

Голенко Диана Викторовна

Golenko Diana Viktorovna

доцент кафедры уголовного права

и криминологии Самарского университета,

кандидат юридических наук, доцент

Associate Professor of the Department of Criminal

Law and Criminology of the Samara University,

Candidate of Juridical Sciences, Docent

E-mail: golenko.diana@bk.ru



УДК 343.346

**ГЛАВА О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ
ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА
КАК САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ СТРУКТУРНЫЙ КОМПОНЕНТ
ОСОБЕННОЙ ЧАСТИ УК РФ**

**THE CHAPTER ON CRIMES AGAINST TRAFFIC SAFETY
AND THE OPERATION OF TRANSPORT AS AN INDEPENDENT
STRUCTURAL COMPONENT OF THE SPECIAL PART
OF THE CRIMINAL CODE**

Ключевые слова: структура Особенной части российского уголовного закона, транспортные преступления, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Keywords: structure of the Special Part of the Russian Criminal Law, transport crimes, crimes against traffic safety and transport operation.

Глава о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта выделена в Особенной части российского уголовного закона впервые. В работе анализируются гл. 27 Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) как самостоятельный структурный компонент. В работе приведено современное состояние и возможные перспективы развития законодательства. Озвучены существующие в доктрине уголовного права воззрения на круг деяний, которые следует относить к транспортным преступлениям. Обозначено, что существует множество предложений как в сторону увеличения, так и уменьшения объема гл. 27 УК РФ. Существование множества подходов обосновывается и сложностями, возникающими при определении основного объекта посягательства. Сделан вывод о том, что наименование главы «Транспортные преступления» допустимо, но для современного законодательства привыч-

нее в названии указывать объект уголовно-правовой охраны. Обращено внимание на противоречия, допущенные законодателем при конструировании составов преступлений гл. 27 УК РФ). Предложено устранить указание на соучастие в неосторожном преступлении (чч. 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ), поскольку это противоречит положениям Общей части российского уголовного закона о соучастии. Усиление строгости санкций статей о транспортных преступлениях, где предусмотрена неосторожная форма вины, является возвращением к ранее действовавшему советскому законодательству. Наиболее благоприятным является совершенствование законодательства с учетом социальных реалий и достижений науки. В российской доктрине уголовного права ведущие ученые разработали концептуальные основы построения главы о транспортных преступлениях с учетом принципов криминализации и декриминализации, пенализации и депенализации. Предложены не только пути совершенствования имеющихся статей, но и возможные варианты регулирования новых правоотношений, в частности, связанных с участием беспилотных транспортных средств. Автор надеется на то, что гл. 27 УК РФ будет изменяться законодателем обосновано, с учетом разработанных научных концепций, практики применения.

The chapter on crimes against traffic safety and transport operation is highlighted in the Special Part of the Russian Criminal Law for the first time. The article analyzes Chapter 27 of the Special Part of the Criminal Code of the Russian Federation as an independent structural component. The paper presents the current state and possible prospects for the development of legislation. The views existing in the doctrine of criminal law on the range of acts that should be attributed to transport crimes are voiced. It is indicated that there are many proposals both in the direction of increasing and decreasing the volume of Chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation. The existence of many approaches is also justified by the difficulties arising in determining the main object of the encroachment. It is concluded that the title of the chapter «transport crimes» is permissible, but for modern legislation it is more customary to indicate the object of criminal law protection in the title. Attention is drawn to the contradictions made by the legislator when constructing the corpus delicti of Chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation. It is proposed to remove the indication of complicity in a reckless crime (parts 3 and 4 of Article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation), since this contradicts the provisions of the General Part of the Russian Criminal Law on complicity. Strengthening the severity of the sanctions of articles on transport crimes, which provide for a reckless form of guilt, is a return to the previously existing Soviet legislation. The most favorable is the improvement of legislation, taking into account social realities and scientific achievements. In the Russian doctrine of criminal law, leading

scientists have developed the conceptual foundations for constructing a chapter on transport crimes, taking into account the principles of criminalization and decriminalization, penalization and depenalization. Not only ways of improving the existing articles, but also possible options for regulating new legal relations, in particular, those related to the participation of unmanned vehicles, are proposed. The author hopes that chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation will be amended by the legislator, based on the developed scientific concepts and practice.

Актуальность темы обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта уголовно-правовыми средствами не ослабевает со временем, а, скорее, наоборот усиливается. Предложения по изменению уголовного законодательства озвучиваются не только в федеральных органах власти, но и в региональных. В 2021 году, например, общественная комиссия при комитете Самарской Губернской Думы по законодательству, законности, правопорядку и противодействию коррупции с участием представителей научной школы Самарского университета⁵ обсуждала законодательную инициативу о внесении изменений в гл. 27 УК РФ. Как отмечается на официальном сайте Самарской Губернской Думы, в 2020 г. на территории региона в результате дорожно-транспортных происшествий с участием водителей с признаками опьянения погибло 70 человек, получили повреждения 337 человек⁶. Статистика свидетельствует о росте числа лиц, получивших травмы в результате ДТП. Законодатель реагирует на происходящие в обществе изменения и появляющиеся реакции, регулярно трансформирует диспозиции и санкции статей гл. 27 УК РФ. Растет число лиц, осужденных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Изменяющиеся положения гл. 27 УК РФ и практика их применения требуют анализа и изучения.

⁵ В Губернской Думе представители уголовно-правовой школы юридического института обсудили изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях и Уголовный кодекс РФ. URL: <https://ssau.ru/news/19154-v-gubernskoy-dume-predstaviteli-ugolovno-pravovoy-shkoly-yuridicheskogo-instituta-obsudili-izmeneniya-v-kodekse-rf-ob-administrativnykh-pravonarusheniyakh-i-ugolovnom-kodekse-rf> (дата обращения 19.07.2021 г.).

⁶ Самарская Губернская Дума. Официальный сайт. URL: <http://pda.samgd.ru/main/263141/> (дата обращения 20.07.2021 г.).

Глава о безопасности движения и эксплуатации транспорта впервые выделена в качестве самостоятельного компонента Особенной части российского уголовного закона. Это обусловлено как социально-экономическими факторами (появление и распространение транспортных средств, их доступность и т.д.), так и доктринальными воззрениями и взглядами законодателя.

Разработчики УК РФ приняли важное решение: объединить в самостоятельную главу преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта. В доктрине их еще называют транспортными преступлениями. При разработке УК РФ было даже озвучено предложение назвать главу «Транспортные преступления» [1, с. 222-239]. Законодатель не поддержал такую идею. В доктрине уголовного права также были высказаны критические замечания. Так, Н.С. Алексеев считал, что такое название главы может привести к неправильному пониманию, будто «деятели транспорта органически присущи какие-то преступления» [2, с. 23]. И.М. Тяжкова пишет, что «...название главы «Транспортные преступления» не отражает специфики деяний, может быть сделан ошибочный вывод об отнесении к данной группе преступлений любых деяний, связанных с транспортом» [3, с. 571-572]. Однако следует отметить, что в современной науке сочетание «транспортные преступления» употребляется не реже, чем сочетание «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», а, возможно, и чаще. Тем не менее, для современного российского уголовного закона скорее свойственно называть разделы и главы с упоминанием объекта уголовно-правовой охраны (против жизни и здоровья, против общественной безопасности, против собственности и т.п.). Название главы «Транспортные преступления», как и, например, «Преступления в сфере экономической деятельности» допустимо и не ввело бы в заблуждение правоприменителей и научное сообщество, но в контексте действующего уголовного закона название гл. 27 УК РФ выглядит предпочтительнее и логичнее.

В настоящее время в научной литературе можно найти критические замечания и по законодательной технике, и по содержанию гл. 27 УК РФ.

Предполагается, что в статьях гл. 27 УК РФ описаны признаки преступных деяний, имеющих общий объект уголовно-правовой охраны: безопасность движения и эксплуатации транспорта. Этот объект является основным для данной группы преступлений. Как указано в научной литературе, «выделение в дефиниции объекта преступления уже само по себе ограничивает виды деяний, относимых к числу транспортных преступлений. Не замечать этого – значит игнорировать выделение соответствующих глав Особенной части УК РФ исходя из объекта преступления» [4, с. 64]. Однако до настоящего времени ведутся дискуссии о круге деяний, которые следует признавать таковыми и включать в гл. 27 УК РФ.

В 2021 г. в главе 27 УК РФ законодателем объединено 11 статей. В доктрине уголовного права не все исследователи согласны с тем перечнем транспортных преступлений, который имеется. Одни исследователи предлагают увеличить число статей, другие – существенно уменьшить. Например, предлагается включить в число транспортных преступления, предусмотренные ст. 166, 211, 227 УК РФ [5, с. 246-305], а В.И. Жулев дополняет список ст. 218, 252, 281 УК РФ [6, с. 30]. А.Ю. Пожарский предлагает включить 8 новых статей в гл. 27. Среди них, например, ст. 264.2 о передаче управления транспортным средством лицу, не способному обеспечить безопасность транспортного средства; ст. 267.3 о применении насилия на борту воздушного судна; ст. 267.4 о забрасывании твердыми предметами, обстрел движущегося поезда, ослепление пилота воздушного судна [7, с. 250]. А.И. Коробеев и А.И. Чучаев предлагают исключить из главы ст. 270, 271 и 271.1 УК РФ, поскольку в них иной объект [8, с. 250]. Р.О. Долотов пишет не только о переименовании главы в «Преступления против транспортной безопасности», но и сокращении ее объема до 10 статей [9]. Л.В. Горбунова полагает, что число статей о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта равно пяти [10, с. 93]. При создании главы Особенной части УК РФ законодатель должен выдержать критерий, положенный в основу объединения статей: общность объекта уголовно-правовой охраны. Он не всегда легко и однозначно определяется. О чем и свидетельствует такое разнообразие мнений в доктрине. Но в некоторых случаях очевидно, что

деяния посягают на иные общественные отношения. В доктрине в качестве признаков транспортных преступлений называют: объект преступления, предмет преступления, сферу совершения преступления (взаимоотношения человека и транспорта); способ причинения вреда [8, с. 174]. Исходя из этих характеристик, следует определять круг деяний, относимых к транспортным преступлениям. Законодатель должен стремиться не к увеличению числа статей, а скорее к оптимизации содержания главы. Выделять отдельные статьи в зависимости не от вида транспорта, а от характера деяния. По возможности создавая общие нормы для всех видов транспорта.

Глава 27 УК РФ является самостоятельным компонентом Особенной части УК РФ, но в то же время она является частью системы и должна обладать ее свойствами. В главу Особенной части не должны быть включены положения, противоречащие Общей части УК РФ. Обратим внимание лишь на некоторые особенности главы 27 УК РФ. Так, чч. 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ являются примером законодательного противоречия. В них указаны формы соучастия в неосторожном преступлении, что недопустимо по Общей части УК РФ. Логичным было бы исключить наличествующее противоречие из действующего уголовного закона.

Тенденция законодателя на усиление репрессий в отношении лиц, совершающих транспортные преступления, привела к тому, что санкции статей за совершение неосторожных преступлений сопоставимы с санкцией за совершение убийства. Ведущие ученые в области транспортных преступлений А.И. Коробеев, А.И. Чучаев справедливо отмечают, что «современный российский законодатель возвращает нас из века нынешнего в середину века минувшего, когда по УК РСФСР 1960 г. неосторожные транспортные преступления карались столь же сурово» [11, с. 55]. Законодатель должен стремиться к совершенствованию уголовного закона, учитывать недочеты прошлых актов и новые вызовы, прогнозировать будущее, оценивать существующие в доктрине концепции, а не возвращаться к прошлому. Тем более, новые вызовы уже имеются. С развитием искусственного интеллекта и включения его в повседневную жизнь общества актуальным является вопрос об урегулировании отношений с беспилот-

ным транспортом [12]. В науке уже предложены модели статей об уголовной ответственности за такого рода транспортные преступления [13].

Подводя итоги, следует отметить, что объединение деяний, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта, является логичным и обоснованным. Однако путь увеличения числа статей не является обоснованным. Законодатель должен стремиться к оптимизации содержания главы и исключительно противоречий с действующим законодательством и внутри самого уголовного закона. В будущем законодателю предстоит переосмыслить и определиться с кругом деяний, которые должны войти в число транспортных преступлений, в том числе, с учетом развития и искусственного интеллекта.

Библиографический список

Преступление и наказание. Комментарий к проекту Уголовного кодекса России. – М.: Бек, 1993. – 630 с.

Алексеев Н.С. Транспортные преступления / Н.С. Алексеев. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1957. – 147 с.

Курс уголовного права: в 5 т. Т. 4. Особенная часть. – М.: Зерцало-М, 2002. – 672 с.

Пожарский А.Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие): дис. ... канд. юрид. наук / А.Ю. Пожарский. – М.: 2016. – 224 с.

Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность / А.И. Коробеев. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – 406 с.

Жулев В.И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства / В.И. Жулев. – М.: Спарк, 2001. – 190 с.

Чучаев А.И. Транспортные преступления. Понятие, виды, характеристика / А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский. – М.: Проспект, 2019. – 256 с.

Коробеев А.И. Транспортные преступления: проект новый – недостатки старые / А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // Актуальные проблемы российского права. – 2019. – №10 (107). – С. 172–189.

Уголовный кодекс Российской Федерации (научный проект) / под ред. Н.А. Лопашенко. – М.: Юрлитинформ, 2019. – 320 с.

Горбунова Л.В. К вопросу о системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Л.В. Горбунова // Марийский юридический вестник. – 2015. – №1 (12) . – С. 90–93.

Коробеев А.И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? / А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // Уголовное право. – 2019. – №5. – С. 48–58.

Фокин М.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных мобильных средств / М.С. Фокин, Н.С. Рязанов // Актуальные проблемы российского права. – 2018. – №1 (86). – С. 103–109.

Коробеев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А.И. Коробеев, А.И. Чучаев // Lex russica. – 2019. – №2. – С. 9–28.