIONS OF QUALIFICATION OF CRIMES COMMITTED WITH THE PARTICIPATION OF AN UNMANNED VEHICLE**

В статье обращается внимание на высокий уровень актуальности использования беспилотных транспортных средств в современном обществе и дается теоретическое обоснование термина «беспилотное транспортное средство». Рассматриваются проблемы уголовно-правовой квалификации дорожно-транспортных преступлений с участием беспилотных транспортных средств и пути их решения **Ключевые слова:** автопилот, беспилотное транспортное средство, искусственный интеллект, дорожно-транспортное преступление	The article draws attention to the high level of relevance of the use of unmanned vehicles in modern society and provides a theoretical justification for this term. The problems of criminal and legal qualification of road traffic crimes involving unmanned vehicles and ways to solve them are considered **Keywords:** autopilot, unmanned vehicle, artificial intelligence, traffic crime
КОРНИЕНКОВА Мария Радимовна, старший преподаватель кафедры уголовного права Московского университета МВД России им. В. Я. Кикотя, кандидат юридических наук **ДЯКИНА Софья Николаевна,** курсант Московского университета МВД России им. В. Я. Кикотя **О РЕФОРМИРОВАНИИ СТАТЬИ 264 УК РФ** В данной работе произведен анализ статей 264 и 264.3 УК РФ. Были выявлены некоторые особенности их применения судами и варианты дифференциации санкций статьи 264 УК РФ. Обозначены некоторые нюансы привлечения лиц к уголовной ответственности, предусмотренной статьей 264.3 УК РФ. Авторами предложены пути решения выявленных проблем **Ключевые слова:** нарушение правил дорожного движения, эксплуатация транспортных средств, лишение права управления транспортным средством, транспортное средство	**KORNIENKOVA Maria R.,** Senior lecturer, Department of criminal law Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia V. Kikotya, Candidate of Science (Law) **DYAKINA Sofia N.,** Cadet of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia V. Kikotya **TRANSPORT SECURITY FROM TERRORISM THREATS IN THE RUSSIAN FEDERATION** This paper analyzes articles 264 and 264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation. Some features of the application by the courts and options for differentiating the sanctions of article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation were identified. Some features of bringing a person to criminal liability under Article 264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation are indicated. The authors suggest ways to solve the above problems **Keywords**: Violation of traffic rules, operation of vehicles, deprivation of the right to drive a vehicle, a driver who does not have the right to drive a vehicle
КРАВЧЕНКО Роман Михайлович, доцент кафедры уголовного права, криминологии и уголовно-исполнительного права Санкт-Петербургского юридиче-	**KRAVCHENKO Roman M.,** Associate professor of the Department of criminal law, criminology and penitentiary law, St. Petersburg Law Institute (branch) of the Uni-

ского института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук	versity of the prosecutor's office of the Russian Federation, Candidate of Science (Law)
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ВЫПУСКА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ТЕХНИЧЕСКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ	**SOME ISSUES OF QUALIFICATION OF THE COMMISSIONING OF VEHICLES WITH TECHNICAL MALFUNCTIONS**
В статье рассматриваются проблемы соотношения преступлений, предусмотренных статьями 264 и 266 УК РФ. Анализируются важные аспекты определения причинно-следственной связи между ненадлежащим выпуском в эксплуатацию транспортного средства и причинением вреда жизни или здоровью человека в процессе управления данным транспортным средством	The article deals with some issues of qualification of the release into operation of vehicles with technical malfunctions. In particular, the problems of correlation of crimes under art. 264 and 266 of the Criminal Code of the Russian Federation. Important aspects of determining the causal relationship between the improper release into operation of the vehicle and causing harm to human life or health in the process of driving this vehicle are analyzed
Ключевые слова: статья 266 Уголовного кодекса Российской Федерации, выпуск транспортного средства, причинная связь, статья 264 Уголовного кодекса Российской Федерации	**Keywords:** article 266 of the Criminal Code of the Russian Federation, release of a vehicle, causality, article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation
КРАЕВ Денис Юрьевич, доцент кафедры уголовного права, криминологии и уголовно-исполнительного права Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент	**KRAYEV Denis Ju.,** Associate professor of the Department of criminal law, criminology and penal executive law, St. Petersburg Law Institute (branch) of the University of the prosecutor's office of the Russian Federation, Candidate of Science (Law), Associate professor
К ВОПРОСУ О ПРИЗНАКАХ СУБЪЕКТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ	**TO THE QUESTION OF THE SIGNS OF THE SUBJECTS OF THE CRIME UNDER ART. 264 OF TGE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
В статье рассматриваются признаки субъекта нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 УК РФ)	The article discusses the signs of the subject of violation of the rules of the road and the operation of vehicles (article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation)
Ключевые слова: субъект преступления, транспортные преступления, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, механические транспортные средства	**Keywords:** the subject of the crime, transport crimes, violation of the rules of the road and the operation of vehicles; driving a car, tram or other mechanical vehicle

КУЗНЕЦОВ Никита Константинович, студент Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия	**KUZNETSOV Nikita K.,** Student of the North-Western Branch of the Russian State University of Justice
НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ СТАТЬЕЙ 264 УК РФ ПРИ ОБУЧЕНИИ ВОЖДЕНИЮ И СДАЧЕ ПРАКТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ	**SOME PROBLEMS OF BRINGING TO CRIMINAL RESPONSIBILITY UNDER ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION WHEN TEACHING DRIVING AND PASSING A PRACTICAL EXAM FOR THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES**
Проблема привлечения к уголовной ответственности, предусмотренной статьей 264 УК РФ, в случае совершения ДТП лицом, проходящим обучение вождению транспортным средством или сдающим практический экзамен на право управления транспортным средством, является актуальной, поскольку в последние годы значительно увеличилось число граждан, проходящих обучение в автошколах, а сама проблема имеет слабую научную освещенность в юридической литературе	The article is devoted to the problem of bringing to criminal responsibility under article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation when teaching driving and passing a practical exam for the right to drive vehicles. Considering the significant increase over the past few years in the number of citizens undergoing training in driving schools, poor scientific coverage and legislative consolidation of the problem of criminal prosecution under art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation in the event of an accident by a person undergoing training to drive a vehicle or passing a practical exam for the right to drive it, this issue does not lose its relevance
Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, транспорт, правила дорожного движения, инструктор, экзаменатор	**Keywords:** traffic accident, transport, traffic rules, instructor, examiner
КУРСАЕВ Александр Викторович, эксперт-специалист Договорно-правового департамента МВД России, кандидат юридических наук	**KURSAEV Alexander V.,** Chief expert-specialist of the Contract and Legal Department of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Candidate of Sciences (Law)
НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ	**VIOLATION OF TRAFFIC RULES USING MEANS OF INDIVIDUAL MOBILITY**
Статья посвящена проблемам уголовно-правовой квалификации причинения вреда лицом, управляющим средством индивидуальной мобильности. Представлены различные подходы к квалификации данного преступления, в том числе встреча-	The article is devoted to the problems of criminal-legal qualification of causing harm by a person operating a means of individual mobility. Various approaches to the qualification of this crime are presented, including in judicial practice. The questions about the

ющиеся в судебной практике. Исследуются вопросы, касающиеся средства индивидуальной мобильности как предмета транспортного преступления	means of individual mobility as the subject of a transport crime are investigated
Ключевые слова: квалификация, транспортные преступления, средство индивидуальной мобильности, механическое транспортное средство, предмет преступления	**Keywords:** qualification, transport crimes, means of individual mobility, a mechanical vehicle, the subject of the crime
ЛАПКО Георгий Константинович, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Крымского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат медицинских наук, доцент	**LAPKO Georgii K.,** Associate professor of the Department of criminal law disciplines of the Crimean Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation, Candidate of Science (Medical), Associate professor
ОСОБЕННОСТИ ПРОФИЛАКТИКИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**FEATURES OF PREVENTION OF TRANSPORT CRIMES**
В статье рассматриваются различные направления профилактики транспортной преступности: правовое, криминалистическое, техническое, воспитательное и виктимологическое. Автор приходит к выводу, что с учетом многофакторности и динамичности системы детерминант транспортных преступлений их эффективная профилактика возможна только на основе комплексного, системного и равноценного осуществления профилактических мер различной направленности	The article discusses various areas of prevention of transport crime: legal, forensic, technical, educational and victimological. The author concludes that, considering the multifactorial nature and dynamism of the system of determinants of transport crimes, their effective prevention is possible only on the basis of a comprehensive, systematic and equivalent implementation of preventive measures of various directions
Ключевые слова: транспортные преступления, детерминанты преступности, профилактика транспортных преступлений	**Keywords:** transport crimes, determinants of crime, prevention of transport crimes
ЛОПАТЕНКО Екатерина Романовна, студент магистратуры Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия	**LOPATENKO Ekaterina R.,** Master's degree student at the North-Western Branch of the Russian State University of Justice
ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПОСОБНИЧЕСТВА В УГОНЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	**PROBLEMS OF QUALIFICATION OF COMPLICITY IN THE THEFT OF A VEHICLE**
В статье рассматриваются некоторые проблемы квалификации пособничества в угоне транспортного средства. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за угон	The article discusses some problems of qualification of complicity in the theft of a vehicle. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for vehicle theft. Proposals have been developed to improve

транспортного средства. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за пособничество в угоне транспортного средства	the practice of applying criminal legislation on liability for complicity in the theft of a transport vehicle
Ключевые слова: квалификация преступлений, транспортное средство, пособничество в совершении преступления, угон транспортного средства	**Keywords:** qualification of crimes, vehicle, complicity in the commission of a crime, theft of a vehicle
ЛЯДОВА Анастасия Владимировна, студент Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия	**LYADOVA Anastasia V.,** Student of the North-Western Branch of the Russian State University of Justice
СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**CURRENT TRENDS IN CRIMINAL LAW POLICY IN THE FIELD OF TRANSPORT CRIMES**
В статье рассматриваются современные тенденции уголовно-правовой политики Российской Федерации в области транспортных преступлений. На основе 27 главы УК РФ определены основные тенденции уголовно-правовой политики, проведен анализ изменений, произошедших в уголовном законодательстве России. Также проведено сравнение статистических данных за последние пять лет, предоставленных МВД России, с целью выявления изменений после внесенных изменений в исследуемые уголовно-правовые нормы	The article examines the current trends of the criminal law policy of the Russian Federation in the field of transport crimes. On the basis of chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation, the main trends of criminal law policy are determined, the analysis of changes in the criminal legislation of Russia is considered. A comparison of statistical data for the last five years provided by the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation was also carried out to identify changes after the revision of legal norms by the legislator
Ключевые слова: уголовно-правовая политика, транспортные преступления, преступность, законодательство, уголовное право	**Keywords:** criminal law policy, transport crimes, crime, legislation, criminal law
ЛЯЛЮШКИНА Карина Романовна, студент Государственного института экономики, финансов, права и технологий	**LYALYUSHKINA Karina R.,** Student of the State Institute of Economics, Finance, Law and Technology
ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ СУБЪЕКТОМ	**PROBLEMS OF QUALIFICATION OF TRANSPORT CRIMES WITH A SPECIAL SUBJECT**
В статье представлена общая характеристика таких понятий, как транспортные	The article presents a general description of such concepts as transport crimes and a spe-

преступления и специальный субъект. В результате проведенного анализа были выявлены актуальные проблемы, препятствующие квалификации транспортных преступлений со специальным субъектом. Обобщены теоретические сведения и практический опыт при определении дополнительных признаков субъекта рассмотренных составов преступления, а также предложены возможные пути решения выявленных проблем	cial subject. As a result of the analysis, actual problems were identified that prevent the qualification of transport crimes with a special subject. The theoretical information and practical experience in determining additional features of the subject of the considered treatment compositions are summarized, as well as possible solutions to the identified problems are proposed
Ключевые слова: транспортные преступления, проблемы квалификации, специальный субъект, преступление	**Keywords:** transport crimes, qualification problems, special subject, crimes
МАГОМЕДКАМИЛОВА Айшат Дамадановна, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)	**MAGOMEDKAMILOVA Aishat D.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)
ХИЩЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ, СОЗДАЮЩИЕ УГРОЗУ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	**EMBEZZLEMENT IN TRANSPORT, POSING A THREAT TO TRANSPORT SECURITY**
В статье исследуется состояние преступности на железнодорожном транспорте. Рассмотрены вопросы, связанные с хищениями имущества граждан и организаций, совершаемыми на транспорте. Проведен анализ статистических данных МВД России, исследованы материалы уголовных дел, связанных с хищениями на железнодорожном транспорте	The article examines the state of crime in railway transport. The issues related to the theft of property of both citizens and organizations committed on transport are considered. The analysis of statistical data of the Ministry of Internal Affairs of Russia is carried out, the materials of criminal cases related to embezzlement on railway transport are investigated
Ключевые слова: транспортные преступления, железнодорожный транспорт, хищение, имущество	**Keywords:** transport crimes, railway transport, theft, property
МАКСИМОВА Анна Юрьевна, студент Челябинского государственного университета	**MAKSIMOVA Anna Yu.,** Student of Chelyabinsk State University
ПРОБЛЕМА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРЕЮДИЦИИ В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ НА ПРИМЕРЕ СТАТЬИ 264.1 УК РФ	**THE PROBLEM OF ADMINISTRATIVE PREJUDICE IN CRIMINAL LAW ON THE EXAMPLE OF ARTICLE 264.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**

В статье анализируется проблема административной преюдиции в уголовном праве. Приведены предложения по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности, предусмотренной за транспортные преступления, совершаемые с административной преюдицией	The article analyzes the problem of administrative prejudice in criminal law. The proposals for improving legislation in the field of road safety are presented. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for transport crimes committed with administrative prejudice
Ключевые слова: административная преюдиция, уголовное законодательство, административное законодательство, уголовный проступок, общественная опасность	**Keywords:** administrative prejudice, criminal legislation, administrative legislation, criminal offense, public danger
МАЛЫШЕВА Инна Викторовна, начальник кафедры уголовно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского университета Федеральной службы исполнения наказаний России, кандидат юридических наук, доцент	**MALYSHEVA Inna V.,** Head of the Department of criminal law disciplines of St. Petersburg University of the Federal Penitentiary Service of Russia, Candidate of Sciences (Law), Associate professor
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРИ КВАЛИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**DIGITAL TECHNOLOGIES IN THE QUALIFICATION OF TRANSPORT CRIMES**
В качестве позитивного достижения использования при квалификации транспортных преступлений цифровых технологий стоит отметить возможность видеофиксации транспортных происшествий и формирование объемных баз данных, облегчающих установление истины и позволяющих более оперативно и объективно квалифицировать деяния. В качестве основных выступают две проблемы: появление в базах данных «двойников», осложняющих идентификацию преступника, и перспективная проблема квалификации транспортных происшествий с использованием беспилотных транспортных средств	As a positive achievement in using digital technologies in the qualification of transport crimes, it is worth noting the possibility of video recording of traffic accidents and the formation of voluminous databases that facilitate the establishment of truth and allow you to more quickly and objectively qualify acts. The main problems are two: the appearance of «doubles» in databases that complicate the identification of the criminal and the promising problem of qualifying vehicle accidents using unmanned vehicles
Ключевые слова: системы видеофиксации, базы данных правоохранительных органов, «двойники»-правонарушители, беспилотное транспортное средство, субъект преступления при использовании беспилотного транспортного средства	**Keywords:** video recording systems, law enforcement database programs, «doubles» – offenders, unmanned transport, using unmanned transport subject of crime

МАРТЫНЕНКО Полина Денисовна, студент Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия	**MARTYNENKO Polina D.,** Student of the North-Western Branch of the Russian State University of Justice
КРАЙНЯЯ НЕОБХОДИМОСТЬ В СОСТАВАХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ (НА ПРИМЕРЕ СТАТЬИ 270 УК РФ)	**THE EXTREME NEED FOR THE COMPOSITION OF TRANSPORT CRIMES (ON THE EXAMPLE OF ARTICLE 270 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION)**
В статье рассматривается вопрос, связанный с квалификацией деяния, совершенного капитаном судна при неоказании помощи людям, терпящим бедствие. Анализируются условия правомерности крайней необходимости в действиях определенного капитана судна. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие	The article deals with the issue related to the qualification of the act committed by the ship's captain when not providing assistance to people in distress. The conditions of the legality of the extreme necessity in the actions of a certain ship's captain are analyzed. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for failure by the ship's captain to help those in distress
Ключевые слова: квалификация преступлений, неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие, крайняя необходимость	**Keywords:** qualification of crimes, failure by the ship's captain to help those in distress, extreme necessity
МЕЛЬНИКОВА Алена Александровна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **КАРАГОДОВА Дарья Антоновна,** студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**MELNIKOVA Elena A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **KARAGODOVA Darya A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
КВАЛИФИКАЦИЯ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ	**QUALIFICATION OF HARM TO HEALTH BY MEANS OF INDIVIDUAL MOBILITY**
В статье рассматриваются проблемы, возникающие при квалификации причинения вреда здоровью средствами индивидуальной мобильности. На основе действующего законодательства и правоприменительной практики выдвигаются и аргументируются возможные варианты квалификации данных преступлений	The article deals with the problems arising in the qualification of harm to health by means of individual mobility. On the basis of the current legislation and law enforcement practice, possible options for the classification of these crimes are put forward and argued

Ключевые слова: транспортные преступления, средства индивидуальной мобильности, повышенная опасность, тяжкий вред здоровью, неосторожные преступления	**Keywords:** transport crimes, means of individual mobility, increased danger, serious harm to health, careless crimes
МОДИНА Кристина Петровна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **УМЫШЛЕННОЕ БЛОКИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ, ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛИБО ВОСПРЕПЯТСТВОВАНИЕ ДВИЖЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ НА ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ, УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ КАК ПРИЗНАК МАССОВЫХ БЕСПОРЯДКОВ** В статье рассматривается вопрос разграничения статей 212 и 267 УК РФ. Внесенные Федеральным законом от 30.12.2020 № 526-ФЗ в 2020 году изменения в статью 267 УК РФ расширили объективную сторону данного деяния. Однако на практике встречаются прецеденты, когда новая объективная сторона статьи 267 УК РФ выполняется в ходе иного преступления, например в ходе массовых беспорядков (статья 212 УК РФ). Авторы статьи предлагают внести изменения в уголовное законодательство, тем самым решая существующие практические и теоретические проблемы **Ключевые слова:** транспорт, транспортные коммуникации, объекты транспортной коммуникации, блокирование, массовые беспорядки	**MODINA Kristina P.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **DELIBERATE BLOCKING OF TRANSPORT COMMUNICATIONS, TRANSPORT INFRASTRUCTURE FACILITIES OR OBSTRUCTION OF THE MOVEMENT OF VEHICLES AND PEDESTRIANS ON THE COMMUNICATION ROUTES, THE ROAD NETWORK AS A SIGN OF MASS RIOTS** The article deals with the issue of differentiation of articles 212 and 267 of the Criminal Code of the Russian Federation. The amendments to article 267 of the Criminal Code of the Russian Federation introduced by Federal Law № 526-FZ of 30.12.2020 in 2020 expanded the objective side of this act. However, in practice there are precedents when the new objective side of article 267 of the Criminal Code of the Russian Federation is carried out during another crime, for example during mass riots (article 212 of the Criminal Code of the Russian Federation). The authors of the article propose to amend the criminal legislation, thereby solving the existing practical and theoretical problems **Keywords:** transport, transport communications, transport communication facilities, blocking, mass riots
МОРОЗОВ Виктор Иванович, заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин Тюменского государственного университета, профессор кафедры правовой подготовки сотрудников Тюменского института повышения квалификации МВД России, кандидат юридических наук, доцент	**MOROZOV Viktor I.,** Head of the Department of criminal law disciplines of the Tyumen State University, Professor of the Department of Legal Training of Employees of the Tyumen Institute of Advanced Training of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Distinguished Lawyer of the Russian Federation, Candidate of Sciences (Law), Associate professor

ЛОСЕВ Сергей Геннадьевич, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Тюменского государственного университета, кандидат юридических наук	**LOSEV Sergey G.,** Associate professor of the Department of criminal law disciplines of Tyumen State University, Candidate of Sciences (Law)
ВЫПОЛНЕНО ЛИ ТРЕБОВАНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РФ от 25.04.2018 г. № 17-П ПРИ ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 264 УК РФ?	**HAS THE REQUIREMENT OF THE RESOLUTION OF THE CONSTITUTIONAL COURT OF THE RUSSIAN FEDERATION NO. 17-P dated 25.04.2018 BEEN FULFILLED WHEN AMENDING ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION?**
Настоящая статья посвящена проблеме формулирования пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, регулирующей процедуру определения состояния опьянения водителей. Конституционный Суд Российской Федерации обязал изменить ее содержание. Анализируется полнота выполнения этого требования законодателем	This article is devoted to the problem of formulating the second note to article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation regulating the procedure for determining the state of intoxication of drivers. The constitutional court of the Russian Federation obliged to change its content. The completeness of the fulfillment of this requirement by the legislator is analyzed
Ключевые слова: статья 264 УК РФ, состояние опьянения, уголовная ответственность водителей, уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения	**Keywords:** transport crimes, determinants of crime, prevention of transport crimes
МУСАЕВА Марианна Шамиловна, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)	**MUSAYEVA Marianna Sh.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)
О НЕКОТОРЫХ ОБЩЕСОЦИАЛЬНЫХ ПРИЧИНАХ И УСЛОВИЯХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ	**ABOUT SOME GENERAL SOCIAL CAUSES AND CONDITIONS OF ROAD TRAFFIC CRIMES AT THE PRESENT STAGE**
В статье рассматриваются криминологическая характеристика дорожно-транспортной преступности. Обращается внимание на общесоциальные причины и особенности профилактики дорожно-транспортной преступности. Разработаны предложения по совершенствованию профилактики транспортной преступности	The article discusses the criminological characteristics of road transport crime. Attention is drawn to the general social causes and features of the prevention of road traffic crime. Proposals have been developed to improve the prevention of transport crime

Ключевые слова: транспортная преступность, общесоциальные причины дорожно-транспортной преступности, предупреждение преступлений, транспортное средство	**Keywords:** transport crime, general social causes of road traffic crime, crime prevention, vehicle
НИКИТИН Юрий Александрович, начальник отдела научно-методического обеспечения прокурорского надзора Научно-практического центра проблем укрепления законности и правопорядка Генеральной прокуратуры Республики Беларусь, кандидат юридических наук, доцент **ПРОФИЛАКТИКА ТРАВМИРОВАНИЯ И ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ НА ОБЪЕКТАХ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ (ПО РЕЗУЛЬТАТАМ АНАЛИЗА НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ)** Профилактика несчастных случаев с людьми на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта представляет собой деятельность различных субъектов по выявлению причин допускаемых нарушений, условий, им способствующих, и принятию мер по их устранению. Надзор за исполнением законодательства, направленного на обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, определен в качестве приоритетных направлений прокурорской деятельности. Целью проведенного автором исследования является выработка предложений по совершенствованию деятельности субъектов профилактики в рассматриваемой сфере **Ключевые слова:** объекты железнодорожного транспорта, травмирование и гибель людей, информационно-разъяснительная работа	**NIKITIN Yuri A.,** Head of the Department of scientific and methodological support of prosecutorial supervision of the Scientific and Practical Center for Problems of Strengthening the Rule of Law and Law Order of the Prosecutor General's Office of the Republic of Belarus, Candidate of Sciences (Law), Associate professor **PREVENTION OF INJURY AND DEATH OF PEOPLE AT INFRASTRUCTURE FACILITIES RAILWAY TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF BELARUS (BASED ON THE RESULTS OF THE ANALYSIS OF THE SUPERVISORY ACTIVITIES OF THE PROSECUTOR'S OFFICE)** Prevention of accidents with people at railway infrastructure facilities is the activity of various actors to identify the causes of violations, the conditions that contribute to them, and take measures to eliminate them. Supervision over the implementation of legislation aimed at ensuring the safety of traffic and operation of railway transport are identified as priority areas for prosecutorial activities. The purpose of the study conducted by the author is to develop proposals for improving the activities of prevention subjects in the area under consideration **Keywords:** railway transport facilities, injury and death of people, outreach
НИКУЛЕНКО Андрей Вячеславович, профессор кафедры уголовного права Санкт-Петербургского университета МВД России, доктор юридических наук, доцент	**NIKULENKO Andrei V.,** Professor of the Department of criminal law of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Doctor of Sciences (Law), Associate professor

МЕРЫ СИЛОВОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ (ПРЕСТУПЛЕНИЯМ) В статье рассматриваются различные направления противодействия автотранспортным правонарушениям (преступлениям). Автором обозначена проблематика применения мер силового противодействия автотранспортным правонарушениям (преступлениям), а также предложены пути решения указанных проблем **Ключевые слова:** транспортные преступления, транспортные правонарушения, меры силового противодействия, автотранспортные правонарушения	**MEASURES OF FORCEFUL COUNTERACTION MOTOR VEHICLE OFFENSES (CRIMES)** The article discusses various areas of countering motor vehicle offenses (crimes). The author identifies the problems of applying measures of forceful counteraction to motor vehicle offenses (crimes), and also suggests ways to solve these problems **Keywords:** transport crimes, transport offenses, measures of forceful counteraction, motor vehicle offenses
НУРОВ Рашид Магомедович, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России) **ВОЗМОЖНОСТИ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ ПРИЧИН И ПОСЛЕДСТВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ** В статье судебно-медицинская экспертиза, проводимая после совершения дорожно-транспортных происшествий, характеризуется как основное объективное доказательство виновности или невиновности конкретного участника аварии в ее совершении. Исследуется порядок производства экспертизы, круг лиц, ее производящих и назначающих. Определены особенности освидетельствования при установлении причинения вреда здоровью **Ключевые слова:** транспортные преступления, транспортное средство, экспертиза, освидетельствование	**NUROV Rashid M.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia) **POSSIBILITIES OF FORENSIC MEDICAL EXAMINATION IN DETERMINING THE CAUSES AND CONSEQUENCES OF ROAD TRAFFIC CRIMES** The article characterizes forensic medical examination in the commission of road accidents as the main objective evidence of the guilt or innocence of a particular participant in the accident in its commission. The procedure for the examination, the circle of persons who produce and appoint it is being investigated. The features of the examination in determining the harm to health are determined **Keywords:** transport crimes, vehicle, examination, examination
ОСМАНОВ Амир Шамильевич, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)	**OSMANOV Amir Sh.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН В статье рассматриваются некоторые перспективы использования законодательного опыта других государств при установлении уголовной ответственности за транспортные преступления. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за транспортные преступления. Разработаны предложения по совершенствованию использования законодательного опыта других государств при установлении уголовной ответственности за транспортные преступления **Ключевые слова:** транспортные преступления, квалификация преступлений, транспортное средство, уголовное законодательство зарубежных государств	**COMPARATIVE ANALYSIS OF TRANSPORT CRIMES IN THE CRIMINAL LAW OF FOREIGN COUNTRIES** The article discusses some prospects for using the legislative experience of other states in establishing criminal liability for trans-port crimes. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for transport crimes. Proposals have been developed to improve the use of the legislative experience of other States in establishing criminal liability for transport crimes **Keywords:** transport crimes, qualification of crimes, vehicle, criminal legislation of foreign States
ОСТАШОВ Алексей Валерьевич, секретарь судебного заседания отдела обеспечения судопроизводства по уголовным делам Сыктывкарского городского суда Республики Коми **ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ КОНФИСКАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПРИ СОВЕРШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ** С недавнего времени вступили поправки в уголовный закон, предусматривающие возможность применения конфискации транспортного средства у виновника дорожно-транспортного происшествия. Данные поправки несут в себе позитивные изменения и косвенным образом влияют на ситуацию на дорогах, заставляя некоторых людей задуматься и, возможно, избежать совершения преступления. Вместе с тем ввиду недостаточности судебной практики конфискации автомобилей невозможно ее проанализировать и выявить проблемы применения данной меры. Автором рассматриваются проблемы, которые могут возникнуть в процессе применения данной меры	**OSTASHOV Alexey V.,** Secretary of the Court session of the Criminal Proceedings Support Department of Syktyvkar City Court of the Komi Republic **PROBLEMS OF THE USE OF VEHICLE CONFISCATION IN THE COMMISSION OF TRANSPORT CRIMES** Recently, amendments to the criminal law have entered into force, providing for the possibility of applying the confiscation of a vehicle from the perpetrator of a traffic accident. These amendments bring positive changes and indirectly affect the situation on the roads, forcing some people to think, and possibly avoid crime. At the same time, due to the insufficiency of the judicial practice on the confiscation of cars, it is not possible to analyze it and identify problems with the application of this measure. The author considers possible problems that may arise when applying this measure

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, виновник преступления, транспортное средство, конфискация имущества	**Keywords:** traffic accident, culprit of the crime, vehicle, confiscation of property
ПАВКОВА Ксения Сергеевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВРЕД, ПРИЧИНЕННЫЙ В ХОДЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ БЕСПИЛОТНЫХ МОБИЛЬНЫХ СРЕДСТВ** В статье рассматривается необходимость разработки отраслевого законодательства и последующей имплементации в Уголовный кодекс Российской Федерации норм об ответственности за причинение общественно опасного вреда беспилотными мобильными средствами, как путем уточнения признаков или дополнения квалифицирующими обстоятельствами существующих составов, так и путем разработки новых. Сделано предположение о возможности ее возложения на различные группы субъектов **Ключевые слова:** беспилотные мобильные средства, уголовная ответственность, дорожно-транспортное происшествие	**PAVKOVA Ksenia S.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **ON SOME ISSUES OF CRIMINAL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED DURING THE OPERATION OF UNMANNED MOBILE VEHICLES** The article considers questions about the need to develop sector-specific legislation and the subsequent implementation in the Criminal Code of the Russian Federation of norms on liability for socially dangerous harm caused by unmanned mobile vehicles by both clarifying signs or supplementing the qualifying circumstances of existing compositions and developing new ones. An assumption has been made about the possibility of laying it on various groups of subjects **Keywords:** unmanned mobile vehicles; criminal liability, traffic accident
ПЕТРУХИНА Алина Андреевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **СИВЦЕВА Анжелика Александровна,** студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **БЕСПИЛОТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ КАК СРЕДСТВО СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ: РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ** В данной статье рассматривается беспилотный летательный аппарат как элемент состава преступления. Приводятся при-	**PETRUKHINA Alina A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **SIVTSEVA Angelika A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **UNMANNED AERIAL VEHICLE AS A MEANS OF COMMITTING A CRIME: RUSSIAN AND FOREIGN EXPERIENCE** This article considers an unmanned aerial vehicle as an element of a crime. Examples from domestic and foreign practice are giv-

меры из отечественной и зарубежной практики, анализируется российское и международное законодательство, регулирующее вопросы, связанные с данным техническим средством	en, Russian and international legislation regulating issues related to this technical tool is analyzed
Ключевые слова: беспилотный летательный аппарат, дроны, состав преступления, средство совершения преступления	**Keywords:** unmanned aerial vehicle, drones, the composition of a crime, means of committing a crime
ПИКАЛОВ Станислав Владимирович, аспирант Санкт-Петербургского государственного университета	**PIKALOV Stanislav V.,** Postgraduate student of St. Petersburg State University
НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УГРОЗЫ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА КАК ОБЯЗАТЕЛЬНОГО УСЛОВИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННОЙ ЗА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	**SOME ISSUES IN DETERMINING THE THREAT OF HARM AS A PREREQUISITE FOR CRIMINAL LIABILITY UNDER ARTICLE 238 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION WHEN PROVIDING SERVICES USING VEHICLES**
В статье анализируются проблемы практики применения статьи 238 УК РФ. В качестве одной из проблем автор выделяет сложность в определении реальной угрозы (опасности) жизни и здоровью потребителей при оказании некачественных услуг с использованием транспортных средств. В качестве решения предлагается подходить к элементу «создание реальной опасности» как к этапу развития конкретного преступления, учитывая при этом факт использования источника повышенной опасности	The article is devoted to the analysis of the problem of the use of article 238 of the Criminal Code of the Russian Federation. As one of the problems, the author points to the difficulty of identifying the real threat (danger) to the life and health of consumers when providing low-quality services using vehicles. To solve the problem, it is proposed to consider the element of «creation of real danger» as a stage of development of a specific crime, taking into account the fact of using a source of increased danger
Ключевые слова: транспорт, услуга, безопасность, опасность, квалификация, расследование, экспертиза	**Keywords:** transport, service, safety, danger, qualifications, investigation, expertise
ПОЛТАРЖИЦКАЯ Виктория Михайловна, старший специалист по закупкам отдела материально-технического обеспечения Санкт-Петербургского клинического научно-практического центра специализированных видов медицинской помощи (онкологический)	**POLTARZHITSKAYA Victoria M.,** Senior procurement specialist of the Logistics Department of the St. Petersburg clinical scientific and practical center for specialized types of medical care (oncological)
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	**PREVENTION OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES AND VEHICLE OPERATION**

В данной статье рассматриваются наиболее серьезные причины дорожно-транспортных преступлений и приводятся некоторые возможные меры для их искоренения. Проводится анализ статистики ДТП за несколько последних лет, делаются соответствующие выводы о совершенствовании проводимых сейчас мероприятий, направленных на предупреждение нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств	This article discusses the most serious causes of road traffic crimes and provides some possible measures to eradicate them. The analysis of traffic accident statistics for the last few years is carried out and appropriate conclusions are made about the perfection of the measures currently being taken to prevent traffic violations and the operation of vehicles
Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, статистика, травматизм, безопасность, состояние опьянения, дорожное движение, водитель	**Keywords:** traffic accident, statistics, injuries, safety, state of intoxication, traffic, driver
ПОПОВА Екатерина Юрьевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**POPOVA Ekaterina Yu.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation
ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРЕЮДИЦИИ ПРИ СОВЕРШЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**FEATURES OF ADMINISTRATIVE PREJUDICE IN THE COMMISSION OF TRAFFIC CRIMES**
В статье рассматриваются вопросы, которые определяют понятие административной преюдиции в части транспортных преступлений и особенности такой преюдиции при совершении дорожно-транспортных преступлений. Рассмотрены особенности применения статей 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ в целях совершенствования применения уголовного законодательства. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за совершение преступлений, предусмотренных статьями 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ	The article discusses the issues that define the concept of administrative prejudice in terms of transport crimes and the significance of such prejudice in the commission of road traffic crimes. The features of the application of articles 264.1, 264.2, 264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation in order to improve the application of criminal legislation are considered. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for crimes provided for in articles 264.1, 264.2, 264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation
Ключевые слова: транспортные преступления, административная преюдиция, транспортное средство, правила дорожного движения	**Keywords:** traffic crimes, administrative prejudice, vehicle, traffic rules
ПОТАПОВА Софья Сергеевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**POTAPOVA Sofya S.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ КВАЛИФИКАЦИИ САМОВОЛЬНОГО ПОДКЛЮЧЕНИЯ К НЕФТЕПРОВОДАМ, НЕФТЕПРОДУКТОПРОВОДАМ И ГАЗОПРОВОДАМ	**SOME PROBLEMS OF CRIMINAL LEGAL QUALIFICATION OF UNAUTHORIZED CONNECTION TO OIL PIPELINES, PETROLEUM PIPELINES AND GAS PIPELINES**
Статья посвящена части 1 статьи 215.3 УК РФ, предусматривающей ответственность за самовольное подключение к нефтепроводам, нефтепродуктопроводам и газопроводам. Проанализированы правовые проблемы, которые осложняют единообразное правоприменение данной статьи. Рассмотрены вопросы о разграничении квалификации деяния по статье 215.3 и пункту «б» части 3 статьи 158 УК РФ	This article is devoted to part 1 of art. 215.3 of the Criminal Code of the Russian Federation, which provides for liability for unauthorized connection to oil pipelines, oil pipelines and gas pipelines. The legal problems that complicate the uniform enforcement of this article are analyzed. Questions about the differentiation of qualifications under art. 215.3 and paragraph "b" part 3 of art. 158 of the Criminal Code of the Russian Federation
Ключевые слова: транспортное преступление, самовольное подключение, врезка в газопровод, хищение	**Keywords:** transport crime, unauthorized connection, tie-in into a gas pipeline, theft
РАХМАНОВА Екатерина Николаевна, заведующий кафедрой уголовного права Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия, доктор юридических наук, доцент **КОНДРАШЕНКО Андрей Дмитриевич,** студент магистратуры Северо-Западного филиала Российского государственного университета правосудия	**RAKHMANOVA Ekaterina N.,** Head of the Department of criminal law of the North-Western Branch of the Russian State University of Justice, Doctor of Science (Law), Associate professor **KONDRASHENKO Andrey D.,** Master's student of the North-Western Branch of the Russian State University of Justice
ПРОБЛЕМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРЕДМЕТА ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ	**REGARDING THE TARGET OF CRIME OUTLINED IN THE ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
Современное уголовное законодательство в числе предметов преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, не предусматривает электромеханические транспортные средства, такие как электросамокаты и т. п. Но учитывая возможность модификации таких средств, позволяющей увеличить скорость, а также резкий рост дорожно-транспортных происшествий с участием данных средств, авторы делают вывод о необходимости расширения перечня предметов преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ	Modern criminal legislation does not mention the electric vehicles such as electric scooters etc. among the targets of crime outlined in the article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. However, considering the possibility of their modifications allowing ones to increase their speed limit, and regarding the rapid rise in the number of road accidents involving this type of vehicles, the authors conclude that the list of targets of crimes outlined in the article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation should be widened

Ключевые слова: электромеханические транспортные средства, ПДД, электросамокаты, статья 264 УК РФ	**Keywords**: electric vehicles, driving regulations, electric scooters, article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation
РОГАНОВА Дарья Сергеевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЙСТВИЙ, УГРОЖАЮЩИХ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ** В статье рассматриваются вопросы, связанные с уголовно-правовой характеристикой действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств (статья 267.1 УК РФ). Автором исследуются теоретические и практические проблемы вышеназванных противоправных действий, а также представлены рекомендации по совершенствованию уголовного законодательства в рассматриваемой области **Ключевые слова:** уголовное право, хулиганские побуждения, транспортное средство, транспортное преступление, эксплуатация транспортного средства	**ROGANOVA Darya S.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **CRIMINAL LEGAL ASPECTS OF ACTIONS THREATING THE SAFE OPERATION OF VEHICLES** The article deals with issues related to the criminal law characterization of threats associated with the use of vehicles (article 267.1 of the Criminal Code of the Russian Federation). The author draws conclusions about the theoretical and practical problems of illegal actions, as well as the above recommendations for improving legislation in this area **Keywords:** criminal law, hooligan motives, vehicle, transport crime, vehicle operation
РОГАЧЕВ ДМИТРИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ, научный сотрудник лаборатории криминологического обеспечения прокурорской деятельности Научно-исследовательского института Университета прокуратуры Российской Федерации **КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ ИЛИ ИМЕЮЩЕМУ СУДИМОСТЬ** В статье рассмотрена криминологическая характеристика преступления, предусмотренного статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Осуществляется анализ данных форм федерального статистического наблюдения,	**ROGACHEV DMITRY E.,** Researcher at the Laboratory of criminological support of prosecutorial activity of the Research Institute of the University of the prosecutor's office of the Russian Federation **CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF DRIVING A VEHICLE IN A STATE OF INTOXICATION BY A PERSON SUBJECTED TO ADMINISTRATIVE PUNISHMENT OR HAVING A CRIMINAL RECORD** The article examines the criminological characteristics of the crime provided for in article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. The analysis of these forms of federal statistical observation is carried out, which makes it possible to iden-

который позволяет выявить современные тенденции управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, и составить портрет личности преступника **Ключевые слова:** криминология, нарушение правил дорожного движения, управление транспортным средством, состояние опьянения, личность преступника	tify current trends in driving a vehicle in a state of intoxication by a person who has been subjected to administrative punishment or has a criminal record and to draw up a portrait of the criminal's personality **Keywords:** criminology, violation of traffic rules, driving a vehicle, state of intoxication, identity of the criminal
РУБЦОВА Майя Викторовна, старший научный сотрудник отдела научного обеспечения прокурорского надзора и укрепления законности в деятельности таможенных органов и на транспорте Научно-исследовательского института Университета прокуратуры Российской Федерации **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ ПРЕСТУПНОСТИ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ** В статье рассматриваются вопросы предупреждения преступности в транспортной сфере, борьбы с такими специфичными для транспорта преступлениями, как нарушение законодательства о безопасности на транспорте, роль транспортных прокуроров в борьбе с преступностью **Ключевые слова:** органы прокуратуры, надзор, предупреждение, транспортные преступления, безопасность	**RUBTSOVA Maya V.,** Senior researcher of the Department of scientific support of prosecutorial supervision and strengthening of legality in the activities of customs authorities and in the transport of the Research Institute of the University of the prosecutor's o'ffice of the Russian Federation **ACTIVITIES OF THE PROSECUTOR'S OFFICE TO COMBAT CRIME IN THE TRANSPORT SECTOR** The article discusses the issues of crime prevention in the transport sector, the fight against such transport-specific crimes as violations of transport safety legislation, the role of transport prosecutors in the fight against crime **Keywords:** prosecutor's office, supervision, prevention, transport crimes, security
САГАТЕЛЯН Сирануш Альбертовна, доцент кафедры правоведения Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, кандидат юридических наук **ТЕРТЫЧНАЯ Илона Викторовна,** доцент кафедры предварительного расследования Санкт-Петербургского универ-	**SAGATELYAN Siranush A.,** Associate professor of the Department of jurisprudence of the North-Western Institute of Management of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Candidate of Sciences (Law) **TERTYCHNAYA Ilona V.,** Associate professor of the Department of preliminary investigation of the St. Petersburg University

ситета МВД Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент	of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Candidate of Science (Law), Associate professor
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**SOME ASPECTS OF THE CRIMINAL-LEGAL CHARACTERISTICS OF ROAD TRAFFIC CRIMES**
В статье рассматриваются некоторые проблемы уголовно-правовой характеристики дорожно-транспортных преступлений. Обращается внимание на недостатки действующего уголовного законодательства, предусматривающего ответственность за совершение дорожно-транспортных преступлений. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за дорожно-транспортные преступления	The article deals with some problems of criminal and legal characteristics of road traffic crimes. Attention is drawn to the shortcomings of the current criminal legislation providing for liability for the commission of road traffic crimes. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for road traffic crimes
Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, безопасность движения и эксплуатация транспорта, правила дорожного движения, водитель, общественно опасные последствия	**Keywords:** traffic crime, traffic safety and operation of transport, traffic rules, driver, socially dangerous consequences
САГИДОВ Шарип Сагидович, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)	**SAGIDOV Sharip S.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia)
АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И ПРОИСШЕСТВИЙ	**TOPICAL ISSUES OF PREVENTION OF TRANSPORT CRIMES AND ACCIDENTS**
В статье рассматривается уголовно-правовая характеристика транспортной преступности. Обращается внимание на особенности профилактики транспортной преступности. Разработаны предложения по совершенствованию профилактики транспортной преступности	The article considers the criminal and legal characteristics of transport crime. Attention is drawn to the peculiarities of the prevention of transport crime. Proposals have been developed to improve the prevention of transport crime
Ключевые слова: транспортная преступность, транспортные преступления, предупреждение транспортных преступлений, транспортное средство	**Keywords:** transport crime, transport crimes, prevention of transport crimes, transport vehicle

САДКОВА Полина Сергеевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**SADKOVA Polina S.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
МАЛОЗНАЧИТЕЛЬНОСТЬ ДЕЯНИЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ ИЛИ ИМЕЮЩИМ СУДИМОСТЬ	**DRIVING A VEHICLE IN A STATE OF INTOXICATION BY A PERSON SUBJECTED TO ADMINISTRATIVE PUNISHMENT OR HAVING A CRIMINAL RECORD: RESPONSIBILITY, INSIGNIFICANCE OF THE ACT**
В статье исследуется вопрос о малозначительности управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. Разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость	The article examines the question of the insignificance of driving a vehicle in a state of intoxication by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on liability for driving a vehicle while intoxicated by a person subjected to administrative punishment or having a criminal record
Ключевые слова: транспортные преступления, малозначительность деяния, общественная опасность, причинение вреда, опьянение, управление транспортным средством	**Keywords:** transport crimes, insignificance of the act, public danger, causing harm, intoxication, management of transport vehicles
СИЛКИН ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРОВИЧ, доцент Вологодского института права и экономики ФСИН России, кандидат юридических наук, доцент	**SILKIN VYACHESLAV P.**, Associate professor of the Vologda Institute of Law and Economics of the Federal Penitentiary Service of Russia, Candidate of Science (Law), Associate professor
ПРОБЛЕМЫ И КРИТЕРИИ КРИМИНАЛИЗАЦИИ И ПЕНАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	**PROBLEMS AND CRITERIA OF CRIMINALIZATION AND PENALIZATION OF ROAD TRAFFIC CRIMES**
В статье рассмотрены некоторые проблемы криминализации и пенализации дорожно-транспортных преступлений. На основе проведенного анализа вносятся предложения для внесения изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации	The article discusses some problems of criminalization and penalization of road traffic crimes. Based on the analysis, it is proposed to amend the Criminal Code of the Russian Federation

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, криминализация, пенализация	**Keywords:** traffic crimes, criminalization, penalization
СМИРНОВ Владимир Анатольевич, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **К ВОПРОСУ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ПРИЗНАКОВ КОНТРАБАНДЫ ПРИ НЕЗАКОННОМ ТРАНЗИТНОМ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ** В статье исследуется вопрос наличия признаков контрабанды в действиях по незаконному перемещению через государственную границу или границу Евразийского экономического союза товаров путем помещения их под таможенную процедуру таможенного транзита. Разработаны предложения о совершенствовании практики применения уголовного законодательства об ответственности за контрабанду **Ключевые слова:** транспортные преступления, преступления в сфере экономической деятельности, контрабанда, незаконное перемещение, таможенная процедура	**SMIRNOV Vladimir A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **ON THE ISSUE OF ESTABLISHING SIGNS OF SMUGGLING DURING THE ILLEGAL TRANSIT MOVEMENT OF GOODS** The article examines the issue of the presence of signs of smuggling in actions for the illegal movement of goods across the state border or the border of the Eurasian Economic Union by placing them under the customs procedure of customs transit. Proposals have been developed to improve the practice of applying criminal legislation on responsibility for smuggling **Keywords:** transport crimes, crimes in the sphere of economic activity, smuggling, illegal movement, customs procedure
СОКОЛОВА Екатерина Андреевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **РАЗГРАНИЧЕНИЕ СОСТАВОВ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТАТЬЯМИ 205 И 267.1 УК РФ** В статье анализируется норма Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающая ответственность за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, приводятся критерии разграничения статей 205, 267.1 УК РФ в целях устранения спорных мо-	**SOKOLOVA Ekaterina A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **DIFFERENTIATION OF THE ELEMENTS OF CRIMES PROVIDED FOR IN ARTICLES 205 AND 267.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION** The article analyzes the norm of the Criminal Code of the Russian Federation, which provides for liability for actions that threaten the safe operation of vehicles, provides criteria for distinguishing articles 205, 267.1 of the Criminal Code of the Russian Federation in order to eliminate controversial issues

ментов, возникающих при применении данных норм уголовного закона **Ключевые слова:** квалификация преступлений, эксплуатация транспортных средств, террористический акт, мотив преступления	arising in the application of these norms of the criminal law **Keywords:** qualification of crimes, operation of vehicles, terrorist attack, motive of the crime
СОЛОДИЛОВ Владислав Алексеевич, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **КОРРУПЦИЯ КАК УСЛОВИЕ СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ)** В статье рассмотрены некоторые аспекты коррупционной составляющей совершения преступлений в сфере транспортной безопасности. Освещаются вопросы негативного влияния коррупции на транспортную безопасность в свете появления новых автотранспортных преступлений с административной преюдицией **Ключевые слова:** коррупция, антикоррупционная экспертиза, коррупциогенный фактор, транспортная безопасность, административная преюдиция	**SOLODILOV Vladislav A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **CORRUPTION AS A CONDITION FOR COMMITTING CRIMES IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY (CRIMINAL LAW AND CRIMINOLOGICAL ASPECTS)** This article discusses some aspects of the corruption component of committing crimes in the field of transport security. The issues of the negative impact of corruption on transport security in the light of new motor transport crimes with administrative prejudice are highlighted **Keywords:** corruption, anti-corruption expertise, corruption-causing factor, transport security, administrative prejudice
СОМКО Виктория Владимировна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТРАНСПОРТНОЕ ХУЛИГАНСТВО** В статье рассматриваются проблемы выделения объекта хулиганства в целом и объекта хулиганства в транспортных преступлениях, а также признаки данного состава преступления. Определены отличия между составом хулиганства и преступлениями, совершенными из хулиган-	**SOMKO Victoria V.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **SOME ISSUES OF TRANSPORT HOOLIGANDISM** The article deals with the problems of identifying the object of hooliganism in general and the object of hooliganism in transport crimes, as well as the signs of this corpus delicti. The differences between the composition of hooliganism and crimes committed out of hooligan motives are determined. The

ских побуждений. Проанализированы вопросы разграничения составов, предусмотренных пунктом «в» части 1 статьи 213 и статьей 167.1 УК РФ, и целесообразности их выделения как самостоятельных преступлений **Ключевые слова:** хулиганство, действия, совершенные из хулиганских побуждений, общественный порядок, общественная безопасность, транспорт общественного пользования, зацейпинг	issues of delimitation of the compositions provided for by paragraph «c» of part 1 of art. 213 and art. 167.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, and the expediency of their allocation as independent crimes **Keywords:** hooliganism, acts committed out of hooligan motives, public order, public safety, public transport, catching
СПИРИДОНОВ Анастас Павлович, директор Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор **ПРЕДИСЛОВИЕ К МАТЕРИАЛАМ VIII ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ВОЛЖЕНКИНСКИЕ ЧТЕНИЯ»** Вступительная статья к научно-практической конференции. Автор обозначил круг проблем, стоящих перед современным обществом в транспортной сфере **Ключевые слова:** транспортная безопасность, дорожно-транспортное преступление, транспортная сфера	**SPIRIDONOV Anastas P.,** Director of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation, Doctor of Science (Law), Professor **PREFACE TO THE MATERIALS OF THE VIII ALL-RUSSIAN SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE "VOLZHENKINSKY READINGS"** Introductory article to the scientific-practical conference. The author outlined the range of problems facing modern society in the transport sector **Keywords:** transport security, traffic crime, transport sector
СУМАЧЕВ Алексей Витальевич, профессор кафедры уголовно-правовых дисциплин Института государства и права Тюменского государственного университета, доктор юридических наук, профессор **ОСВОБОЖДЕНИЕ ОТ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ В СВЯЗИ С ПРИМИРЕНИЕМ С ПОТЕРПЕВШИМ** В статье рассматриваются вопросы освобождения от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления в связи с примирением с потерпевшим. Анализируются требования и возможности условий такого рода освобождения от	**SUMACHEV Alexey V.,** Professor of the Department of criminal law disciplines of the Institute of State and Law of Tyumen State University, Doctor of Science (Law), Professor **EXEMPTION FROM CRIMINAL LIABILITY FOR ROAD TRAFFIC CRIMES IN CONNECTION WITH RECONCILIATION WITH THE VICTIM** The article discusses the issues of exemption from criminal liability for road traffic crimes in connection with reconciliation with the victim. The requirements and possibilities of conditions for this kind of exemption from criminal liability are ana-

уголовной ответственности, а равно соотношение данных требований с признаками преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. В заключение формулируются предложения в части совершенствования регулирования освобождения от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления в связи с примирением с потерпевшим **Ключевые слова:** дорожно-транспортное преступление, потерпевший, уголовная ответственность, примирение, освобождение	lyzed, as well as the correlation of these requirements with the signs of a crime provided for in article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. In conclusion, proposals are formulated regarding the improvement of the regulation of exemption from criminal liability for road traffic crimes in connection with reconciliation with the victim **Keywords:** traffic crime, victim, criminal liability, reconciliation, release
ТАЙМАЗОВ Курбан Багомедович, студент Северо-Кавказского института (филиала) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России) **О ПОНЯТИИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ** В статье рассматривается понятие «транспортные преступления» в контексте уголовно-правового закона, определяются признаки транспортных преступлений, выделяются правонарушения, которые законодатель относит к транспортным. Проведен анализ элементов данной дефиниции, рассмотрены некоторые доктринальные точки зрения **Ключевые слова:** транспортные преступления, дорожно-транспортные происшествия, ответственность, субъект преступления	**TAYMAZOV Kurban M.,** Student of the North Caucasus Institute (branch) All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry of Justice of Russia) **ABOUT THE CONCEPT OF A TRANSPORT CRIME** The article discusses the concept of «transport crimes» in the context of criminal law, defines the signs of transport crimes, identifies offenses that the legislator refers to transport. The analysis of the elements of this definition is also carried out, some doctrinal points of view **Keywords:** transport crimes, traffic accidents, responsibility, subject of crim
ТЕРТЫЧНАЯ Илона Викторовна, доцент кафедры предварительного расследования Санкт-Петербургского университета МВД Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент **ЖУРАВЛЕВА Варвара Вадимовна,** слушатель Санкт-Петербургского университета МВД Российской Федерации	**TERTYCHNAYA Ilona V.,** Associate professor of the Department of preliminary investigation of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Candidate of Science (Law), Associate professor **ZHURAVLEVA Varvara V.,** Student of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ КАК КВАЛИФИЦИРУЮЩЕЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВО ПРИ СОВЕРШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В статье рассматриваются состояние опьянения как фактор, влияющий на уголовную ответственность при совершении преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, меры предупреждения данного вида преступления, а также приведена официальная статистика ДТП, совершенных водителями в состоянии опьянения в России в 2022 году **Ключевые слова:** состояние опьянения, дорожно-транспортное происшествие (ДТП), безопасность дорожного движения, транспортное средство	**THE STATE OF INTOXICATION AS A QUALIFYING CIRCUMSTANCE IN THE COMMISSION OF TRANSPORT CRIMES** The article considers the state of intoxication as a factor affecting criminal liability when committing a crime under article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation, measures to prevent this type of crime, and also provides official statistics of road accidents committed by drivers in a state of intoxication **Keywords:** state of intoxication, traffic accident, road safety, vehicle
ТКАЧЕВ Игорь Олегович, доцент кафедры уголовного права Уральского государственного юридического университета им. В. Ф. Яковлева, кандидат юридических наук, доцент **ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ХУЛИГАНСКИХ ДЕЙСТВИЙ НА ТРАНСПОРТЕ** Статья посвящена проблемам квалификации преступления, предусмотренного статьей 267.1 УК РФ. Делается вывод о том, что под действиями, угрожающими безопасной эксплуатации транспортных средств, следует понимать действия, создающие реальную угрозу совершения транспортного происшествия, способного повлечь причинение вреда жизни или здоровью граждан. При этом отмечается, что законодателю следует установить уголовную ответственность за совершение таких действий независимо от мотивов виновного **Ключевые слова:** транспортные преступления, безопасность эксплуатации транспортных средств, хулиганство, транспортное происшествие	**TKACHEV Igor O.,** Associate professor of the Department of criminal law of the Ural State Law University named after V. F. Yakovlev, Candidate of Science (Law), Associate professor **PROBLEMS OF QUALIFICATION OF HOOLIGAN ACTIONS ON TRANSPORT** The article is devoted to the problems of qualification of a crime under article 267.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. It is concluded that actions that threaten the safe operation of vehicles should be understood as actions that create a real threat of a traffic accident that could cause harm to the life or health of citizens. At the same time, it is noted that the legislator should establish criminal liability for committing such actions, regardless of the motives of the perpetrator **Keywords:** transport crimes, safety of vehicle operation, hooliganism, traffic accident

ФЕДОРОВА Екатерина Алексеевна, ведущий инспектор Южного энергетического таможенного поста Центральной энергетической таможни, доцент кафедры публичного права государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, кандидат юридических наук	**FEDOROVA Ekaterina A.,** Leading inspector of the Southern Energy Customs Post of the Central Energy Customs, Associate professor of the Department of public law of the Admiral F. F. Ushakov State Maritime University, Candidate of Science (Law)
ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОЦЕНКИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ	**PROBLEMATIC ASPECTS OF CRIMINAL LAW ASSESSMENTS OF ACTS COMMITTED AT SEA TRANSPORT**
Российская экономика носит ярко выраженный внешнеторговый характер, а морской транспорт является важнейшим звеном реализации внешнеторговых связей в современном государстве. По сравнению с иными видами транспорта он обладает рядом безусловных преимуществ. Однако эти факторы создают поле для развития различных криминальных схем, реализуемых посредством морского транспорта, который, в свою очередь, может выступать как орудием, так и предметом совершения преступлений. В статье приводится классификация преступлений, совершаемых на морском транспорте, рассматривается опыт таможенных органов по борьбе с преступлениями на морском транспорте	The Russian economy has a pronounced foreign trade character, and sea transport is the most important link in the implementation of foreign trade relations in a modern state. Compared with other modes of transport, it has a number of unconditional advantages. However, these factors create a field for the development of various criminal schemes implemented by means of sea transport, which, in turn, can act as both a tool and a subject of crimes. The article provides a classification of crimes committed on sea transport, examines the experience of customs authorities in combating crimes on sea transport
Ключевые слова: морской транспорт, морское судно, транспортная преступность, контрабанда	**Keywords:** sea transport, sea vessel, transport crime, smuggling
ФИРСОВ Виталий Викторович, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент	**FIRSOV Vitaly V.,** Associate, professor of the Department of state and legal disciplines of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation, Candidate of Science (Law), Associate professor
ОСОБЕННОСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ	**FEATURES OF THE PREVENTION OF MERCENARY AND VIOLENT CRIME IN THE TAX SPHERE**
Статья посвящена особенностям предупреждения корыстно-насильственной	The article is devoted to the peculiarities of the prevention of mercenary and violent

преступности в транспортной сфере, направленным на обеспечение исполнения транспортных обязательств, требующим особого внимания со стороны всего юридического сообщества и являющимся одним из важных направлений политики каждого государства, уважающего права и свободы граждан и защищающего эти права правовыми средствами	crime in the tax sphere, aimed at ensuring the fulfillment of tax obligations, requiring special attention from the entire legal community and being one of the important policy directions of each state that respects the rights and freedoms of citizens and protects these rights by legal means
Ключевые слова: особенности предупреждения корыстно-насильственной преступности, транспортная сфера, налоговые сотрудники ФНС России, способы обеспечения исполнения транспортных обязательств, контроль над предпринимателями – физическими лицами, транспортная политика государства, уважение прав и свобод граждан, защита прав граждан правовыми средствами	**Keywords:** features of the prevention of mercenary and violent crime, tax sphere, tax officers of the Federal Tax Service of the Russian Federation, ways to ensure the fulfillment of tax obligations; control over taxpayers – individuals; tax policy of the state; respect for the rights and freedoms of citizens; protection of citizens' rights by legal means
ФОНАРЕВА Дарья Владимировна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**FONAREVA Darya V.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО ПУНКТОМ «Б» ЧАСТИ 2 СТАТЬИ 264 УК РФ	**SOME ISSUES OF QUALIFICATION OF THE CRIME PROVIDED FOR IN PARAGRAPH "B" OF PART 2 OF ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
В статье раскрываются проблемы квалификации состава преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, в части признака «сопряжено с оставлением места его совершения», а именно: нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, если оно сопряжено с оставлением места его совершения. Автор анализирует судебную практику, теоретические положения доктрины уголовного права, целесообразность квалификации преступления по совокупности со	The article reveals the problems of qualification of the corpus delicti provided for in article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation, in terms of the sign «in connection with the abandonment of the place of its commission», namely: violation by a person driving a car, tram or other mechanical means of transport, traffic rules or operation of vehicles, which entailed negligence causing serious harm to human health, if it involves leaving the place of his/her residence. The author analyzes judicial practice, theoretical provisions of the doctrine of criminal law, considers the opinions of scientists on the subjective side of the crime under consideration, the expediency of criminalization in

статьей 125 УК РФ, рассматривает мнения ученых по поводу субъективной стороны рассматриваемого преступления **Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, оставление места дорожно-транспортного преступления, квалификация	conjunction with article 125 of the Criminal Code of the Russian Federation **Keywords:** crime, traffic accident, leaving the scene of an accident, qualification
ФРОЛЕНКОВ Георгий Викторович, курсант Санкт-Петербургского университета МВД Российской Федерации **ПРОВЕДЕНИЕ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ** В статье рассматриваются основные этапы следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Выделены и раскрыты особенности, связанные с проведением и анализом результатов, полученных при производстве рассматриваемого следственного действия **Ключевые слова:** дорожно-транспортное преступление, следственный эксперимент, участники следственного действия, планирование, оценка результатов	**FROLENKOV Georgy V.,** Cadet of the St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation **CONDUCTING AN INVESTIGATIVE EXPERIMENT IN THE INVESTIGATION OF TRAFFIC CRIMES** This article discusses the main stages of the investigative experiment in the investigation of road traffic crimes. The features associated with the conduct and analysis of the results in the production of the investigative action in question are singled out and disclosed **Keywords:** traffic crime, investigative experiment, participants in the investigation; planning, evaluation of results
ХОЛОПОВ Алексей Васильевич, заведующий криминалистической лабораторией Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент **СОВРЕМЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ВИЗУАЛИЗАЦИИ СОБЫТИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА ПРИ ПОДДЕРЖАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБВИНЕНИЯ** Статья посвящена современным технологиям, результаты применения которых на досудебной стадии позволяют прокурору визуализировать трехмерную модель события преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта на	**KHOLOPOV Alexey V.,** Head of the forensic laboratory of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation, Candidate of Science (Law), Associate professor **MODERN POSSIBILITIES FOR VISUALIZING THE EVENT OF CRIMES AGAINST THE SAFETY OF TRAFFIC AND OPERATION OF TRANSPORT WITH THE SUPPORT OF THE STATE PROSECUTION** The article is devoted to modern technologies, the results of which, at the pre-trial stage, allow the prosecutor to visualize a three-dimensional model of the event of crimes against traffic safety and operation of transport at the judicial stage of crimi-

судебной стадии уголовного судопроизводства. Автором рассматриваются 3D-модели события преступления, полученные в результате использования современных средств фиксации в ходе осмотра места транспортного происшествия, а также компьютерного моделирования при проведении экспертиз **Ключевые слова:** государственный обвинитель, транспортное преступление, 3D-технологии, визуализация, событие преступления, 3D-модель	nal proceedings. The author considers 3D models of the crime event, obtained as a result of: the use of modern means of fixation during the inspection of the scene of a transport accident, as well as computer simulation in the examinations **Keywords:** public prosecutor, transport crime, 3D technologies, visualization, event crime, 3D model
ЦАПЕНКО Василий Иванович, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕОКАЗАНИЕ КАПИТАНОМ СУДНА ПОМОЩИ ТЕРПЯЩИМ БЕДСТВИЕ** В статье рассматриваются пробелы уголовно-правовой конструкции преступления, предусмотренного статьей 270 УК РФ. Обращается внимание на необходимость внесения изменений и дополнений в исследуемый состав, которая обусловлена высокой общественной опасностью данного преступления, ответственность за которое не может быть в полной мере реализована из-за несовершенства законодательной конструкции, используемой в статье 270 УК РФ **Ключевые слова:** неоказание помощи, капитан, судно, бедствие, состав, уголовная ответственность, общественная опасность	**TSAPENKO Vasily I.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **PROBLEMATIC ASPECTS OF CRIMINAL LIABILITY FOR NON-PROVISION OF ASSISTANCE BY THE SHIP'S CAPTAIN IN DISTRESS** The article examines the gaps in the criminal-legal structure of the crime provided for in article 270 of the Criminal Code of the Russian Federation. Attention is drawn to the necessity of making changes and additions to the composition under study, which is due to the high public danger of this crime, responsibility for which cannot be fully realized due to the imperfection of the legislative structure used in Article 270 of the Criminal Code of the Russian Federation **Keywords:** failure to render assistance, captain, ship, disaster, composition, criminal liability, public danger
ШПИГЕЛЬ Ирина Борисовна, преподаватель кафедры уголовно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии **УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА МОРСКОМ И ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ**	**SHPIGEL Irina B.,** Lecturer of the Department of criminal law disciplines, St. Petersburg Branch of the Russian Customs Academy **CRIMINAL LIABILITY FOR THE COMMISSION OF CRIMES ON SEA AND INLAND WATER TRANSPORT**

Статья посвящена уголовной ответственности за совершение преступлений на морском и внутреннем водном транспорте. Автором рассмотрены проблемы применения уголовно-процессуального законодательства на территории морских пространств, в Мировом океане. В статье анализируются уголовное дело, возбужденное по факту нарушения требований безопасности движения внутреннего водного транспорта, а также смежные составы **Ключевые слова:** транспортные преступления, уголовное право, морской транспорт, внутренний водный транспорт	The article is devoted to criminal liability for the commission of crimes on sea and inland waterway transport. The author considers the problems of the application of criminal procedure legislation on the territory of maritime spaces, in the World Ocean. The article analyzes a criminal case initiated on the fact of violation of the safety requirements of inland waterway transport, as well as related trains **Keywords**: transport crimes, criminal law, maritime transport, inland waterway transport
ЩЕПЕЛЕВА Софья Сергеевна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации **СООТНОШЕНИЕ СТАТЕЙ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (СТАТЬИ 264–264.3 УК РФ)** В статье рассмотрена общая характеристика транспортных преступлений, предусмотренных статьями 264–264.3 УК РФ. Автором рассматривается соотношение данных составов, их особенности с точки зрения субъективных и объективных признаков, а также дается анализ законодательных нововведений и оценивается обоснованность и целесообразность упомянутых изменений **Ключевые слова:** управление транспортным средством, нарушение правил дорожного движения, лицо, подвергнутое административному наказанию	**SHCHEPELEVA Sofya S.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation **THE RATIO OF ARTICLES PROVIDING FOR LIABILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES AND OPERATION OF VEHICLES (ARTICLES 264–264.3 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION)** This article discusses the general characteristics of transport crimes under articles 256–264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation. The author ex-amines the ratio of these compositions, their features from the point of view of subjective and objective features, and also analyzes legislative innovations and assesses the validity and appropriateness of the mentioned changes **Keywords:** driving a vehicle, violation of traffic rules, a person subjected to administrative punishment
ЯСЕНОВСКАЯ Екатерина Александровна, студент Санкт-Петербургского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации	**YASINOVSKAYA Ekaterina A.,** Student of the St. Petersburg Law Institute (branch) University of the prosecutor's office of the Russian Federation

К ВОПРОСУ О МЕСТЕ СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УК РФ	**ON THE ISSUE OF THE PLACE OF COMMISSION OF A CRIME UNDER ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**
В статье рассматривается составляющая объективной стороны преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ, – место совершения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автор анализирует современные основания обозначенной квалификации: судебную практику, положения науки уголовного права о месте совершения дорожно-транспортного преступления. В статье разработаны предложения по совершенствованию практики применения уголовного законодательства об ответственности за совершение дорожно-транспортных преступлений	The article considers the composition of the objective side of the offense provided for by article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation – the place of violation of traffic rules and operation of vehicles. The author analyzes the modern foundations of the designated qualification: judicial practice, the provisions of the science of criminal law on the place of commission of a traffic crime. The article develops proposals for improving the practice of applying criminal legislation on liability for committing traffic crimes
Ключевые слова: транспортные преступления, нарушение правил дорожного движения, место совершения дорожно-транспортного преступления, водитель	**Keywords:** traffic crimes, violation of traffic rules, place of commission of a traffic crime, driver