

УДК 343.346.2

DOI: 10.34670/AR.2023.86.84.064

Предмет преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта

Смирнова Полина Владимировна

Адъюнкт,
Нижегородская академия МВД России,
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород,
Анкудиновское шоссе, 3;
e-mail: polinakobzina@mail.ru

Аннотация

Уголовное законодательство вступило в новую стадию – активное использование института административной преюдиции в противодействии нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В юридической литературе ведется дискуссия о значении и месте транспортного средства как признака состава рассматриваемых преступлений. Анализ содержания уголовного закона, норм смежных отраслей права, а также состояния судебной практики, позволили выявить спорные вопросы отнесения ряда транспортных средств к числу предметов рассматриваемой категории преступлений. Определение предметов преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта имеет не только теоретическое, но и практическое значение. В условиях нарастающего темпа технического прогресса в транспортной области, правоприменитель сталкивается с трудностями по вопросу отнесения ряда транспортных средств к предмету рассматриваемых категорий преступлений, а также административных правонарушений, повторное совершение которых криминализировано. Реанимирование института административной преюдиции при установлении уголовно-правовых запретов, требует единообразного понятийного аппарата смежных отраслей права. Очевидно, что несовершенство основных понятий и терминов, используемых в нормативных правовых актах, посвященных дорожному движению, их многообразие и противоречивость порождают правовые коллизии и квалификационные ошибки.

Для цитирования в научных исследованиях

Смирнова П.В. Предмет преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 6А. С. 423-429. DOI: 10.34670/AR.2023.86.84.064

Ключевые слова

Предмет преступления, транспортные средства, уголовный закон, безопасность дорожного движения, административная преюдиция, категория права управления транспортными средствами, водитель, нарушение правил дорожного движения, административное правонарушение, спортивный инвентарь.

Введение

В период с 2014 года по настоящее время Глава 27 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта претерпела значительные изменения. Законодатель увеличил число составов преступлений указанного вида, посредством использования института административной преюдиции. В юридической литературе до настоящего времени ведутся споры о целесообразности использования в уголовном законе административной преюдиции, однако невозможно отрицать значительный превентивный эффект, достигнутый в борьбе с «пьяной аварийностью». Подтверждением служит поэтапное снижение числа дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, находившихся в состоянии опьянения и как следствие снижение тяжести их последствий [Смирнова, 2022, 113]. Подобное снижение объясняется последовательной государственной политикой в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, принятием различных Федеральных целевых программ, направленных на развитие дорожной инфраструктуры, вместе с тем очевидно, что важное значение приобрело установление уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения.

А.П. Кузнецов справедливо отмечает, что государственная политика противодействия преступлениям не может быть хорошей или плохой. Она оценивается по двум критериям: насколько она соответствует интересам общества (или определенной ее части) и насколько она способствует достижению поставленной цели и решению конкретных задач [Кузнецов, 2003, 19].

Вместе с тем, реанимирование института административной преюдиции при установлении уголовно-правовых запретов, требует большей универсальности понятийного аппарата смежных отраслей права, поскольку они являются пограничными правонарушениями административно-правового и уголовно-правового характера. Вполне обоснованно на наш взгляд утверждать, что среди остальных составных элементов преступления, предмет наиболее прочно связан с объектом преступления. Связь между этими элементами настолько глубока, что в советский период ряд ученых-исследователей выступали против их разграничения [Никифоров, 1960, 39].

Основная часть

Изучение специальной литературы и отраслевых нормативных актов позволяет сделать вывод о том, что категория транспорта законодателем понимается в двух его значениях. Узкое значение заключается в сведении транспорта к конкретному его виду: механический, железнодорожный, воздушного, морской и т.д. Широкое значение предполагает определение его как системы, состоящей из объектов транспортной инфраструктуры (например, участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей) и непосредственно самих транспортных средств.

В плане изучения преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, следует отметить, что предмет понимается в его узком значении – транспортное средство, что следует из заглавия ст.ст. 264, 264¹, 264², 264³ УК РФ. Вместе с тем, анализируя приведенную группу норм, можно выделить следующие проблемы. Так, диспозиция ст. 264 УК РФ к предмету преступления относит автомобиль, трамвай либо другие механические

транспортные средства. Заметим, что до 1 июля 2015 года под другими механическими транспортными средствами понимались троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства. Указанное определение предмета преступления имело ряд недоработок. Во-первых, сам перечень являлся открытым и допускал произвольное его толкование. Во-вторых, фактически понятие механическое транспортное средство законодателем раскрыто не было, что встречало сложности в процессе квалификации деяний в части отграничения от иных составов преступлений.

В настоящее время под другими механическими транспортными средствами, для целей ст.ст. 264, 264¹, 264³ УК РФ, понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Тем самым законодателем сужен круг возможных предметов преступлений рассматриваемой группы норм до наличия требования закона о необходимости получения специального права управления соответствующим транспортным средством.

Деяния, предусмотренные ст. ст. 264¹, 264², 264³ УК РФ совершаются лицом, ранее подвергнутым административно-деликтному преследованию. Исходя из административно-правовых норм Главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) под транспортным средством следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

В указанной связи, обращает на себя внимание различие трактовок транспортного средства в рассматриваемых взаимосвязанных нормативных правовых актах. Отметим, что КоАП РФ непосредственно в самом законе определяет критерии отнесения автотранспортного средства по мощности, рабочему объему двигателя и способности развивать определенную скорость к предмету административного правонарушения, в УК РФ использовано более емкое понятие, которое отсылает к законодательству о безопасности дорожного движения.

Категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право, определены Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон). Так, например, к категории «М» относятся мопеды и легкие квадрициклы, к категории «А» – мотоциклы, к категории «В» – автомобили. Рассматриваемый законодательный акт не раскрывает понятия мопеда, а понятие автомобиля определяет через максимальную массу транспортного средства и число сидячих мест.

Для определения понятия «мопед», относящегося к категории «М», следует обратиться к пункту 2.1 ПДД РФ, который определяет его как двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

Вместе с тем, до настоящего времени в правоприменительной практике возникают трудности с отнесением ряда транспортных средств к категориям «А», «А1», «В1» и «М», например, при квалификации деяний водителей, допускающих управление транспортными средствами по дорогам общего пользования, являющимися спортивным инвентарем (питбайк, кроссовый мотоцикл и др.).

Так, Правилами вида спорта «мотоциклетный спорт», утвержденных Приказом Минспорта России от 1 апреля 2019 г. № 281, установлено, что спортивный мотоцикл, снегоход, квадроцикл – спортивно-техническое средство, приводимое в движение двигателем, приспособленное для одного или более лиц, один из которых – рулевой. Таким образом, обозначенный «спортивный инвентарь» имеет сходные конструктивные характеристики с транспортными средствами, относящимися к категориям «А», «А1», «В1» и «М», при этом, первые из них формально не предназначены для движения по дорогам общего пользования, изготавливаются специально для участия в соответствующих соревнованиях, соответствующей государственной регистрации они не подлежат, и как следствие не требуют получения права управления соответствующей категории.

Анализ судебной практики показал, что в подавляющем большинстве случаев при обжаловании решений судов первой инстанции, лицами, привлекаемыми к ответственности, указывается на необоснованность отнесения спортивного инвентаря к транспортным средствам, поскольку формально для управления ими получения специального права не требуется. Вместе с тем отметим, что судебная практика выработала универсальную формулу обоснования отнесения подобного вида спортивного инвентаря как предмет рассматриваемых составов преступлений. Так, суды исходят из содержания п. 1 примечания к ст. 264 УК РФ, п. 1.2 ПДД РФ, ст. 25 Федерального закона, при этом решающее значение имеет установление факта выезда на дорогу общего пользования транспортным средством, которое подпадает под ту или иную категорию (подкатеорию) транспортных средств, определяемых ст. 25 Федерального закона, вне зависимости от фактического требования закона о получении специального права управления.

Полагаем, что формулировка автотранспортного средства, используемая в административно-правовых нормах, прямо определяющая круг транспортных средств рассматриваемого вида по рабочему объему двигателя внутреннего сгорания, максимальной мощности электродвигателя и максимальной конструктивной скорости является наиболее перспективной, поскольку минимизирует ошибочное толкование закона.

Также на территории Российской Федерации активное распространение получил новый вид транспортных средств, предназначенных для индивидуального передвижения, такие как электросамокаты, сигвеи, моноколеса и другие. Так, по данным Ассоциации операторов микромобильности продажи средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) в России за 2022 год выросли почти в два раза [Продажи..., www]. Правовая природа средств индивидуальной мобильности долгое время была объектом дискуссий как со стороны ученых-исследователей, так и со стороны правоприменителей. Исследуя сложившуюся правоприменительную практику А.Ю. Иванов отмечает, что «значительное количество решений различных судебных инстанций приравнивают физическое лицо, управляющее электросамокатом к пешеходу, реже - к лицу, управляющему велосипедом. В отдельных решениях районных судов можно обнаружить выводы о том, что по совокупности своих технических характеристик электросамокаты не могут быть отнесены к механическим транспортным средствам, велосипедам или мопедам [Иванов, 2022, 22].

Рассматривая правовая неопределенность разрешена постановлением Правительства РФ от 06 октября 2022 г. № 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», которым введено понятие средства индивидуальной мобильности, а также уточнение, в соответствии с которым они не входят в категорию механических транспортных средств.

Анализируя систему уголовно-правового воздействия на отношения в области безопасности дорожного движения, учитывая административно-деликтный характер ряда норм, следует рассмотреть складывающуюся судебную практику в вопросе квалификации действий лиц, управляющих электросамокатами мощностью свыше 0,25 кВт. Заметим, что к категории «М» – мопеды относятся транспортные средства с мощностью электродвигателя свыше 0, 25 кВт и менее 0,4 кВт.

Так, постановлением мирового судьи судебного участка № 9 Центрального района г. Челябинска от 02 июня 2022 года № 12-541/2022, О. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ, за то, что 02 июня 2022 г. он управлял транспортным средством электросамокат марки KugooKirinM2+, приводимым в движение электродвигателем, мощностью 0,35 кВт, будучи лишенным права управления транспортными средствами. Судом первой инстанции электросамокат отнесен к категории «М». Постановлением Верховного Суда Российской Федерации от 18 апреля 2023 г. дело направлено на новое рассмотрение, поскольку в материалах дела отсутствовали данные, указывающие на то, что электросамокат является мопедом, соответственно транспортным средством, в том смысле, который ему придается правовыми нормами.

Проведенный анализ правовых норм в области дорожного движения показывает, что отнесение СИМ мощностью свыше 0,25 кВт к категории транспортных средств, на управление которым требуется водительское удостоверение категории «М» – мопеды, является необоснованным. Так, ПДД РФ, раскрывая понятие мопеда, определяет его как механическое транспортное средство. В свою очередь понятие механического транспортного средства в силу прямого указания закона не распространяется на средства индивидуальной мобильности.

Таким образом, средства индивидуальной мобильности вне зависимости от мощности электродвигателя, не являются предметом преступлений, предусмотренных ст.ст. 264, 264¹ и 264³ УК РФ, при этом, в случае нарушения правил безопасности движения, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью квалификацию следует производить по ст. 268 УК РФ, предусматривающей ответственность для иных участников движения, не включенных в круг субъектов.

Заключение

Определение предметов преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта имеет не только теоретическое, но и практическое значение. В условиях нарастающего темпа технического прогресса в транспортной области, правоприменитель сталкивается с трудностями по вопросу отнесения ряда транспортных средств к предмету рассматриваемых категорий преступлений, а также административных правонарушений, повторное совершение которых криминализировано.

Реанимирование института административной преюдиции при установлении уголовно-правовых запретов, требует единообразного понятийного аппарата смежных отраслей права. Очевидно, что несовершенство основных понятий и терминов, используемых в нормативных

правовых актах, посвященных дорожному движению, их многообразию и противоречивость порождают правовые коллизии и квалификационные ошибки. Заметим, что в настоящей работе акцентировано внимание лишь на некоторых видах транспортных средств, вместе с тем их круг значительно шире. Кроме того, законодателем до настоящего времени не определены меры уголовной и административной ответственности за причинение вреда беспилотными транспортными средствами.

Библиография

1. Апелляционное постановление Верховного суда Республики Саха (Якутия) от 09.02.2021 по делу № 22-111/2021.
2. Елагина А.С. Интерпретация трендов уровня преступности: нормальные и шоковые изменения // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 11А. С. 144-152.
3. Иванов А.Ю. К вопросу о допуске колесных транспортных средств к эксплуатации по автомобильным дорогам // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 20-23.
4. Кузнецов А.П. Государственная политика противодействия налоговым преступлениям: проблемы формирования, законодательной регламентации и практического осуществления. Нижний Новгород, 2003. 373 с.
5. Никифоров Б.С. Основы уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик. Важный этап в развитии советского права // Труды научной сессии ВШЮН. М., 1960. С. 28-47.
6. Постановление Верховного Суда РФ от 18.04.2023 № 48-АД23-8-К7.
7. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 30.09.2022 № 16-5397/2022.
8. Постановление Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 04.10.2022 № 77-5052/2022.
9. Продажи средств индивидуальной мобильности в 2022 году выросли почти в два раза. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17151691/amp>
10. Смирнова П.В. Криминализация деяний, связанных с повторным управлением транспортным средством водителем, не имеющим либо лишенным права управления транспортными средствами // IUS PUBLICUM ET PRIVATUM. 2022. № 2 (17). С. 108-115.

The subject of crimes against traffic safety and transport operation

Polina V. Smirnova

Adjunct,
Nizhniy Novgorod Academy of the Ministry of Interior of Russia,
603950, 3, Ankudinovskoe highway, Nizhniy Novgorod, Russian Federation;
e-mail: polinakobzina@mail.ru

Abstract

Criminal legislation has entered a new stage, the active use of the institution of administrative prejudice in countering violations of traffic rules and the operation of vehicles. In the legal literature, there is a discussion about the meaning and place of the vehicle as a sign of a crime. The study of the content of the criminal law norms devoted to transport crimes, the norms of related branches of law, as well as the analysis of the state of judicial practice, made it possible to identify the mechanism for determining the subject of a traffic crime, to determine the controversial issues of classifying a number of vehicles as subjects of the considered category of crimes. Determining the subjects of crimes against road safety and transport operation is not only of theoretical but also of practical importance. In the context of the increasing pace of technological progress in the transport field, the law enforcement officer is faced with difficulties in classifying a number of vehicles as the subject of the categories of crimes under consideration, as well as administrative offenses, the

repeated commission of which is criminalized. Resuscitation of the institution of administrative prejudice in the establishment of criminal law prohibitions requires a uniform conceptual apparatus of related branches of law. It is obvious that the imperfection of the basic concepts and terms used in regulatory legal acts on road traffic, their diversity and inconsistency give rise to legal conflicts and qualifying errors.

For citation

Smirnova P.V. (2023) Predmet prestuplenii protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transporta [The subject of crimes against traffic safety and transport operation]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13 (6A), pp. 423-429. DOI: 10.34670/AR.2023.86.84.064

Keywords

Subject of crime, vehicles, criminal law, traffic safety, administrative prejudice, category of the right to drive vehicles, driver, violation of traffic rules, administrative offense, sports equipment.

References

1. *Apellyatsionnoe postanovlenie Verkhovnogo suda Respubliki Sakha (Yakutiya) ot 09.02.2021 po delu № 22-111/2021* [Appeal ruling of the Supreme Court of the Republic of Sakha (Yakutia) dated February 9, 2021 in case No. 22-111/2021].
2. Elagina A.S. (2018) Interpretatsiya trendov urovnya prestupnosti: normal'nye i shokovye izmeneniya [Interpretation of crime trends: normal and shock changes]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 8 (11A), pp. 144-152.
3. Ivanov A.Yu. (2022) K voprosu o dopuske kolesnykh transportnykh sredstv k ekspluatatsii po avtomobil'nym dorogam [To the question of the admission of wheeled vehicles to operation on highways]. *Administrativnoe pravo i protsess* [Administrative law and process], 8, pp. 20-23.
4. Kuznetsov A.P. (2003) *Gosudarstvennaya politika protivodeistviya nalogovym prestupleniyam: problemy formirovaniya, zakonodatel'noi reglamentatsii i prakticheskogo osushchestvleniya* [State policy of combating tax crimes: problems of formation, legislative regulation and practical implementation]. Nizhny Novgorod.
5. Nikiforov B.S. (1960) Ostovy ugolovnogo zakonodatel'stva Soyuza SSR i soyuznykh respublik. Vazhnyi etap v razvitii sovetского prava [Bases of the criminal legislation of the USSR and the union republics. An important stage in the development of Soviet law]. In: *Trudy nauchnoi sessii VIYuN* [Proceedings of the scientific session of the All-Union Institute of Legal Sciences]. Moscow.
6. *Postanovlenie Sed'mogo kassatsionnogo suda obshchei yurisdiktsii ot 30.09.2022 № 16-5397/2022* [Resolution of the Seventh Court of Cassation of General Jurisdiction dated September 30, 2022 No. 16-5397/2022].
7. *Postanovlenie Shestogo kassatsionnogo suda obshchei yurisdiktsii ot 04.10.2022 № 77-5052/2022* [Resolution of the Sixth Court of Cassation of General Jurisdiction dated 04.10.2022 No. 77-5052/2022].
8. *Postanovlenie Verkhovnogo Suda RF ot 18.04.2023 № 48-AD23-8-K7* [Resolution of the Supreme Court of the Russian Federation of April 18, 2023 No. 48-AD23-8-K7].
9. *Prodazhi sredstv individual'noi mobil'nosti v 2022 godu vyrosli pochti v dva raza* [Sales of personal mobility aids almost doubled in 2022]. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/17151691/amp> [Accessed 05/05/2023]
10. Smirnova P.V. (2022) Kriminalizatsiya deyanii, svyazannykh s povtornym upravleniem transportnym sredstvom voditelem, ne imeyushchim libo lishennym prava upravleniya transportnymi sredstvami [Criminalization of acts related to repeated driving by a driver who does not have or is deprived of the right to drive vehicles]. *IUS PUBLICUM ET PRIVATUM*, 2 (17), pp. 108-115.