ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 5 - 2016

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОСИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

Содержание

Теория и методология транспортного права и транспортной безопасности

Жовтун Д. Т.
Теоретический статус понятия транспорта в познании социальных систем 4
Кушнир А. М., Дмух А. Н.
Актуальные проблемы обеспечения энергетической безопасности российской экономики 8
Шумаев В. А.
Инновационные виды трубопроводного транспорта 14

Интеллектуальная собственность на транспорте

Борисова С. В., Мязитова Н. Р.
Правовой режим создания и использования служебных и инициативных объектов патентного права на железнодорожном транспорте 22

Статистика транспортных преступлений

Груздева Л. М.
Анализ состояния и структуры преступности на транспорте в Российской Федерации за 2013—2015 годы 34

Налогообложение в сфере транспорта и транспортных услуг

Николаева И. Г.
Налогообложение услуг по международной перевозке товаров: налог на добавленную стоимость при оказании транспортных услуг иностранными компаниями 39
Кривцов О. Ф., Гребеник В. В.
Особенности исчисления и уплаты транспортного налога в Москве в 2016 году 47

Транспортное право и транспортное образование

Ивакин В. И.
Понятие, предмет, система и основные институты учебной дисциплины «Правовой режим земель железнодорожного транспорта» 53

Уголовный процесс на транспорте

Духно Н. А., Буранова Н. С.
Понятие, критерии и особенности пределов доказывания
в уголовном судопроизводстве 59
Антонов О. А.
Многозначность истины в уголовном процессе 73

Теория и методология транспортного права и транспортной безопасности

УДК 316.3:656

© Жовтун Дмитрий Тимофеевич
— доктор философских наук, профессор кафедры «Общественные науки и профессиональная коммуникация» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ СТАТУС ПОНЯТИЯ ТРАНСПОРТА В ПОЗНАНИИ СОЦИАЛЬНЫХ СИСТЕМ

Аннотация. Транспорт представляет собой важнейший компонент любой социальной системы и социума в целом. По уровню развития транспорта, эффективности выполнения его основных функций, по состоянию транспортных артерий можно судить об уровне развития общества. Транспорт сегодня является одной из ведущих отраслей материального производства и определяет основу международного разделения труда, способствует углублению специализации и кооперации, и соответственно, интеграционных процессов.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, транспортные средства, транспортная инфраструктура.

© Gowton Dmitry
— doctor of philosophical Sciences, Professor of the Department of Social science and professional communication Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II

THE THEORETICAL STATUS OF THE CONCEPT OF TRANSPORT IN THE KNOWLEDGE OF SOCIAL SYSTEMS

Abstract. Transport is a critical component of any social system and society as a whole. The level of development of transport, the efficiency of the implementation of its core functions, as transport arteries can judge the level of development of society. Transport today is one of the leading sectors of material production and determines the basis of international division of labor, contributes to the deepening of specialization and cooperation, and integration processes.

Key words: transport, transport system, transport facilities, transport infrastructure.

Историю развития человеческого общества, смену его цивилизаций и исторических эпох можно рассматривать сквозь призму развития транспорта, существенно влияющего на все сферы жизни общества.

В глобальном смысле все транспортные средства, транспортная инфраструктура, пути сообщения, предприятия, работающие в сфере транспортных услуг, образуют мировую транспортную систему, которая является кровеносной системой мирового хозяйства. При этом транспортное сообщение имеет тенденцию к расширению границ, увеличению скорости передвижения и возникновению новых возможностей транспортировки и усложнению своей структуры.

В современных условиях транспортные системы характеризуются строгой регламентацией организации транспортных путей, усложнением системы доставки грузов и пассажиров. При этом физическое расстояние становится все менее важным параметром, что привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа — транспортным комплексам, которые образовали единую глобальную сеть.

Сегодня высказывается мнение, что наша страна «проспала» технологическую революцию и нас накрывает волна «инфраструктурной» революции в мировом хозяйстве. Повсюду сети, сети — в информационной среде — Интернет, в финансовой — банковские сети, в энергетике — сети электропередач и т.д. и т.п. Принцип постоянно функционирующих сетей известен давно, но на транспорте пока не получил должного воплощения, чему мешает сама философия транспорта, которая не выходит за рамки декларации единой транспортной системы страны, продолжающей жить по законам отдельных видов транспорта.

Переход мировой экономики к постиндустриальному типу развития, процесс глобализации в целом во многом определяется состоянием мирового транспорта. В подтверждение этому можно привести некоторые функции транспорта. Одна из них — *интеграционная* функция, которая реализуется посредством формирования единой сети транспортных маршрутов и выражается в углублении интеграционных процессов на межрегиональном, межгосударственном и глобальном уровнях.

Следующая функция — *стимулирующая* экономический рост и мультипликативный эффект влияния транспорта на экономическое развитие.

Совершенно очевидна *структурообразующая* функция — транспортный комплекс участвует в формировании структуры мирового производства, в размещении производительных сил и ценообразовании товарных и культурных услуг. В узловых точках транспортной сети — хабах (перекрестках транспортных артерий) создаются условия для возникновения городов с целью обеспечения объектов инфраструктуры.

С вышеперечисленными функциями транспорта связана *социальная* функция — предоставления равного доступа всем членам общества к социально-экономической инфраструктуре через повышение степени транспортной доступности и вытекающая отсюда, как итоговая, *индика-*

тивная функция, показывающая наличие взаимосвязи между транспортом и уровнем жизни — высокий уровень развития транспортной инфраструктуры находятся в корреляции с общим уровнем экономического развития общества.

Из вышеизложенных суждений следует, что сегодня требуется более широкое понимание транспорта и его роли в жизни общества и человека. Это требует более внимательного, более глубокого осмысления самого понятия «транспорт» в теоретических построениях по поводу развития и перспектив современного социума.

Первые шаги в этом направлении уже делаются, даны робкие дефиниции на философском, социологическом и культурологическом уровне, предложена классификация транспорта.

Определения, которые встречаются в словарях, энциклопедиях и учебной литературе, отражают главным образом социально-экономические аспекты транспорта. Например, в БСЭ говорится: «*Транспорт* (от лат. *transporto* — переношу, перемещаю, перевожу) — в общем смысле перемещение людей и грузов; одна из важнейших областей общественного производства». Однако понятие транспорта нельзя сводить только к транспортной системе как таковой или отдельной его составляющей.

На современном этапе развития социальной теории и практики такая трактовка понятия представляется узковатой, недостаточной, неполной. Необходимо выйти на новый уровень понимания транспорта как социального явления в целом, как средства коммуникации, превращающей разрозненное множество объектов в единое множество в систему целостности, как средство преодоления пространства и времени (здесь имеется в виду возрастание скоростных параметров транспорта).

С философской точки зрения транспорт как социальный феномен является одним из важнейших человеческих экзистенциалов, способом и местом бытия человека — без транспорта нет человека. Современный человек значительную часть своей жизни проводит на транспорте разного вида — в метро, автомобиле, железнодорожных поездах, воздушных и водных судах.

Таким образом, теоретический статус понятия «транспорт» обусловлен его содержательной емкостью, многослойностью, многоаспектностью. Смыслообразующим корнем данного понятия выступает «транс», роднящий его с философским понятием трансцендирование, трансцендентность (от лат. *transcendentes* — перешагивающий, выходящий за пределы).

Если трансцензус, трансценденция в философии означает выход, перемещение за пределы реального мира или явления в другое измерение, то «транспорт» означает перемещение, передвижение с вполне определенной целью, побуждаемое определенной человеческой потребностью — экономической, технической, культурной, т.е. обусловленное реальной человеческой практикой.

В связи с этим понятие транспорта необходимо трактовать более ши-

роко, наполнять его более широким смыслом, рассматривать его не только в экономическом, техническом, но и социально-гуманитарном измерении, как социокультурный феномен. Важно посмотреть на транспорт как на форму преобразования и освоения мира. Например, проанализировать понятие транспорта в контексте коммуникативного общества, разработанном немецким философом Юргеном Хабермасом.

Много открытий можно сделать в области психологии, этики транспорта, содержащих в себе проблемы должных образцов поведения и как источников конфликтов (экономических, юридических), проблем безопасности и терроризма и т.д.

Немало интересного можно обнаружить в эстетическом измерении транспорта — современные транспортные средства являются не только результатом технических достижений, но и настоящими шедеврами современного искусства, эстетическими ценностями.

Таким образом, для выявления предметной области значений понятие транспорта следует рассматривать в едином «категориальном кусте», в «семье терминов» (Людвиг Витгенштейн) — коммуникация, инфраструктура, связь, общение, сети, артерии, трансляция, комплексы, системы и другие близкие ему по смыслу слова.

За каждым из этих смежных понятий содержательно присутствует определенная реальная практическая функция транспорта, предстающего перед нами как важнейший фактор и продукт развития человеческого общества.

УДК 332.1:338.246

© Кушнир Андрей Михайлович
— доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института Московского
государственного университета путей сообщения
Императора Николая II

© Дмух Александр Николаевич
— кандидат экономических наук

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация. Представленная статья посвящена изучению экономических аспектов энергетической безопасности Российской Федерации. Как известно, наша страна относится к числу наиболее обеспеченных природными ресурсами государств. Между тем суровые климатические условия и обострение конкурентной борьбы на глобальных рынках XXI в. превращают энергетическую безопасность в ключевой фактор экономического развития национальной экономики.

Ключевые слова: энергоемкость, удельная энергоемкость, энергоэффективность, энергосбережение, энергопотребление, энергетическая безопасность.

© Kushnir Andrey
— doctor of economy, professor, professor the department
«Customs law and customs organization» Law Institute
of the Moscow state transport University
of Emperor Nicholas II

© Dmukh Alexander
— PhD in economy

CURRENT PROBLEMS OF ENERGY SECURITY OF THE RUSSIAN ECONOMY

Abstract. The article is devoted to the study of economic-sky aspects of energy security of the Russian Federation. As you know, our country is among the wealthiest natural and governmental resources of the States. Meanwhile, severe climatic conditions and growing competition in the

global markets of XXI century make energy security a key factor of economic development of the national economy.

Key words: energy intensity, energy intensity, energy effectiveness, energy saving, energy consumption, energy security.

Обеспечение энергетической безопасности экономики России является необходимым условием ее экономического развития. В Указе Президента РФ от 4 июня 2008 г. № 889 «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики» сформулировано требование уменьшить энергоемкость валового внутреннего продукта (ВВП) России к началу третьего десятилетия XXI в. на 40% по отношению к 2007 г. Следует отметить, что это отнюдь не означает снижения объема энергопотребления. В данном случае речь идет о снижении удельной энергоемкости.

Известно, что энергоемкость российского ВВП превышает в несколько раз показатели развитых стран. Хорошо это или плохо, и в каких случаях объективно об этом можно говорить только при приведенных к «единому знаменателю» понятиях, методах и способах оценки соответствующих показателей?

Рассмотрение проблемы энергоэффективности как экономики в целом, так и отдельных хозяйствующих субъектов предполагает использование определенного понятийно-категориального аппарата. В Федеральном законе от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» даны определения понятий энергосбережения и энергетической эффективности: энергосбережение — реализация организационных, правовых, технических, технологических, экономических и иных мер, направленных на уменьшение объема используемых энергетических ресурсов при сохранении соответствующего полезного эффекта от их использования; энергетическая эффективность — характеристики, отражающие отношение полезного эффекта от использования энергетических ресурсов к затратам энергетических ресурсов, произведенным в целях получения такого эффекта применительно к продукции, технологическому процессу, юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю.

Характеристикой, мерой, численным выражением энергетической эффективности выступает удельная энергоемкость, которая является величиной расходования энергии (топлива), связанной с производством единицы продукции. При этом сама энергоемкость в широком смысле представляется как «полная величина энергии или топлива, израсходованного на изготовление определенного объема продукции, включающая расход на добычу, транспортировку, переработку полезных ископаемых и производство сырья, материалов и деталей с учетом коэффициентов использо-

вания сырья и материалов»[1].

В более узком технико-экономическом понимании энергоемкость — это «величина потребления энергии и (или) топлива на основные и вспомогательные технологические процессы изготовления продукции, выполнение работ, оказание услуг на базе заданной технологической системы»[2].

В макроэкономическом представлении энергоемкость — это энергоемкость ВВП (ВРП). Ее можно измерить в тоннах условного топлива по угольному или нефтяному эквиваленту в расчете на тысячу денежных единиц (руб., долл. США). Это удельная энергоемкость ВВП, дающая характеристику сравнительного положения соответствующих экономических систем.

При рассмотрении проблемы энергоэффективности важно не подменять широкого понятия энергоэффективности его частным случаем — энергосбережением.

Содержательную разницу между повышением энергоэффективности и энергосбережением можно выразить следующим образом: энергосбережение — это уменьшение затрат энергии при сохранении исходного эффекта, а энергоэффективность — увеличение ранее достигнутого эффекта при сохранении исходных затрат энергии.

Уменьшение энергоемкости валового продукта, повышение его энергоэффективности является более важным процессом по сравнению с процедурой энергосбережения, поскольку приводит к качественному, инновационному развитию экономики, отрасли, компании, тогда как энергосбережение характеризует оптимизацию производственных процессов на уже достигнутом уровне их развития.

При этом нужно понимать, что объем потребления энергии сам по себе ничего не может сказать об энергоэффективности компании безотносительно анализа объема, номенклатуры и качества выпускаемой ею продукции, оказанных услугах и выполненных работах. Известно, что многие инновационные проекты на начальном этапе своего внедрения требуют повышенных затрат энергоресурсов. В связи с этим технологически развитая и успешная компания может потреблять энергии существенно больше, чем остальные компании конкуренты. Данный случай свидетельствует о том, что энергосбережение, как простая экономия энергии, не всегда корреспондируется с экономической целесообразностью.

На уровне компании повышение энергоэффективности может достигаться (помимо повышения КПД оборудования, снижения уровня энергопотерь, совершенствования технологических процессов) путем совершенствования менеджмента, изменения продуктовой стратегии, вариаций операционного цикла, что позволяет в итоге увеличивать прибыль предприятия, его капитализацию.

---

[1] URL: http://www.slaviza.ru/508-energetichskaya-effektivnost-ekonomiki.html.

[2] URL: http://ugraces.ru/wp-content/uploads/2012/06/booklet.pdf.

Практика применения укрупненных критериев оценки энергоэффективности дает не совсем полную картину представления о качестве достигнутого эффекта. Определение энергоемкости ВВП в качестве критерия оценки энергетической эффективности экономики дает лишь общее представление о соответствующем эффекте. При оценке энергоэффективности важно понимать ее развернутую характеристику, в том числе стоимостную оценку единицы измерения затрачиваемой энергии и производимой продукции. Применение при расчете энергоемкости ВВП просто условного эквивалента (нефтяной эквивалент, условное топливо) или простое выражение энергии в калориях или джоулях не дает представления о качестве используемой энергии и, соответственно, о стоимостном, экономическом эффекте. Известно, к примеру, что использование природного газа в промышленности эффективнее, нежели аналогичное использование энергетического эквивалента торфа.

Наряду с таким укрупненным критерием, как энергоемкость ВВП, для целей исследования проблем энергоэффективности экономики могут использоваться частные показатели, такие как: энерговооруженность труда, потребление электроэнергии на душу населения. По данным Центра гуманитарных технологий Россия по такому показателю, как потребление электроэнергии на душу населения, по результатам 2011 г. в рейтинге из 135 стран мира занимает 28 место. Первую тройку лидеров в данном рейтинге занимают Исландия, Норвегия, Кувейт[1]. Сравнение показателей энергопотребления стран показывает, что чем выше уровень энергопотребления на душу населения, тем выше, как правило, уровень социально-экономического развития страны, выше уровень доходов населения, и соответственно, уровень его жизни.

В настоящее время ООН активно использует новые оценки роста экономик и, соответственно, благополучия населения. К примеру, применяется индекс человеческого развития. В этом случае существующие укрупненные показатели развития традиционной энергетики перестают быть автоматическими индикаторами роста благополучия населения.

Каковы же основные причины низкой энергоэффективности экономики России? Основные из них — это расточительность и отсталые технологии, в том числе в ее важнейшей структурной составляющей — топливно-энергетическом комплексе (ТЭК).

Отрасли ТЭК тесно связаны со всеми отраслями экономики России, являются исходной базой развития целого ряда промышленных комплексов, в том числе нефтехимических, газопромышленных, электроэнергетических.

Сегодня в отраслях ТЭК наблюдается «высокий уровень морального и физического износа основных фондов (в угольной и нефтедобывающей

[1] URL: www.Grandars.ru>>География>>Межотраслевые комплексы (Энциклопедия экономиста).

промышленности исчерпан проектный ресурс более 50% оборудования, в газовой промышленности — более 35%, свыше половины магистральных нефтепроводов эксплуатируется без капитального ремонта 25—35 лет). ТЭК продолжает негативно влиять на окружающую среду (на долю комплекса приходится 50% выбросов вредных веществ в атмосферу, 40% сточных вод, более 30% твердых отходов от всех потребителей)»[1].

Решение проблемы энергооэффектиности экономики предполагает решение проблемы эффективного функционирования ТЭК. Для решения данной проблемы естественно требуются инвестиции.

Наряду с проблемами ТЭК существенной причиной низкой энергоэффективности экономики является ее структура в целом. Структура экономики России в настоящее время характеризуется превалированием сектора производства товаров сырьевого назначения над сектором производства товаров конечного потребления.

Страны с сырьевой экономикой потребляют больше энергии для производства продукции на один доллар США. Страны, производящие преимущественно товары конечного потребления, для получения одного доллара затрачивают примерно в 10 раз меньше энергии. В Российской Федерации производится примерно 5 млн т алюминия, практически весь он продается на мировом рынке по 2—3 тыс. долл. за 1 т. Покупатели этого алюминия изготавливают из него конкретные изделия (строительные металлоконструкции, радиаторы для автомобилей и т.п.), затрачивая при производстве 1 кг изделий примерно в 10 раз меньше энергии в сравнении с процессом получения 1 кг алюминия из бокситовой руды. Цена 1 кг готовых изделий более чем в 10 раз превосходит цену исходного сырья[2].

Проблему энергоэффективности следует рассматривать комплексно, как на стадии конечного потребления энергии, так и стадии получения энергоносителей, производства энергии и ее доставки до потребителя. Здесь и для производителя энергии (продавца), и для потребителя энергии (покупателя) актуальной является проблема снижения издержек.

Вместе с тем степень актуальности проблемы снижения издержек для производителя и потребителя энергии будет разной. Существует определенное противоречие между производителем и потребителем, суть которого в том, что производитель, в первую очередь, в силу своего особого, монопольного положения объективно не заинтересован в энергосбережении. Потребитель же, наоборот, максимально заинтересован в снижении издержек на энергоснабжение.

Исследование, проведенное сотрудниками Всемирного банка, показало: в случае осуществления мер, направленных на повышение энергоэффективности, Россия сможет ежегодно экономить порядка 45% от своего пол-

---

[1] URL: http://www.nsu.ru/rs/mw/link/Media:/22259/2_Pliaskina.pdf.

[2] *Цибульский В.* Энергетическая стратегия ведет к анорексии экономики // Независимая газета. 2016. 9 февр.

ного потребления первичной энергии. Между тем, как показывают расчеты специалистов, «для реализации потенциала повышения энергоэффективности необходимы инвестиции частных и государственных организаций, а также домохозяйств в размере 320 млрд долл. США. На уровне национальной экономики капиталовложения в энергоэффективность могут окупиться за неполных три года»[1]. Получается, что повышение энергоэффективности втрое дешевле наращивания производства энергоресурсов.

На актуальность задачи повышения энергоэффективности влияет еще один существенный аргумент — климато-экологический. Зависимость изменения климата от теплового эффекта, вызываемого сжиганием ископаемого топлива, признана как мировым научным сообществом, так и ООН. Решение данной проблемы в перспективе видится в сокращении потребления энергии, получаемой за счет углеродного топлива. Такая целевая установка предполагает развитие возобновляемых источников энергии (ВИЭ).

Таким образом энергоэффективность выступает ключевым фактором обеспечения конкурентоспособности как отдельных компаний, так и национальной экономики в целом. Энергоэффективность является одним из базисных потенциалов экономического развития и роста благосостояния людей.

В современных условиях решение проблемы энергоэффективности экономики видится посредством реализации комплекса мер при активной роли государства, основными из которых являются: структурное преобразование экономики, стимулирование предприятий, производящих товары конечного потребления, с высокой долей добавленной стоимости; повышение конкуренции на рынке энергоносителей, в том числе путем создания ВИЭ; стимулирование хозяйствующих субъектов, в частности промышленных предприятий, перешедших на энергосберегающие технологии, в том числе посредством амортизационной политики; дифференциация экологических пошлин.

Литература

1. Митрова, Т. А. Эволюция мировых энергетических рынков и ее последствия для России / Т. А. Митрова [и др.] ; под ред. А. А. Макарова, Л. М. Григорьева, Т. А. Митровой. — М. : ИНЭИ РАН АЦ, 2015.
2. Рогалев, Н. Д. Экономика энергетики : учеб. пособие для вузов / Н. Д. Рогалев. — М. : МЭИ, 2005.
3. Филиппов, С. П. Энергоэффективность российской экономики: современное состояние и перспективы / С. П. Филиппов [и др.] // Известия РАН. Энергетика. 2010. №4.
4. Цибульский, В. Энергетическая стратегия ведет к анорексии экономики / В. Цибульский // Независимая газета. — 2016. — 9 февр.

[1] URL: http://alternativenergy.ru/tehnologii/987-energoeffektivnost-sovremennoy-ekonomiki.html

УДК 629.014.6

© Шумаев Виталий Андреевич
— доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения императора Николая II,
академик РАЕН (vitshumaev@mail.ru)

ИННОВАЦИОННЫЕ ВИДЫ ТРУБОПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. На основе анализа мировых и российских разработок рекомендовано создание и использование инновационных видов трубопроводного транспорта как альтернативы железнодорожному, авиационному и автомобильному транспортам.

Ключевые слова: транспорт, трубопроводный транспорт, пневмотранспорт, вакуумный транспорт, гиперпетля.

© Shumaev Vitaly
— doctor of economic sciences, professor,
professor of the department of Customs law and customs Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II, RANS
(vitshumaev@mail.ru)

INNOVATIVE TYPES OF PIPELINE TRANSPORT

Abstract. Based on the analysis of world and Russian development recommended the creation and use of innovative types of pipeline transport as an alternative to rail, air and road transports.

Keywords: transport, pipeline transport, pneumatic transport, vacuum transport, Hyperloop.

В настоящее время осуществляется развитие рельсового транспорта, при котором совершенствуются отдельные элементы. Принципиальных прорывов не наблюдается: по-прежнему используется технология настильного строительства железных дорог, даже для скоростных поездов. Однако уже давно известны более эффективные способы. Прорыв, например, могли бы произвести качественно новые высокоскоростные, более легкие надземные магистрали, которые способны сохранить целостность территорий, водостоков, путей миграции животных и т.д. Прокладка таких

дорог может осуществляться на основе промышленного изготовления модулей с доставкой, установкой и монтажом с помощью, например, дирижабля — экономичного транспортного средства. При этом не требуется строительства технологических дорог для материального обеспечения строящейся магистрали. При строительстве железной дороги можно было бы использовать прогрессивные отечественные разработки, например, самозакрепляющиеся опоры Василия Мазура. По мере отработки надземной технологии в железнодорожном строительстве могут появиться и многоярусные железнодорожно-автомобильные магистрали [1].

Для освоения приполярных регионов России, например, специально создан скоростной высокоэффективный вид транспорта, названный наземно-воздушной амфибией (НВА). Высота ее движения от 1 до 15 м. НВА способна вертикально отрываться от жидкой или твердой поверхности и садиться на нее, что позволяет работать на любой территории. Это исключает необходимость создания дорогостоящих аэродромов. Поэтому, наряду с наземными видами транспорта, целесообразно развивать и новые, более приспособленные к местным климатическим условиям и рельефу поверхности.

Наиболее прогрессивным видом транспорта является трубопроводный, перемещающий по трубам жидкие, газообразные и твердые материалы.

История трубопроводного транспорта насчитывает несколько тысячелетий. В Древнем Египте, например, использовались гончарные, деревянные и металлические (медные и свинцовые) трубы для водоснабжения. В древнем Новгороде использовали водопровод из деревянных труб. Для передачи природного газа в Китае применяли бамбуковые трубы уже в начале нашей эры. Первые нефтепроводы построены в США в 1865 г. (длина 6 км) и в России от промыслов Баку до местных нефтеперерабатывающих заводов в 1878 г. В 1986 г. по трубопроводам транспортировалось 1/3 общего грузооборота СССР, более 2/3 топлива [2].

При трубопроводном транспорте производится перемещение как жидких и газообразных сред, так и твердых материалов в несущих средах.

Транспортировка по подземным трассам химических продуктов в 2—3 раза ускоряет его доставку. Развиваются гидротранспорт угля и рудных материалов. В 1980-х гг. в различных странах уже эксплуатировалось свыше 100 трубопроводов длиной в сотни километров, обеспечивающих транспортировку угля, железной руды, известняка, медного концентрата, фосфатов и др. Трубопроводная сеть увеличивается ежегодно в среднем на 3—4%. Значительные объемы трубопроводного строительства ведутся в США, Канаде, Западной Европе, Африке, в Латинской Америке и Австралии. Наиболее высокие темпы роста были достигнуты в СССР.

Пневматический трубопроводный транспорт является одним из наиболее прогрессивных способов внутри- и межцеховых перемещений сыпучих материалов. Возможно использование пневматического трубопроводного транспорта для доставки грузов из шахт на поверхность, гидравличе-

ского трубопроводного транспорта для подъема и транспортировки полезных ископаемых со дна морей.

Трубопроводный транспорт является одним из наиболее чистых в экологическом отношении видов транспорта. Для повышения экологической безопасности трубопроводного транспорта совершенствуется технология, применяются новые конструктивные решения, повышается надежность эксплуатации [2].

Человечество во все времена ищет альтернативные виды транспорта, в частности трубопроводного. В настоящее время такой вид транспорта с успехом используется для перекачки жидкого и газообразного материала. Широко развиваются новые направления — гидротранспорт угля и рудных материалов. Имеются, казалось бы, невероятные разработки перемещения по трубе угля в водной среде. Перспективен проект транспортной системы, представляющей собой поезд, движущийся в трубе с огромной скоростью. Актуальной задачей в современных условиях развития научно-технического прогресса является реализация на практике инновационных транспортных проектов.

Идея перемещения предметов в трубе или тоннеле с разреженным воздухом имеет длительную историю осуществления в виде пневмотранспорта. Некоторые простейшие проекты были реализованы. Так, первое письменное сообщение на бумаге было доставлено по трубе в 1792 г. в соборе Святого Стефана в Вене. В 1916 г. общемировая протяженность труб пневмопочты составляла примерно 1000 км, из которых более 400 км располагались во Франции. В настоящее время линии пневматической почты используются в госпитале Шарите в Берлине и Российской государственной библиотеке в Москве [3].

Замысел создания поезда, движущегося в тоннеле с разреженным воздухом, впервые была запатентована в 1835 г. Генри Пинкусом. Для проведения экспериментов он построил линию пневматической железной дороги вдоль Кенсингтонского канала в Лондоне. Первую действующую линию открыли в 1840 г. Сэмюел Клегг и Джозеф Самуда, она функционировала как часть дороги *Birmingham, Bristol & Thames Junction Railway*. Первая линия метрополитена в Нью-Йорке (*Beach Pneumatic Transit*) также представляла собой пневмопоезд. В 1960-е гг. она натолкнула изобретателя Лоуренса Эдвардса на идею гравитационно-вакуумного транзита.

Вакуумный поезд, или *Vactrain* — предложенный примерно 100 лет назад, но пока не реализованный высокоскоростной вид транспорта. Этот способ перемещения предполагает движение с помощью магнитной левитации внутри труб в вакууме или сильно разреженном воздухе. Отсутствие воздушного сопротивления и трения позволит двигаться с огромными скоростями (предположительно 6400—8000 км/ч, т.е. в 5—6 раз быстрее звука в воздухе) и очень дешево.

Преимуществами такого транспорта являются следующие:

- очень высокие скорости, выше чем у любого другого наземного вида

транспорта, в результате отсутствия сопротивления воздуха и трения;

- минимальный износ труб и вагонов по причине отсутствия контакта друг с другом;
- низкая стоимость поездки;
- автоматическая маршрутизация;
- возможность совмещения с обычным поездом.

Основные недостатки:

- смертельная опасность для пассажира при разгерметизации;
- высокая стоимость инфраструктуры;
- влияние помех от сильного магнитного поля на чувствительные устройства.

Предложение создания вакуумного поезда было публично обнародовано в 1909 г. в заметке, вышедшей в журнале *Scientific American* со ссылкой на неназванного читателя, который предложил организовать движение автомобилей в вакуумной трубе на основе магнитной левитации. По его расчетам, путь от Нью-Йорка до Филадельфии (136 км) занял бы только 6 минут 44 секунд, а от Нью-Йорка до Бостона (305 км) мог быть преодолен за 10 минут 4 секунд. Впоследствии неназванного читателя определили, им был американский пионер космонавтики Роберт Годдард. После его смерти в 1945 г. в найденных бумагах были обнаружены разработки прототипа вакуумного поезда, движущегося со средней скоростью 1000 миль в час (1600 км/ч). Вдова Роберта после этого подала заявки на получение патентов и получила положительное решение.

Первые в мире опыты по перемещению объекта в вакуумной трубе за счет электромагнитного поля поставил в 1911—1913 гг. в Томском технологическом институте профессор Борис Вейнберг. Капсулу в виде сигарообразного цилиндра длиной около 2,5 м и высотой 0,9 м разгоняли внутри трубы с помощью электромагнитной пушки — соленоида на станции отправления, а на станции назначения другим соленоидом ловили ее и тормозили до остановки. Вейнберг надеялся, что капсула сможет развить скорость 800—1000 км/ч. О своих идеях и проектах в этой области профессор сообщил весной 1914 г. в лекции на тему «Движение без трения» в Петербурге. Продолжение опытов Вейнберг не смог осуществить по причине начала Первой мировой войны, поскольку установка была разобрана (медь, из которой была сделана труба, была изъята для нужд страны). Короткая статья о поезде Вейнберга вышла в мартовском номере 1917 г. американского журнала *The Electrical Experimenter*. Поняв, что реализация вакуумного поезда в тогдашних условиях нереальна, ученый сменил сферу научных исследований.

В 1934 г. немецкий инженер Герман Кемпер подал заявку на получение патента на металлический снаряд, перемещающийся в трубе с помощью соленоидов. В 1939—1943 гг. в Третьем рейхе шла работа над созданием такого поезда, однако в условиях Второй мировой войны идея не была реализована.

В 1969 г. декан факультета науки и техники Университета Мэйджо из Нагои Кенойя Одзава поместил в вакуумный тоннель реактивный поезд, развивший скорость 2300 км/ч. Длина поезда составляла 220 м, диаметр 5 м. В следующем году Одзава проводил эксперименты, транспортируя на этом поезде подопытных животных.

В 2005 г. в России был выдан патент на «Сверхзвуковую наземную транспортную систему Янсуфина». Патент предполагает создание системы, при которой в случае наличия тяги, равной 200 т, транспортное средство длиной 400—450 м разгоняется до скорости 2448 км/ч за 5 минут 40 секунд. Спустя год тот же автор получил патент на «Мировую наземно-сверхзвуковую транспортную систему Янсуфина Н. Р.» длиной 30 600 км.

Китай подготавливает к осуществлению проект рельсового поезда в подземном туннеле с пониженным давлением воздуха. Предусматривается его реализовать к 2020 г. Предположительно, поезд будет способен развивать скорость около 1000 км/ч. Стоимость 1 км такой подземной дороги оценивается в 2,9 млн долл. США [3].

Планы строительства подводного Трансатлантического тоннеля для сверхзвуковых поездов на магнитной подушке вынашивает один из проектировщиков Евротоннеля американский изобретатель Фрэнк Дэвидсон. Он поставил эксперимент, в ходе которого шарик для пинг-понга разогнался в 300-метровой пластиковой трубе до скорости 200 км/ч.

В октябре 2013 г. финская компания Astronomic представила вариант строительства подводного тоннеля между Хельсинки и Таллином, в котором курсировал бы вакуумный поезд «Sonicloop» со скоростью 1600 км/ч [3].

Одним из инновационных видов транспорта является передвижение в капсулах на воздушной подушке по непрерывной трубе. При этом скорость может достигать 1000 км/ч. Инновационный проект был назван *Hyperloop* [4]. Наибольших успехов в исследованиях данного направления достиг Элон Маск. Ему принадлежит компания *Tesla Motors*, которая производит электромобили. В 2012 г. Маск задумал реализовать проект принципиально нового типа транспорта — *Hyperloop*, что можно перевести как «Гиперпетля». *Hyperloop* является одним из самых интересных высокотехнологичных проектов большого масштаба, которые намечено реализовать в ближайшем будущем. По замыслу создателя, он представляет собой замкнутую трубу-тоннель, которую предполагается разместить на пилонах высотой 100 м над землей [4]. Перемещаться по трубе будут небольшие кабины-челноки вместимостью по 28 человек. По бортам трубы предусмотрено запустить электромагнитный импульс, за счет которого кабина сможет передвигаться.

Общий вид трубопроводного пассажирского транспорта.

Во время разгона кабины предусматривается развить скорость, близкую к звуковой — около 330 м/с. При этом у пассажиров могут возникнуть неприятные ощущения — как при взлете самолета. Но и этот эффект частично предполагается компенсировать. Кабина должна быть снабжена системой всасывания воздуха впереди и соплами сзади: агрегат будет всасывать воздух перед челноком и выбрасывать его за ним, создавая, таким образом, воздушную подушку под транспортным средством, которая и смягчит неприятные ощущения пассажиров при разгоне. Челноку придается ускорение до достижения нужной скорости, а дальше он покатится за счет инерции. Судя по техническим характеристикам проекта, такая поездка должна быть вполне комфортной. В таком челноке из Лос-Анджелеса до Сан-Франциско (расстояние в 613 км) можно будет домчать за 38 минут [4].

Поездка в Гиперпетле обещает быть не только быстрой и комфортной, но и безопасной. По этим критериям трубопровод должен обойти и самолеты, и тем более автомобили. Единственное, что может быть для него опасным, — землетрясения. Однако инженеры планируют минимизировать риск за счет сооружения *Hyperloop* с учетом уже имеющихся инженерных решений, которые позволяют мостам переживать всплески сейсмической активности.

Главным достоинством Гиперпетли является фантастическая скорость, поскольку преодолеть расстояние в 600 км за неполных 40 минут не под силу никакому другому транспортному средству. На маршруте предполагается использование около 70 машин. Интервал между отправлениями в часы пик не превысит 30 секунд, поэтому долго ждать нового челнока не придется.

Однако прокладывать такие магистрали планируется только между мегаполисами, которые расположены на расстоянии около 1 тыс. км друг от друга. На более коротких дистанциях такой транспорт себя не оправдает: разница в 10 минут никого не спасет, а капитальные затраты будут очень высокие. Его можно размещать над сельскохозяйственными землями и неудобными рельефами для строительства дорог.

Указанный транспорт является капиталоемким, но экономичным в эксплуатации. Так, система всасывания воздуха позволит не тратить энергию на его сопротивление. Кроме того, в трубах будет очень слабое давление — около 1/1000 атм., что также способствует значительному снижению сопротивления движению. На трубы предполагается установить солнечные батареи. Их площадь может быть такой большой, чтобы полученной энергии хватит на обслуживание всей транспортной системы. При торможении кинетическая энергия преобразуется в электрическую и аккумулируется. Укрупненные расчеты показали, что при перевозке самолетом на каждого пассажира тратится в 20, а на автомобиле — в 17 раз больше энергии, чем при поездке на *Hyperloop*.

Смета на запуск полноценной пассажирской трассы между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско составляет 6 млрд долл. США. Если же брать на борт автомобили, капитальные затраты вырастают до 7,5 млрд долл. Кроме самого Элона проект «Гиперпетля» финансируется участниками из 20 стран. Способ финансирования, к которому прибегли организаторы строительства, называется краудстормингом: сброситься предлагают тем, кто в будущем планирует пользоваться товаром или услугой. Идеей строительства альтернативного транспорта прониклось более 10 тыс. человек и почти 400 крупных организаций из более чем 20 стран [4].

Реализацию проекта планируется начать с тестового восьмикилометрового тоннеля. Так как постройка полноценного трека — дело недешевое, к ней приступят только после того, как процесс будет до мелочей отточен на пробном. Известно, что для постройки тестового «трубопровода» уже арендована земля в Калифорнии, точнее — в Квей-Вэлли. Предполагается подготовить еще одну трассу — 1,5 км, самую короткую в проекте, которая станет полосой для отработки кабины. Гонять по трубе будут разработанные по конкурсу модели кабин, при этом людей пока сажать туда не будут. Восьмикилометровый участок дороги позволит тщательно испытать технологию до ее масштабирования. Hyperloop будет готов осуществлять пассажирские перевозки к 2018 г. В том же году планируется приступить к строительству полномасштабной версии транспортной системы.

Известно, что расстояния тормозят развитие бизнеса. Если *Hyperloop* все же построят и эта технология эволюционирует в нечто большее — транспортную сеть по всему миру, то изменится не только транспорт, но и весь бизнес и рыночные отношения. Транспортная технология, которая позволит жителям Лос-Анджелеса ездить на работу в Вегас или Сан-

Франциско, буквально сделает соседями жителей этих городов. *Hyperloop* может существенно расширить межличностную коммуникацию, а значит, и изменить способы ведения бизнеса [4].

В России, с ее большими расстояниями и большой плотностью населения, реализация проекта *Hyperloop* выглядит очень заманчивой. Между Москвой и Санкт-Петербургом расстояние составляет 634 км и добраться туда за 35—40 минут — мечта населения. За это время иногда из одного пункта в другой в одной только Москве не удается доехать.

Помимо США проектом *Hyperloop* заинтересовались десятки других стран, среди которых Китай и Объединенные Арабские Эмираты.

Обзор достижений в области трубопроводного транспорта показал наличие прогрессивных разработок как в России, так и за рубежом. Многие из них нашли практическое использование, однако широкого распространения пока не получили, поскольку не поставлена цель и не найдены пути финансирования. Однако в российской промышленности широко развиваются способы транспортировки по трубопроводу химических материалов, жидких газов, твердых материалов (угля, руды). В частности транспортировка угольной массы в воде по трубопроводу имеет значительные преимущества по сравнению с традиционным способом и может заменять мазут и газ при использовании в энергетических установках.

Представляет интерес применение в российских условиях американского проекта гиперпетли (*Hyperloop*), который пока предназначен для перемещения пассажиров в кабине со скоростью до 1000 км/час. Он имеет перспективу, несмотря на высокие капитальные вложения. Однако в эксплуатации может быть дешевым, поскольку приводом для движения предусмотрена электроэнергия, вырабатываемая солнечными батареями, расположенными на крыше транспортной трубы. Кроме того, сама труба располагается на высоте до 100 м и может проходить по прямой по различным рельефам местности, в том числе и пахотным землям.

И это не последний вариант альтернативного транспорта. Развитие его и использование будет способствовать росту производственных достижений и снижению затрат времени и средств на перемещение пассажиров и грузов.

Литература

1. Шумаев, В. А. Инновационные направления развития инфраструктуры рынка и логистики / В. А. Шумаев, С. С. Илюхина, А. А. Галушкин // Евразийский юридический журнал. — 2015. — № 9(88).

2. Трубопроводный транспорт. URL: http://www.mining-enc.ru/t/truboprovodnyj-transport.

3. Вакуумный поезд: URL: ru.wikipedia.org/wiki/.

4. Трубопроводный транспорт Hyperloop стартует в 2016! URL: http://ya2016.com/science/proekt-hyperloop-2016/.

Интеллектуальная собственность на транспорте

УДК 347.778:656.2(4)

© Борисова Светлана Валентиновна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Гражданское право и гражданский процесс»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

© Мязитова Найля Ринатовна
— студент Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СОЗДАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЛУЖЕБНЫХ И ИНИЦИАТИВНЫХ ОБЪЕКТОВ ПАТЕНТНОГО ПРАВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Данная статья посвящена изучению вопросов возникновения и правового оформления интеллектуальных прав на служебные и инициативные объекты патентного права на железнодорожном транспорте. Отмечается, что указанный круг отношений имеет два уровня правового регулирования: федеральный и локальный. Изучены понятие, общие и отличительные признаки служебных и инициативных изобретений и полезных моделей на железнодорожном транспорте, а также интеллектуальные права и обязанности их носителей — работников железнодорожного транспорта. Также исследована система стимулирования рационализаторской деятельности на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: интеллектуальная собственность, объекты патентного права, служебный объект на железнодорожном транспорте, инициативный объект на железнодорожном транспорте, интеллектуальные права и обязанности, работник-автор на железнодорожном транспорте, вознаграждение за создание и использование служебных произведений, система стимулирования изобретательской деятельности на железнодорожном транспорте.

© Borisova Svetlana
— candidate of legal Sciences, docent of Department «Civil law
and civil process» of the Law Institute of the Moscow state University
of means of communication of Emperor Nicholas II

© Mazitova Nailya
— a student of the Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II

THE LEGAL REGIME FOR THE CREATION AND USE OF SERVICE AND ACTION OBJECTS OF PATENT RIGHTS IN RAILWAY TRANSPORT

Abstract. This article is devoted to the study of the origin and legal aspects of intellectual property rights on the service initiative and the objects of patent law on railway transport. It is noted that the specified range of relationships has two levels of legal regulation: Federal and local. Examines the notion of common and distinctive features of service and initiative of inventions and utility models in railway transport, as well as intellectual rights and duties of their carriers — railway workers. Also, the analysis of incentives system for innovation in rail transport.

Keywords: intellectual property, patents, utility object in railway transport, the proactive object in railway transport, intellectual property rights and responsibilities, the employee-author on the Railways, compensation for the creation and use of works of service, incentives for inventive activity at the railway transport.

Отношения в области создания и использования интеллектуальных прав на служебные и инициативные объекты патентного права на железнодорожном транспорте имеют два уровня правовой регламентации.

С одной стороны, отношения в области создания, осуществления и защиты интеллектуальных прав на интеллектуальную собственность урегулированы на федеральном уровне. К актам федерального уровня относятся: Конституция РФ, ГК РФ (часть четвертая), некодифицированные федеральные законы (Федеральные законы от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне»; Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции»; от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»; от 30 декабря 2008 г. № 316-ФЗ «О патентных поверенных» и др.), подзаконные нормативные акты: указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, акты иных высших органов исполнительной власти, в том числе Роспатента, например, приказы Роспатента от 22 февраля 2008 г. № 32 «О деятельности коллегий палаты по патентным спорам»[1], от 14 августа 2014 г. № 122 «Об утверждении Памятки по уплате пошлин за

[1] Палата по патентным спорам реорганизована в форме присоединения к Федеральному институту промышленной собственности (распоряжение Правительства РФ от 1 декабря 2008 г. № 1791-р «О реорганизации ФГУ “Федеральный институт промышленной собственности Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам” и ФГУ “Палата по патентным спорам Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам”».

поддержание в силе патента на изобретение, полезную модель и промышленный образец, за продление срока действия исключительного права и удостоверяющего это право патента, за восстановление действия патента».

С другой стороны, рассматриваемые отношения являются объектами локального нормотворчества. На железнодорожном транспорте основным субъектом локального регулирования является преимущественно ОАО «РЖД» как управляющая холдинговая компания, которая создает блок соответствующего законодательства, которое распространяется как на ОАО «РЖД», так и государственный холдинг в целом, т.е. на зависимые и дочерние общества. Примерами локальных актов на железнодорожном транспорте являются: Концепция единой технической политики холдинга «Российские железные дороги» от 18 июля 2009 г., Патентная стратегия ОАО «РЖД» до 2030 года от 20 января 2010 г. № 74р, распоряжения ОАО «РЖД» от 1 декабря 2011 г. № 2590р «Об утверждении Положения по распределению прав на результаты интеллектуальной деятельности между ОАО “РЖД” и его дочерними и зависимыми обществами, а также третьими лицами в ходе реализации совместных инновационных проектов», от 15 октября 2013 г. № 2195р «Об утверждении Методических материалов для изобретателей холдинга “РЖД” по процедурам и правовым нормам изобретательства» и пр.

Актуальность вопросов, затрагиваемых в настоящей статье, заключается в том, что для нормального функционирования правового государства неотъемлемой задачей является надлежащая защита прав на интеллектуальную собственность (результаты интеллектуальной деятельности и средства индивидуализации юридических лиц, товаров, работ, услуг и предприятий), в том числе интеллектуальную собственность, создаваемую работниками железнодорожной отрасли. Результатом реформирования федерального железнодорожного транспорта является создание единого хозяйствующего субъекта — ОАО «РЖД» и на его основе холдинговой группы лиц. Холдинг ОАО «РЖД» является крупнейшей организацией, осуществляющей железнодорожные перевозки в нашей стране, где работают специалисты в области транспорта, включая перевозочную деятельность. И для того чтобы такая мощная корпорация всегда «шла в ногу со временем» и опережала его, ее работники постоянно создают новые прогрессивные технологии, изобретения, секреты производства и др. Именно на примере ОАО «РЖД» в рамках настоящей статьи рассматриваются вопросы создания и правового оформления интеллектуальных прав на служебные и инициативные объекты патентного права на железнодорожном транспорте.

Согласно ч. 1 ст. 44 Конституции РФ каждому гарантируется свобода литературного, художественного, научного, технического и других видов творчества, преподавания. Интеллектуальная собственность охраняется законом. Свобода творчества представляет собой право человека зани-

маться любой творческой деятельностью, выражать себя как на профессиональном, так и на любительском уровне. Конституция РФ не просто дает свободу творческому проявлению личности, но и охраняет права на его результаты, устанавливая, что интеллектуальная собственность охраняется законом. Часть четвертая ГК РФ подробно регулирует вопросы, связанные с реализацией и защитой прав на результаты интеллектуальной деятельности и средства индивидуализации[1].

Согласно ст. 1225 ГК РФ результатами интеллектуальной деятельности и приравненными к ним средствами индивидуализации юридических лиц, товаров, работ, услуг и предприятий, которым предоставляется правовая охрана (интеллектуальной собственностью), являются: 1) произведения науки, литературы и искусства; 2) программы для электронных вычислительных машин (программы для ЭВМ); 3) базы данных; 4) исполнения; 5) фонограммы; 6) сообщение в эфир или по кабелю радио— или телепередач (вещание организаций эфирного или кабельного вещания); 7) изобретения; 8) полезные модели; 9) промышленные образцы; 10) селекционные достижения; 11) топологии интегральных микросхем; 12) секреты производства (ноу-хау); 13) фирменные наименования; 14) товарные знаки и знаки обслуживания; 15) наименования мест происхождения товаров; 16) коммерческие обозначения.

Сложность правового регулирования интеллектуальных прав на произведения, созданные работниками железнодорожного транспорта, характеризуется наличием множественности субъектов, за которыми может быть признано соответствующее интеллектуальное право, а также наличием трудовых отношений, основанных на подчинении работника и властвовании работодателя.

Субъектами указанных правоотношений являются работник и работодатель. ТК РФ определяет их понятие следующим образом. Работником является физическое лицо, вступившее в трудовые отношения с работодателем. Работодателем может быть либо физическое лицо, либо юридическое лицо (организация), вступившее в трудовые отношения с работником[2]. В контексте настоящей статьи работодатель на железнодорожном транспорте — это ОАО «РЖД» как юридическое лицо, с которым работник-автор находится в трудовых отношениях. Работодателями на железнодорожном транспорте являются также зависимые и дочерние общества, имеющие статус хозяйственных обществ — ООО либо АО.

Работодатель на железнодорожном транспорте — ОАО «РЖД» берет на себя обязанность по осуществлению общего руководства, регламентации и координации изобретательской деятельности в ОАО «РЖД». Данные во-

[1] *Бархатова Е. Ю.* Комментарий к Конституции Российской Федерации. М. : Проспект, 2014. С. 73.

[2] *Наумов Р. М.* Служебные изобретения как объект правовой охраны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 10 (36).

просы находятся в ведении старшего вице-президента по инновационному развитию — главного инженера ОАО «РЖД» и Управления по вопросам интеллектуальной собственности. На уровне структурных подразделений работа по организации изобретательской деятельности осуществляется уполномоченным руководителем с привлечением патентной службы подразделения ОАО «РЖД», функции которой может выполнять отдел, группа, сектор и т.д. или сотрудник, занимающийся вопросами интеллектуальной собственности. Работники патентной службы обязаны оказывать помощь творчески активным работникам закрепленных за ними подразделений ОАО «РЖД» и обеспечивать своевременное оформление прав ОАО «РЖД» на созданные этими работниками охраноспособные результаты интеллектуальной деятельности.

Правовое регулирование возникновения и оформления интеллектуальных прав на служебные и инициативные произведения на железнодорожном транспорте, осуществляется, в частности, Положением об изобретательской деятельности в ОАО «РЖД» от 1 июня 2015 г. № 1380р. Оно разработано в соответствии с законодательством РФ и обязательно для исполнения в подразделениях аппарата управления, филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД». Причем, филиалы ОАО «РЖД» вправе разрабатывать на его основе собственные положения об изобретательской деятельности, которые согласовываются с Управлением по вопросам интеллектуальной собственности ОАО «РЖД», являющимся подразделением центрального аппарата ОАО «РЖД», ответственным за вопросы изобретательской деятельности в ОАО «РЖД.

В рамках указанного локального нормативного акта правовой режим служебного и инициативного произведения устанавливается в отношении результатов интеллектуальной деятельности в научно-технической сфере, а именно: изобретений и полезных моделей, т.е. объектов патентного права.

Согласно п. 4.1.2 Положения в качестве изобретения охраняется техническое решение в любой области, относящееся к продукту (устройству, веществу и т.д.) или способу (процессу осуществления действий над материальным объектом с помощью материальных средств), в том числе к применению продукта или способа по определенному назначению. Изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

В качестве полезной модели охраняется техническое решение, относящееся к устройству. Полезной модели предоставляется правовая охрана, если она является новой и промышленно применимой (п. 4.1.3 Положения).

Данные объекты могут признаваться служебными. Определение служебных объектов патентного права дается в ГК РФ. Так, в соответствии с п. 1 ст. 1370 ГК РФ изобретение признается служебным, если оно создано работником в тот период его деятельности, когда он выполнял свои прямые

трудовые обязанности или исполнял конкретное задание работодателя. Из указанного определения следует, что для возникновения правового режима служебных изобретений необходимо выполнение двух условий:

1) автор имеет статус работника и состоит в трудовых отношениях с работодателем;

2) автор создал изобретение в момент выполнения своих трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя.

Положение об изобретательской деятельности в ОАО «РЖД», кроме понятия служебного объекта патентного права, выделяет инициативный объект. При этом понятие «инициативный объект права интеллектуальной собственности» в ГК РФ отсутствует.

Под служебным результатом интеллектуальной деятельности (изобретением, полезной модели) понимаются указанные результаты, созданные работником в связи с выполнением своих трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя (служебный объект интеллектуальной собственности (далее — ОИС) — п. 4.2.3 Положения).

Работнику ОАО «РЖД», являющемуся автором служебного ОИС, принадлежит комплекс интеллектуальных прав и обязанностей. Так, автор имеет следующие субъективные интеллектуальные имущественные и неимущественные (преимущественно неимущественные) права:

— право авторства, т.е. право именовать себя действительным создателем ОИС. Права автора ОИС признаются на основании охранного документа (патента) и действуют на всей территории РФ. Право авторства возникает в момент создания ОИС и носит бессрочный характер, в частности, не прекращается по истечении срока действия патента;

— право на получение вознаграждения за создание, использование и содействие созданию и использованию ОИС в соответствии с действующими нормами российского законодательства и нормативными документами ОАО «РЖД»;

— право на получение нотариально удостоверенной копии патента с целью подтверждения авторства;

— право участвовать в подготовке ОИС к использованию (разработке технической документации, изготовлении и испытании опытных образцов и организации производства). В этом случае с автором должен быть заключен отдельный гражданско-правовой договор на выполнение данной работы (кроме работ, осуществляемых в порядке выполнения служебных обязанностей);

— право на получение документального подтверждения факта создания и внедрения ОИС, а также сведений, относящихся к использованию ОИС (объем, продолжительность, доход от использования, экономический эффект), учитывающихся при расчете вознаграждения. Работники патентной службы по месту работы автора обязаны по его запросу предоставлять сведения об использовании ОИС и иные права, предусмотренные законодательством РФ и Положением (п. 4.4.1).

Автор служебных ОИС обязан: а) письменно уведомить работодателя о создании ОИС в связи с выполнением своих трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя путем оформления уведомления о создании ОИС в соответствии с Порядком оформления в ОАО «РЖД» заявки на выдачу охранного документа и заявки на секрет производства (ноу-хау) в отношении результатов интеллектуальной деятельности в научно-технической сфере; б) принимать все зависящие от него меры, направленные на неразглашение его сущности; в) препятствовать опубликованию в изданиях, доступных неопределенному кругу лиц, сведений, составляющих сущность результатов интеллектуальной деятельности, до подачи заявки на выдачу патента (п. 4.5.1, 4.5.2 Положения).

Если право авторства на служебный объект, формирующее основу правообладания в системе интеллектуальных прав, принадлежит работнику (автору), то работодателю принадлежат:

— исключительное право на служебный ОИС и

— право на получение патента, если трудовым или гражданско-правовым договором между работником и работодателем не предусмотрено иное.

Также отметим, что согласно п. 4.2.4 Положения ОАО «РЖД» как работодатель является обладателем исключительного права на все ОИС, созданные работниками в связи с выполнением своих трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя.

Под инициативным результатом интеллектуальной деятельности (изобретением, полезной модели) понимаются указанные результаты, созданные автором — работником ОАО «РЖД» не в связи с выполнением своих трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя (инициативный ОИС) (п. 4.2.10 Положения).

Автору инициативного объекта патентного права принадлежат следующие имущественные и неимущественные интеллектуальные права:

— право на авторство, т.е. право именовать себя действительным создателем инициативного объекта;

— исключительное право на инициативный объект патентного права и

— право на получение патента. При этом вопросы подачи заявки на выдачу патента и внедрения инициативного ОИС решаются автором самостоятельно.

При этом по желанию автор инициативного ОИС, являющийся работником ОАО «РЖД», может передать право на подачу заявки и получение патента работодателю (ОАО «РЖД»). Для этого автор должен информировать работодателя, направив ему уведомление о создании ОИС.

Если инициативный ОИС создан автором-работником ОАО «РЖД» с использованием денежных, технических или иных материальных средств работодателя, то исключительное право на такой ОИС и право на получение патента также принадлежат автору. В этом случае автор обязан предоставить ОАО «РЖД» неисключительную лицензию без взимания плате-

жей на весь срок действия патента на данный инициативный ОИС, либо заключить договор на возмещение расходов, понесенных ОАО «РЖД» при создании инициативного объекта.

Таким образом, общим признаком, объединяющим служебный и инициативный объекты, является создание их авторами — работниками железнодорожного транспорта. Основными отличительными признаками служебного и инициативного объектов являются:

— создание инициативного объекта не в связи с исполнением служебных обязанностей или задания работодателя, т.е. по инициативе работника, а не работодателя, как это имеет место в служебном объекте;

— исключительное право и право на получение патента в случае создания инициативного объекта принадлежит работодателю — ОАО «РЖД»;

— оформление отношений работника и работодателя в случае создания инициативного объекта осуществляется не только трудовым, но и гражданско-правовым договором, предусматривающим конкретную модель взаимодействия в осуществлении интеллектуальных прав;

— право на получение вознаграждения за создание, использование и содействие созданию и использованию объекта интеллектуальной собственности принадлежит автору-работнику только служебного объекта.

Таким образом, между работниками железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» в области взаимодействия по вопросам осуществления интеллектуальных прав могут заключаться как трудовые, так и гражданско-правовые договоры. Трудовые договоры регулируют отношения между автором-работником и работодателем в случае создания служебных объектов патентного права. Так, согласно в п. 4.2.6 Положения в трудовом договоре, заключаемом между ОАО «РЖД» (работодателем) и работником, содержится требование о целесообразности включения в него условия о том, что работник признает за работодателем исключительное право на служебный ОИС, а также право на получение патента на ОИС и обязуется уведомлять работодателя о создании таких ОИС.

Гражданско-правовой договор между работником и работодателем на железнодорожном транспорте заключается в случае создания инициативного объекта. В нем автор может передать право на подачу заявки и получение патента работодателю (ОАО «РЖД»). При этом в указанный договор должны быть включены условия о выплате автору вознаграждения в размере и на условиях, аналогичных предусмотренным нормативными документами ОАО «РЖД» в отношении служебных ОИС.

На железнодорожном транспорта также возможна ситуация, когда в число авторов служебного или инициативного объектов входят лица, не являющиеся работниками ОАО «РЖД». В этом случае вопросы перехода прав на указанные объекты от таких авторов к ОАО «РЖД» регулируются также на основании гражданско-правового договора.

Вопросы, относящиеся к использованию изобретений и полезных моделей, регулируются положениями ст. 1229, 1233, 1358 и 1359 ГК РФ, а

также разд. 5 Положения. Использование служебных объектов патентного права на железнодорожном транспорте осуществляется работодателем по своему усмотрению, поскольку именно последнему принадлежит исключительное право в полном объеме. Так, ОАО «РЖД» вправе: а) использовать служебный ОИС любым законным способом; б) отчуждать (уступать) право использования любому лицу по своему усмотрению; в) подавать заявку на выдачу охранного документа и получать охранный документ на свое имя; г) передать право на получение охранного документа и исключительное право другому лицу; д) подавать заявку на выдачу охранного документа, но не получать его по зависящим от ОАО «РЖД» причинам; е) принять решение о сохранении информации о служебном ОИС в режиме коммерческой тайны.

Использование инициативных объектов патентного права на железнодорожном транспорте может осуществляться либо работником самостоятельно по своему усмотрению как обладателем исключительного права в силу закона, либо работодателем в объеме, предусмотренном гражданско-правовым договором с автором-работником.

В ОАО «РЖД» создана специальная система стимулирования изобретательской деятельности работников, которая регламентируется нормативными документами ОАО «РЖД» и включает комплекс мер материального и нематериального характера. Порядок расчета и выплаты указанных мер материального стимулирования регламентируются Положением об авторском вознаграждении в ОАО «РЖД» (утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2015 г. № 2149р), а также условиями договора в случае инициативного ОИС. В случае недостижения соглашения применяются нормы, установленные законодательством в сфере интеллектуальной собственности, а также нормативными документами ОАО «РЖД» по вопросам интеллектуальной собственности[1].

В ОАО «РЖД» устанавливаются следующие виды вознаграждений[2]:

— вознаграждение за создание служебного объекта права интеллектуальной собственности;

— вознаграждение за использование служебного объекта права интеллектуальной собственности (использованием признается предоставление третьим лицам права использования указанных результатов по лицензионному договору или передача исключительного права на данные результаты по договору об отчуждении исключительного права);

— вознаграждение за содействие созданию и использованию служебного объекта права интеллектуальной собственности.

Размер вознаграждения за *создание* служебного объекта права интеллектуальной собственности определяется в зависимости от вида служеб-

[1] См. распоряжение ОАО «РЖД» от 26 июня 2006 г. № 1282р «Об утверждении Положения об Управлении интеллектуальной собственностью в ОАО “РЖД”».

[2] См. распоряжение ОАО «РЖД» от 1 сентября 2015 г. № 2149р «Об утверждении Положения об авторском вознаграждении в ОАО “РЖД”».

ного объекта права интеллектуальной собственности и среднемесячной заработной платы по подразделению ОАО «РЖД», в котором автор служебного объекта права интеллектуальной собственности непосредственно осуществляет свою трудовую деятельность.

Согласно п. 2.2 Положения об авторском вознаграждении в ОАО «РЖД» указанные виды вознаграждений начисляются и выплачиваются на основании договора о выплате вознаграждения автору, заключенного отдельно по каждому служебному объекту права интеллектуальной собственности подразделением ОАО «РЖД», в котором он создан, либо используется, либо оказано содействие в его создании и использовании (в зависимости от вида вознаграждения).

Автор-работник железнодорожного транспорта, создавший служебный объект патентного права, имеет право на вознаграждение, если ОАО «РЖД» получило охранный документ на служебный объект права интеллектуальной собственности; принятия решения ОАО «РЖД» о передаче права на получение охранного документа на служебный объект права интеллектуальной собственности (патента на изобретение, полезную модель, промышленный образец) другому лицу либо неполучение на имя ОАО «РЖД» охранного документа на служебный объект права интеллектуальной собственности по зависящим от него причинам.

Размер вознаграждения за создание служебного объекта права интеллектуальной собственности устанавливается в размере:

1) среднемесячной заработной платы по подразделению ОАО «РЖД», в котором автор служебного объекта права интеллектуальной собственности непосредственно осуществляет свою трудовую деятельность, за создание изобретения;

2) половины среднемесячной заработной платы по подразделению ОАО «РЖД», в котором автор служебного объекта права интеллектуальной собственности непосредственно осуществляет свою трудовую деятельность, за создание полезной модели;

3) трех четвертей среднемесячной заработной платы по подразделению ОАО «РЖД», в котором автор служебного объекта права интеллектуальной собственности непосредственно осуществляет свою трудовую деятельность, за создание промышленного образца.

Вознаграждение выплачивается в двухмесячный срок независимо от того, является ли автор работником ОАО «РЖД» на момент выплаты.

Согласно ГК РФ авторы имеют право на вознаграждение во всех случаях использования созданных ими объектов права интеллектуальной собственности.

Размер вознаграждения за *использование* служебного объекта права интеллектуальной собственности (изобретение, полезная модель), полезный эффект от которого выражается в прибыли или доходе, устанавливается в следующем виде:

1) 15% прибыли, ежегодно получаемой ОАО «РЖД» от использования

служебного объекта права интеллектуальной собственности (изобретение);

2) 7,5% прибыли, ежегодно получаемой ОАО «РЖД» от использования служебного объекта права интеллектуальной собственности (полезная модель).

За содействие созданию и использованию служебного изобретения, полезной модели и промышленного образца вознаграждение выплачивается в размере 30% (на всех лиц, оказавших содействие в создании и использовании служебного объекта) прибыли, получаемой ОАО «РЖД» от его использования, а за служебный объект, полезный эффект от которого не выражается в прибыли или доходе — в размере 4% от доли себестоимости продукции (работ, услуг), приходящейся на данный служебный объект, и выплачивается по истечении одного года с даты начала его использования, подтверждаемого актом об использовании.

Как видно из приведенного положения, вознаграждение выплачивается работнику за создание и использование только служебного изобретения. За создание инициативного изобретения вознаграждение не выплачивается ОАО «РЖД».

В случае если служебный объект права интеллектуальной собственности создан творческим трудом нескольких работников ОАО «РЖД», то все они являются соавторами такого ОИС, и вознаграждение за его использование делится между ними пропорционально.

Меры нематериального стимулирования регламентированы нормативными документами ОАО «РЖД» и включают присвоение почетных званий, награждение памятными знаками, грамотами, дипломами, ценными подарками и объявление благодарности.

Таким образом, подводя итог, следует отметить различия в правовом регулировании возможности приобретения исключительного права на служебные и инициативные объекты патентного права на железнодорожном транспорте. Так, ОАО «РЖД» практически всегда является обладателем исключительного права на все результаты интеллектуальной деятельности, созданные его работниками при выполнении служебных заданий или при выполнении трудовых обязанностей, если иное не предусмотрено договором между автором и организацией. Однако если служебное изобретение не представляет интереса для ОАО «РЖД», автору направляется от лица ОАО «РЖД» извещение о его отклонении с предоставлением автору права подачи заявки и получения охранного документа (патента) на свое имя. Право на получение охранного документа и исключительное право на инициативное изобретение принадлежат только автору.

Таким образом, правовое регулирование создания служебного и инициативного произведения на железнодорожном транспорте имеет четкую регламентацию как на уровне федерального законодательства, так и на уровне локальных актов ОАО «РЖД». Также следует указать на межотрас-

левой характер правовой регламентации указанного круга отношений, поскольку вопросы создания служебных и инициативных объектов являются объектом как гражданско-правового, так и трудоправового регулирования. Проведенное исследование в рамках настоящей статьи может способствовать дальнейшему углубленному изучению вопросов правовой охраны и защиты интеллектуальных прав на служебные и инициативные объекты, созданные путем исполнения служебных обязанностей или по собственной инициативе.

Статистика транспортных преступлений

УДК 343.9.018:656

© Груздева Людмила Михайловна
— кандидат технических наук, доцент кафедры «Информационно-математические технологии и информационное право» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, профессор Российской академии естествознания (РАЕ)

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И СТРУКТУРЫ ПРЕСТУПНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2013—2015 ГОДЫ

Аннотация. В статье представлены результаты исследования показателей преступности на транспорте в Российской Федерации за 2013—2015 гг. по аналитическим материалам портала правовой статистики Генеральной прокуратуры РФ. Рассмотрена структура зарегистрированных преступлений по категориям, приведен анализ и визуализация динамики отдельных видов преступлений, совершенных на транспорте в России.

Ключевые слова: преступность на транспорте, структура преступности на транспорте, виды преступлений на транспорте.

© Gruzdeva Lyudmila
— candidate of technical sciences, associate professor of the department «Information and mathematical technology and information law» of Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II, Professor of the Russian Academy of natural Sciences (ANS)

ANALYSIS OF THE STATE AND THE STRUCTURE OF CRIME IN TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION FOR 2013—2015 YEARS

Abstract. The article presents the results of a study of crime rates on transport in the Russian Federation for 2013-2015 years by analytical materials on the portal of legal statistics of the General Prosecutor's Office. The author has considered the structure of registered crimes by category, analyzed and visualization of the dynamics of certain types of crimes committed in the transport of the Russian Federation.

Keywords. crime in transport, the structure of crime in transport, types of crime in transport.

Предметом данного исследования является преступность и особенности различных видов преступлений, совершенных на транспорте в Российской Федерации в период с 2013 по 2015 г.

Анализ состояния, структуры и иных показателей преступности на транспорте проводился по аналитическим материалам портала правовой статистики Генеральной прокуратуры РФ (URL: http://crimestat.ru), который открыт с 4 апреля 2013 г. и в настоящее время работает в режиме опытной эксплуатации.

Портал разработан в рамках работ по созданию государственной автоматизированной системы правовой статистики (ГАС ПС), которая, в свою очередь, создается по заказу Генеральной прокуратуры РФ в целях реализации ст. 51 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации». Главной целью создания ГАС ПС является обеспечение прозрачности, достоверности и полноты данных правовой статистики.

На территории России в 2015 г. зарегистрировано 40 556 преступлений на транспорте (рис. 1), что на 1473 меньше, чем в 2013 г. (—3,5%), но на 203 больше, чем в 2014 г. (+0,5%).

Рис. 1. Динамика преступности на транспорте в России за 2013—2015 гг.

В целом по России удельный вес тяжких и особо тяжких преступлений в числе всех зарегистрированных преступлений на транспорте за 2015 г. составляет 26% (рис. 2). Количество особо тяжких преступлений на транспорте сократилось на 6,6% по сравнению с 2014 г., но увеличилось на 4,3% по сравнению с 2013 г. Число зарегистрированных в 2015 г. тяжких преступлений по сравнению с 2014 г. уменьшилось на 1,2%, вместе с тем данный показатель вырос на 5,0% по сравнению с 2013 г.

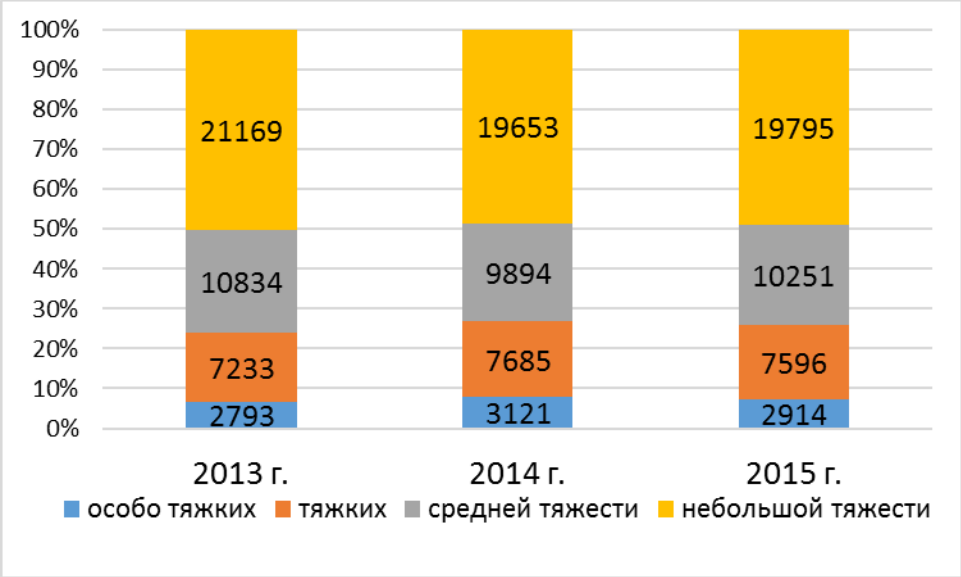

Рис. 2. Структура зарегистрированных преступлений на транспорте по категориям за 2013—2015 гг.

В анализируемом периоде предварительно расследовано не менее 66% преступлений от всех зарегистрированных преступлений на транспорте за год (рис. 3), что превосходит общую раскрываемость. Например, в 2013 г. предварительно расследовано 56,1% от всех зарегистрированных преступлений в России, а в 2015 г. только 52,5%. Вместе с тем в 2013 г. выявлено лиц, совершивших преступления, 25 483, в 2014 г. — 24 383, а в 2015 г. — 25 177.

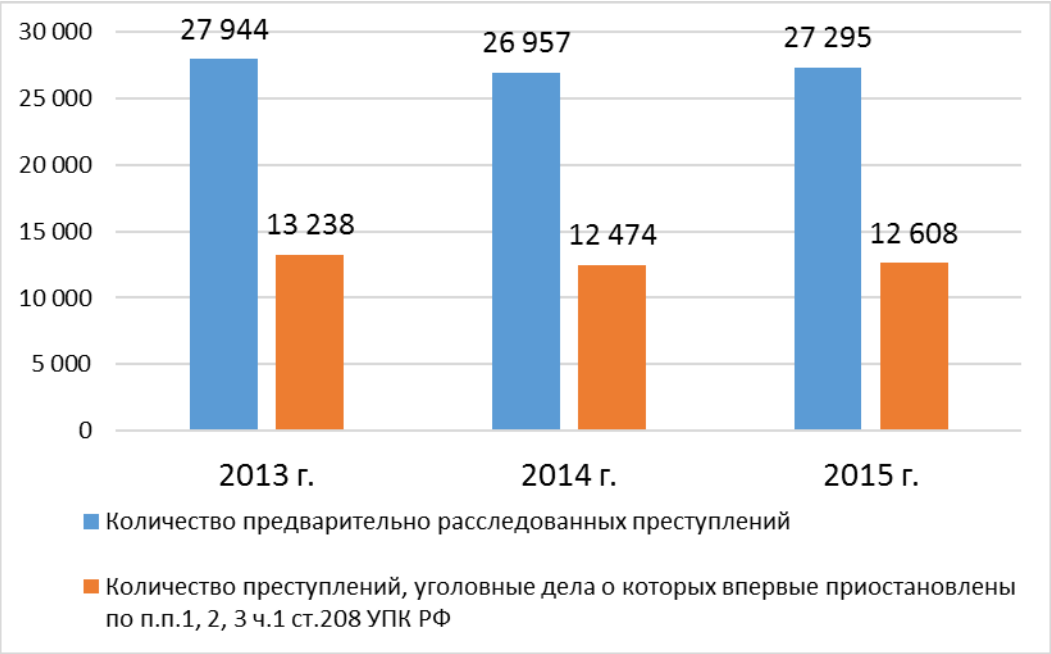

Рис. 3. Сведения о предварительно расследованных и нераскрытых преступлениях на транспорте за 2013—2015 гг.

Уже традиционно более трети всех зарегистрированных преступлений на транспорте за год в Российской Федерации составляют хищения чужого

имущества. Так в 2015 г. данный показатель составил 36,8% (рис. 4), при этом хищений, совершенных путем краж было совершено 14 379 (+5,2%), грабежей — 446 (+2,5%), разбоев — 69 (0,0%). Хотя количество хищений чужого имущества на транспорте увеличилось по сравнению с 2014 г., но значительно уменьшилось по сравнению с 2013 г.: краж стало меньше на 2,3%, грабежей на 32,4%, разбоев на 29,6%.

Количество преступлений на транспорте, совершенных в форме мошенничества (ст. 159—159.6 УК РФ), в период с 2013 по 2015 гг. неуклонно падало и составило 2161, 1967 и 1824 соответственно.

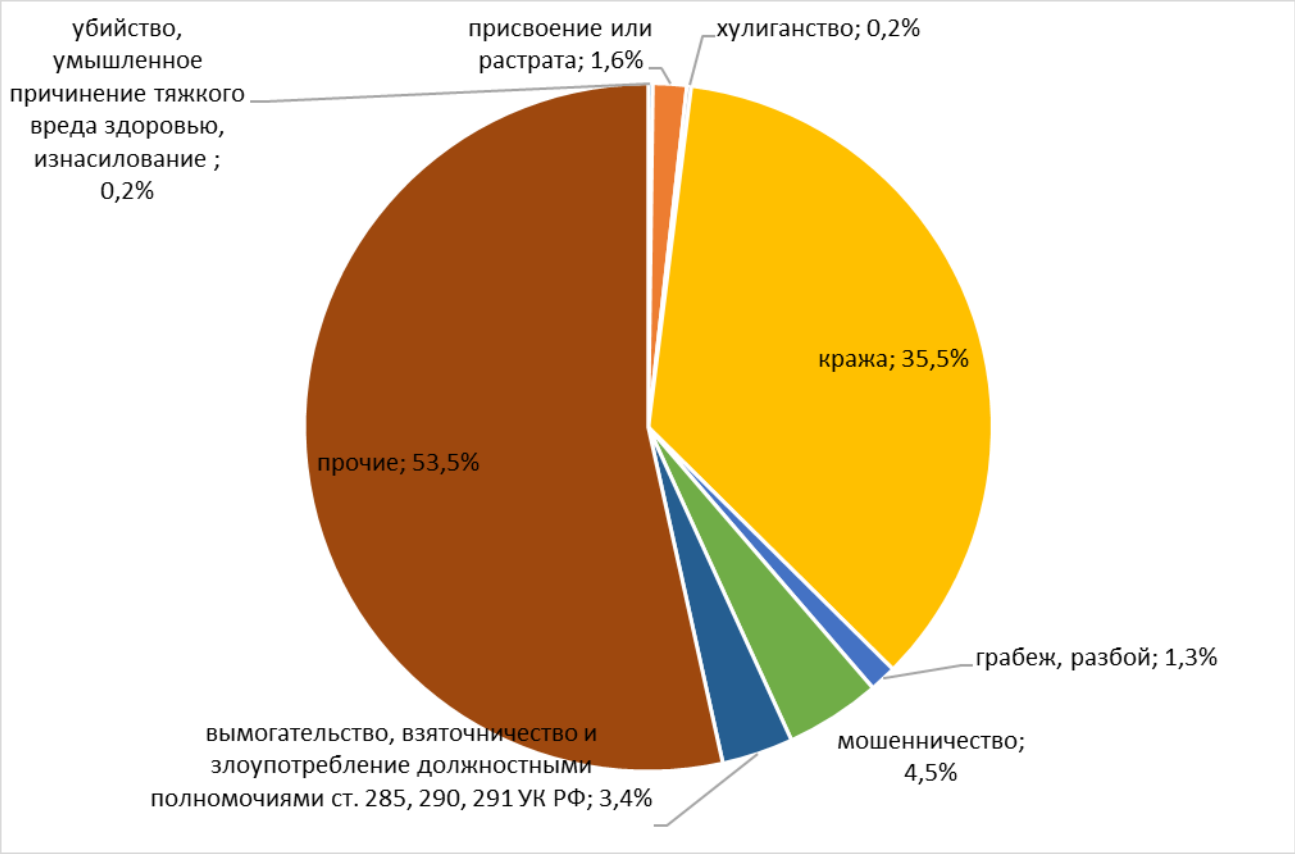

Рис. 4. Структура преступности на транспорте (в %) за 2015 г.

По сравнению с предыдущими годами в 2015 г. увеличилось число выявленных преступлений коррупционной направленности. Всего в 2015 г. зарегистрировано 2559 преступлений данного вида. Вместе с тем число преступлений экономической направленности уменьшилось (рис. 5) по сравнению с 2013 г. (—7,2%) и составили 6374.

В январе—декабре 2015 г. выявлено 1 196 экологических преступлений, удельный вес которых в общем числе зарегистрированных преступлений на транспорте составил 2,9%. Данный вид преступлений увеличился по сравнению с предыдущими годами исследования (2013 и 2014 гг.): на 177 (+17,4%) и на 52 (+4,5%) соответственно.

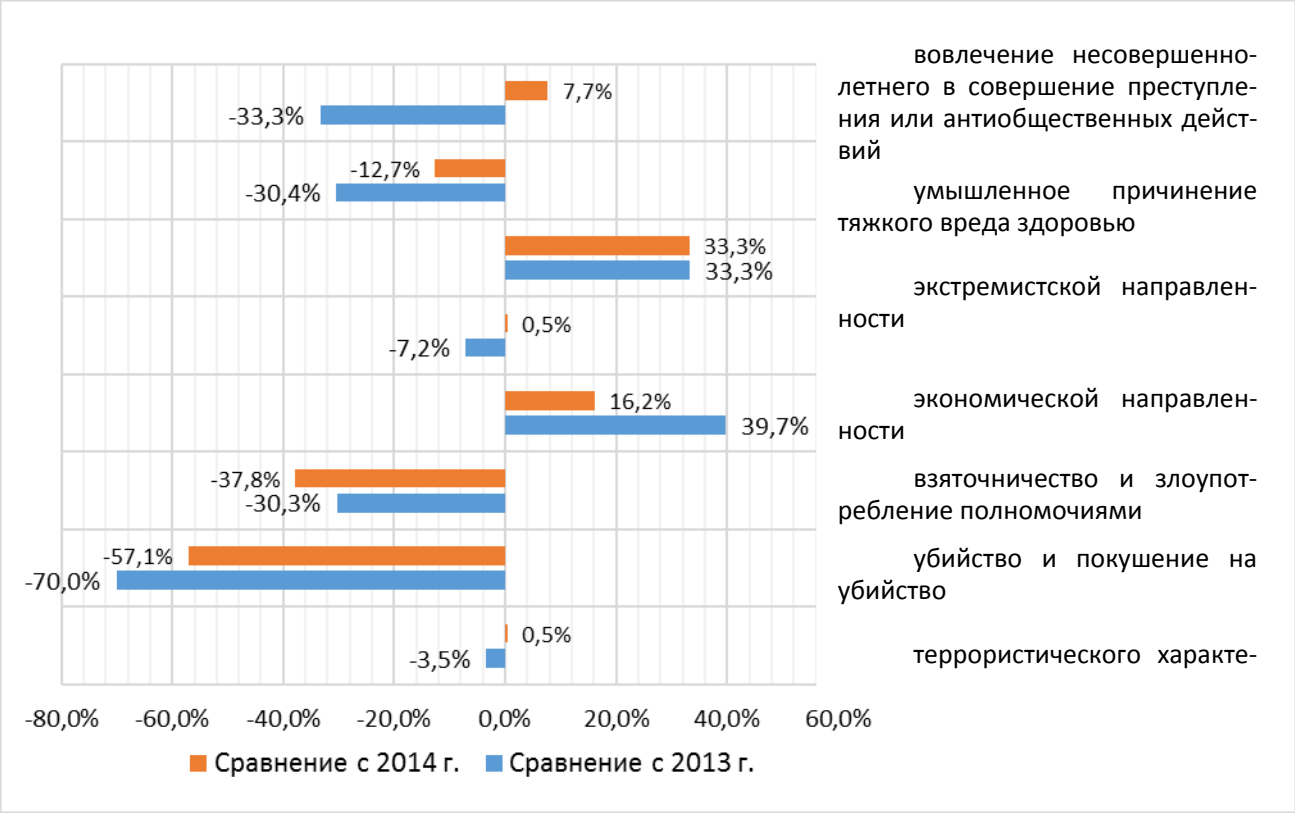

Рис. 5. Динамика отдельных видов преступлений на транспорте (в %)

За 2015 г. по сравнению с 2014 г. на 37,8% снизилось количество убийств, покушений на убийство, на 12,7% — фактов умышленного причинения тяжкого вреда здоровью (рис. 5).

При незначительном общем росте (+0,5%) зарегистрированных преступлений на транспорте на территории РФ возросло на 7,7% количество вовлечений несовершеннолетних в совершение преступлений или антиобщественных действий. Возросло на 33,3% число преступлений экстремистской направленности и на 16,2% взяточничество и злоупотребление должностными полномочиями (ст. 285, 290, 291 УК РФ).

Налогообложение в сфере транспорта и транспортных услуг

УДК 336:339.56

© Николаева Ирина Геннадьевна
— магистр права, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, практикующий юрист, аттестованный налоговый консультант, член Палаты налоговых консультантов России

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ УСЛУГ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ТОВАРОВ: НАЛОГ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ ПРИ ОКАЗАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ИНОСТРАННЫМИ КОМПАНИЯМИ

Аннотация. Статья посвящена налогу на добавленную стоимость (НДС) при осуществлении перевозок (транспортировки) товаров и оказании услуг, непосредственно связанных с перевозкой (транспортировкой). В статье анализируется ситуация, когда такого рода услуги оказываются иностранной компанией.

Ключевые слова: налогообложение, транспортные услуги, услуги по перевозке, международная перевозка, НДС, место реализации услуг, налоговые агенты, реализация товаров (работ, услуг).

© Nikolaeva Irina
— LLM, candidate of economic sciences, associate professor of the department of Customs Law and Customs Affairs of the Law Institute of the Moscow State Transport University of Emperor Nicholas II, practicing lawyer, certified tax adviser, member of the Russian Chamber of Tax Advisers

TAXATION OF SERVICES ON INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS: VAT ON TRANSPORTATION SERVICES RENDERED BY FOREIGN COMPANIES

Abstract. This article relates to value added tax (VAT) in connection to carriage or transportation of goods services and services rendered in connection to carriage (transportation). The article analyzes situation in which such services are provided by a foreign company.

Keywords: taxation, transport services, ccarriage (shipping) services, international carriage, value added tax, VAT, place of supply of services, tax agents, sale (supply) of goods (works, services).

В предыдущем номере журнала, в первой статье цикла, посвященного налогообложению услуг по международной перевозке товаров[1], рассматривались вопросы налога на прибыль иностранных транспортных организаций. В данной статье предлагается обратиться к другому налогу, вопросы относительно исчисления и уплаты которого часто возникают при оплате международной перевозки, — налогу на добавленную стоимость (НДС).

В соответствии с п. 1 ст. 143 НК РФ налогоплательщиками НДС признаются:

- организации;
- индивидуальные предприниматели;
- лица, признаваемые налогоплательщиками НДС в связи с перемещением товаров через таможенную границу Таможенного союза, определяемые в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством РФ о таможенном деле.

При этом законодатель не обособляет российские и иностранные организации, как это делается для целей налога на прибыль организаций, и при оценке наличия или отсутствия обязанности по исчислению и уплате НДС ключевым по общему правилу является объект налогообложения. Так, при реализации работ (услуг), связанных непосредственно с недвижимым имуществом, при реализации услуг, фактически оказываемых в ряде областей на территории РФ, при реализации большинства других услуг, если покупатель таких услуг (заказчик) находится на территории РФ, объект налогообложения по НДС возникает фактически вне зависимости от того, носит ли договор оказания услуг внутренний или международный характер, является ли контрагент российской или иностранной организацией.

Однако применительно к услугам по перевозке или услугам, связанным с перевозкой, как будет показано далее, одинаково важное значение имеют оба параметра, объект налогообложения, и является ли организация — поставщик услуг и потенциальный плательщик НДС российской или иностранной организацией.

Рассмотрим объект налогообложения по НДС подробнее.

Общее правило, касающееся объектов налогообложения, устанавливается ст. 38 НК РФ, согласно п. 1 которой объектом налогообложения являются реализация товаров (работ, услуг), имущество, прибыль, доход, рас-

[1] *Николаева И. Г.* Налогообложение услуг по международной перевозке товаров: налог на прибыль иностранных транспортных организаций // Транспортное право и безопасность. 2016. № 4(4). С. 34—41.

ход или иное обстоятельство, имеющее стоимостную, количественную или физическую характеристику, с наличием которого законодательство о налогах и сборах связывает возникновение у налогоплательщика обязанности по уплате налога. При этом объект налогообложения по каждому конкретному налогу устанавливается соответствующими нормами части второй НК РФ.

Объектом налогообложения по НДС согласно п. 1 ст. 146 НК РФ признаются следующие операции:

1) реализация товаров (работ, услуг) на территории РФ, в том числе реализация предметов залога и передача товаров (результатов выполненных работ, оказание услуг) по соглашению о предоставлении отступного или новации, а также передача имущественных прав;

2) передача на территории РФ товаров (выполнение работ, оказание услуг) для собственных нужд, расходы на которые не принимаются к вычету (в том числе через амортизационные отчисления) при исчислении налога на прибыль организаций;

3) выполнение строительно-монтажных работ для собственного потребления;

4) ввоз товаров на территорию РФ и иные территории, находящиеся под ее юрисдикцией.

Как видно из приведенного законодательного определения объекта налогообложения по НДС, объектом налогообложения по данному налогу является, прежде всего, реализация товаров, работ и услуг.

В соответствии с п. 1 ст. 39 НК РФ под реализацией товаров, работ или услуг понимается соответственно передача на возмездной основе (в том числе обмен товарами, работами или услугами) права собственности на товары, результатов выполненных работ одним лицом для другого лица, возмездное оказание услуг одним лицом другому лицу, а в случаях, предусмотренных НК РФ, передача права собственности на товары, результатов выполненных работ одним лицом для другого лица, оказание услуг одним лицом другому лицу — на безвозмездной основе.

Договоры перевозки согласно ст. 785 и 786 ГК РФ являются договорами возмездными, следовательно услуги, оказываемые в рамках таких договоров, являются реализацией услуг в смысле п. 1 ст. 39 НК РФ. Однако законодателем применительно к НДС прямо предусмотрено, что реализацией услуг признается оказание услуг и на безвозмездной основе (абз. 2 подп. 1 п. 1 ст. 146 НК РФ).

Как далее следует из установленного п. 1 ст. 146 НК РФ понятия объекта налогообложения по НДС, к нему относится не просто реализация товаров (работ, услуг), а реализация их на территории РФ. Другими словами главным показателем наличия или отсутствия объекта налогообложения по НДС применительно к договорам услуг в целом является место реализации услуг. Если местом реализации признается территория РФ, то объект налогообложения по НДС имеется, а если место реализации услуг на-

ходится вне территории РФ, то объекта налогообложения по данному налогу не возникает.

Это довольно простое определение объекта налогообложения по НДС на практике вызывает вопросы, связанные с тем, а какая именно территория должна считаться местом реализации того или иного конкретного вида услуг.

Место реализации услуг для целей обложения НДС определяется в соответствии со ст. 148 НК РФ, которая устанавливает для услуг по перевозке и для услуг, непосредственно связанных с перевозкой, отдельные правила. Так, согласно подп. 4.1 п. 1 ст. 148 НК РФ в целях налогообложения НДС местом реализации работ (услуг) признается территория РФ, если услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой (за исключением услуг (работ), непосредственно связанных с перевозкой и (или) транспортировкой товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита при перевозке товаров от места прибытия на территорию РФ до места убытия с территории РФ, и услуг по организации транспортировки трубопроводным транспортом природного газа по территории РФ), оказываются (выполняются) российскими организациями или индивидуальными предпринимателями в случае, если пункт отправления и (или) пункт назначения находятся на территории РФ, либо иностранными лицами, не состоящими на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков, в случае, если пункты отправления и назначения находятся на территории РФ (за исключением услуг по перевозке пассажиров и багажа, оказываемых иностранными лицами не через постоянное представительство этого иностранного лица).

Если услуги по перевозке (транспортировке) и услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой, транспортировкой, фрахтованием, не подпадают под описанное в подп. 4.1 п. 1 ст. 148 НК РФ общее правило и не перечислены в особых правилах, установленных в подп. 4.2—4.4 п. 1 ст. 148 НК РФ для отдельных специфических услуг, связанных с перевозкой (транспортировкой), то в силу подп. 5 п. 1.1 ст. 148 НК РФ местом реализации таких работ (услуг) не признается территория РФ.

Таким образом, ст. 148 НК РФ устанавливает общее правило определения места реализации услуг по перевозке и услуг, непосредственно связанных с перевозкой, а также несколько отдельных правил для специфических случаев, возникающих при перевозке. При определении места реализации в данном случае принимаются во внимание следующие компоненты:

- вид услуг — это должны быть либо услуги по перевозке и (или) транспортировке, либо услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой. Если непосредственная связь с перевозкой и (или) транспортировкой отсутствует, то место реализации следует определять по иным правилам, предусмотренным п. 1 ст. 148 НК РФ

для других видов услуг;

- перевозчик — определение места реализации услуг по перевозке и (или) транспортировке, либо услуг (работы, непосредственно связанных с перевозкой и (или) транспортировкой зависит от того, кто оказывает услуги: либо российская организация или индивидуальный предприниматель (ИП), являющиеся российскими налогоплательщиками, либо иностранные лица, не состоящие на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков);
- территориальный компонент — при установлении общего правила определения места реализации услуг по перевозке и (или) транспортировке, либо услуг (работы, непосредственно связанных с перевозкой и (или) транспортировкой учитывается такой территориальный компонент, как пункты отправления и назначения. Их нахождение на территории или вне территории РФ имеет принципиальное значение для установления места реализации данного вида услуг.

Общее правило регулирует несколько типичных случаев, при которых территория РФ либо признается, либо не признается местом реализации (см. табл.).

Таблица 1

Общее правило определения места реализации услуг по перевозке и услуг, непосредственно связанных с перевозкой

Вид услуг	Перевозчик	Территориальный компонент	Является ли местом реализации территория РФ
Услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой	Российская организация или ИП	И пункт отправления, и пункт назначения находятся на территории РФ	Да
Услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой	Российская организация или ИП	Или пункт отправления, или пункт назначения находятся на территории РФ	Да
Услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или)	Российская организация или ИП	И пункт отправления, и пункт назначения находятся вне территории РФ	Нет

транспортировкой			
Услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой	Иностранные лица, не состоящие на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков	И пункт отправления, и пункт назначения находятся на территории РФ	Да (кроме услуг по перевозке пассажиров и багажа, оказываемых иностранными лицами не через постоянное представительство этого иностранного лица)
Услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой	Иностранные лица, не состоящие на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков	Или пункт отправления, или пункт назначения находятся вне территории РФ	Нет
Услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой	Иностранные лица, не состоящие на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков	И пункт отправления, и пункт назначения находятся вне территории РФ	Нет

Таким образом, по общему правилу, в случае если услуги по перевозке и (или) транспортировке, а также услуги (работы), непосредственно связанные с перевозкой и (или) транспортировкой, оказываются иностранными лицами, не состоящими на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков, местом реализации таких услуг будет признаваться территория РФ только в одном случае — если пункт отправления, и пункт назначения находятся на территории РФ. Только в таком случае будет возникать объект налогообложения по НДС в Российской Федерации. Если перевозка и прочие услуги осуществляются указанными иностранными лицами за рубежом или носят трансграничный характер, то объекта налогообложения по российскому НДС не возникает.

Специфические правила, установленные НК РФ в отношении услуг по предоставлению во фрахт воздушных, морских судов и судов внутреннего плавания, используемых для перевозок товаров и (или) пассажиров водным (морским, речным), воздушным транспортом (абз. 2 подп. 4.1 п. 1 ст. 148 НК РФ); услуг (работ), непосредственно связанных с перевозкой и транспортировкой товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита (подп. 4.2 п. 1 ст. 148 НК РФ); услуг по организации транспортировки трубопроводным транспортом природного газа по территории РФ (подп. 4.3 п. 1 ст. 148 НК РФ); услуг по перевозке товаров воздушными судами с совершением посадки эксплуатируемого воздушного

судна на территории РФ (подп. 4.4 п. 1 ст. 148 НК РФ), касаются лишь случаев, когда перевозка (транспортировка) или относящиеся к ней услуги осуществляется российскими лицами (организациями или индивидуальными предпринимателями), либо лицами (организациями или индивидуальными предпринимателями), местом осуществления деятельности которых признается территория РФ, но не иностранными лицами.

В отношении иностранных перевозчиков или лиц, которые оказывают услуги, непосредственно связанные с перевозкой (транспортировкой), действует лишь одно специфическое правило, установленное подп. 4 п. 2.1 ст. 148 НК РФ для работ (услуг) по перевозке и (или) транспортировке углеводородного сырья из пунктов отправления, находящихся на континентальном шельфе РФ и (или) в исключительной экономической зоне РФ, а также работ (услуг), непосредственно связанных с такой перевозкой и (или) транспортировкой. Местом реализации таких услуг (работ) признается территория РФ, вне зависимости от того, кем они оказываются — российскими или иностранными организациями, но только при условии, что выполнение таких работ, оказание таких услуг осуществляются в целях геологического изучения, разведки и добычи углеводородного сырья на участках недр, расположенных полностью или частично на континентальном шельфе и (или) в исключительной экономической зоне РФ.

В соответствии с п. 1 ст. 161 НК РФ при реализации товаров (работ, услуг), местом реализации которых является территория РФ, налогоплательщиками — иностранными лицами, не состоящими на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков, налоговая база определяется как сумма дохода от реализации этих товаров (работ, услуг) с учетом налога. При этом налоговая база определяется отдельно при совершении каждой операции по реализации товаров (работ, услуг) на территории РФ.

Налоговая база определяется налоговыми агентами, к которым п. 2 ст. 161 НК РФ относит организации и индивидуальных предпринимателей, состоящих на учете в налоговых органах, приобретающих на территории РФ товары (работы, услуги) у иностранных лиц. Налоговые агенты обязаны исчислить, удержать у налогоплательщика и уплатить в бюджет соответствующую сумму налога вне зависимости от того, исполняют ли они обязанности налогоплательщика, связанные с исчислением и уплатой налога, и иные обязанности в отношении НДС, установленные гл. 21 НК РФ.

Таким образом, при осуществлении перевозок или оказании иных услуг, непосредственно связанных с перевозкой и (или) транспортировкой, иностранными лицами, не состоящими на учете в налоговых органах в качестве налогоплательщиков, российское лицо — заказчик таких услуг при перечислении платы за оказанные услуги обязано исчислить, удержать у иностранного лица и перечислить в российский бюджет соответствующую сумму НДС.

Особое внимание следует уделять (причем уже на этапе предварительных расчетов стоимости будущих услуг и проведения переговоров с ино-

странным перевозчиком) тому, что налоговая база по НДС определяется как сумма дохода от реализации этих товаров (работ, услуг) с учетом самого налога. Другими словами, следует учитывать, что сумма НДС должна быть вычтена налоговым агентом из суммы причитающегося иностранному перевозчику или поставщику услуг, связанных с перевозкой, вознаграждения, и следовательно, сумму НДС следует заранее учитывать при определении стоимости перевозки или услуг, связанных с перевозкой (транспортировкой).

УДК 336.22:565

© Кривцов Олег Федорович
— кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры «Финансовое право и налогообложение»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

© Гребеник Виктор Васильевич
— доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры «Финансовое право и налогообложение»
Юридического института Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ОСОБЕННОСТИ ИСЧИСЛЕНИЯ И УПЛАТЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В ГОРОДЕ МОСКВЕ В 2016 ГОДУ

Аннотация. В настоящее время количество транспортных средств, зарегистрированных на юридических и физических лиц в Москве, существенно возросло даже по сравнению с данными пятилетней давности. Это обстоятельство объясняет тот факт, что роль транспортного налога в формировании бюджета города Москвы и других субъектов РФ значительно возрастает.

Ключевые слова: транспортный налог, транспортные средства.

© Krivtsov Oleg
— candidate of economic sciences, associate professor,
professor of department Financial law and taxation Law Institute
of the Moscow institute transport University of Emperor Nicholas II

© Hrebenyk Victor
— doctor of economic sciences, associate professor,
professor of department Financial law and taxation Law Institute
of the Moscow institute transport University of Emperor Nicholas II

FEATURES OF CALCULATION AND PAYMENT OF THE TRANSPORT TAX IN MOSCOW IN 2016

Abstract. Currently, the number of vehicles recorded on legal entities and individuals in Moscow, was a substantial level even increased compared with five years ago. This circumstance explains the fact that the role of the transport tax in the budget of the city of Moscow and other

subjects of the Russian Federation to significantly increase.
Keywords: vehicle tax, vehicle.

Транспортный налог вводится в действие Налоговым кодексом Российской Федерации, а также законодательными актами представительных органов власти субъектов РФ. Законами субъектов РФ конкретизируются ставки данного налога в пределах, установленных НК РФ. В НК РФ установлены базовые ставки транспортного налога, которые зависят от мощности двигателя, тяги реактивного двигателя или валовой вместимости транспортных средств. Существуют категории транспортных средств в расчете на одну лошадиную силу мощности двигателя транспортного средства, 1 кг силы тяги реактивного двигателя, одну регистровую тонну транспортного средства или единицу транспортного средства (табл. 1).

Таблица 1

Базовые ставки транспортного налога

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка, руб.
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно — свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно — свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно — свыше 250 л.с. (свыше 183,9 кВт)	2,5 3,5 5 7,5 15
Мотоциклы и мотороллеры с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 20 л.с. (до 14,7 кВт) включительно — свыше 20 л.с. до 35 л.с. (свыше 14,7 кВт до 25,74 кВт) включительно — свыше 35 л.с. (свыше 25,74 кВт)	1 2 5
Автобусы с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 200 л.с. (до 147,1 кВт) включительно — свыше 200 л.с. (свыше 147,1 кВт)	5 10
Грузовые автомобили с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): : — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно — свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) вклю-	2,5 4 5 6,5

чительно — свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно — свыше 250 л.с. (свыше 183,9 кВт)	8,5
Другие самоходные транспортные средства, машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу (с каждой лошадиной силы)	2,5
Снегоходы, мотосани с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 50 л.с. (до 36,77 кВт) включительно — свыше 50 л.с. (свыше 36,77 кВт)	 2,5 5
Катера, моторные лодки и другие водные транспортные средства с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	 10 20
Яхты и другие парусно-моторные суда с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	 20 40
Гидроциклы с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	 25 50
Несамоходные (буксируемые) суда, для которых определяется валовая вместимость (с каждой регистровой тонны валовой вместимости)	20
Самолеты, вертолеты и иные воздушные суда, имеющие двигатели (с каждой лошадиной силы)	25
Самолеты, имеющие реактивные двигатели (с каждого килограмма силы тяги)	20
Другие водные и воздушные транспортные средства, не имеющие двигателей (с единицы транспортного средства)	200

Налоговые ставки, указанные в НК РФ, могут быть увеличены или уменьшены законами субъектов РФ, но не более чем в 10 раз. Допускается установление дифференцированных налоговых ставок по каждой категории транспортных средств с учетом количества лет, прошедших с года выпуска транспортных средств и (или) их экологического класса. Количество лет, прошедших с года выпуска транспортного средства, определятся по состоянию на 1 января текущего года в календарных годах с года, следующего за годом выпуска транспортного средства.

В 2016 г. ставки транспортного налога в г. Москве формируются с учетом Закона г. Москвы. Законом г. (табл. 2).

Таблица 2

Ставки транспортного налога в г. Москве в 2016 г.

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка, руб.
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. включительно — свыше 100 л.с. до 125 л.с. включительно — свыше 125 л.с. до 150 л.с. включительно — свыше 150 л.с. до 175 л.с. включительно — свыше 175 л.с. до 200 л.с. включительно — свыше 200 л.с. до 225 л.с. включительно — свыше 225 л.с. до 250 л.с. включительно — свыше 250 л.с.	 12 25 35 45 50 65 75 150
Мотоциклы и мотороллеры с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 20 л.с. (до 14,7 кВт) включительно — свыше 20 л.с. до 35 л.с. (свыше 14,7 кВт до 25,74 кВт) включительно — свыше 35 л.с. (свыше 25,74 кВт)	 7 15 50
Автобусы с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы*):* — до 110 л.с. (до 80,9 кВт) включительно — свыше 110 л.с. до 200 л.с. (свыше 80,9 кВт до 147,1 кВт) включительно — свыше 200 л.с. (свыше 147,1 кВт)	 15 26 55
Грузовые автомобили с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы*)*: — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно — свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно — свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно — свыше 250 л.с. (свыше 183,9 кВт) **Другие самоходные транспортные средства**, машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу (с каждой лошадиной силы)	 15 26 38 55 70 25
Снегоходы, мотосани с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 50 л.с. (до 36,77 кВт) включительно	 25

— свыше 50 л.с. (свыше 36,77 кВт)	50
Катера, моторные лодки и другие водные транспортные средства с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	 100 200
Яхты и другие парусно-моторные суда с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	 200 400
Гидроциклы с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): — до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно — свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	 250 500
Несамоходные (буксируемые) суда, для которых определяется валовая вместимость (с каждой регистровой тонны валовой вместимости)	200
Самолеты, вертолеты и иные воздушные суда, имеющие двигатели (с каждой лошадиной силы)	250
Самолеты, имеющие реактивные двигатели (с каждого килограмма силы тяги)	200
Другие водные и воздушные транспортные средства, не имеющие двигателей (с единицы транспортного средства)	2000

Исчисление суммы налога производится с учетом повышающего коэффициента:

1,1 — в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 3 млн до 5 млн руб. включительно, с года выпуска которых прошло от 2 до 3 лет;

1,3 — в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 3 млн до 5 млн руб. включительно, с года выпуска которых прошло от 1 года до 2 лет;

1,5 — в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 3 млн до 5 млн руб. включительно, с года выпуска которых прошло не более 1 года;

2 — в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 5 млн до 10 млн руб. включительно, с года выпуска которых прошло не более 5 лет;

3 — в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 10 млн до 15 млн руб. включительно, с года выпуска которых прошло не более 10 лет;

3 — в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 15

млн руб., с года выпуска которых прошло не более 20 лет.

Если регистрация транспортного средства произошла до 15-го числа соответствующего месяца включительно или снятие транспортного средства с регистрации (снятие с учета, исключение из государственного судового реестра и так далее) произошло после 15-го числа соответствующего месяца, за полный месяц принимается месяц регистрации (снятия с регистрации) транспортного средства.

Если регистрация транспортного средства произошла после 15-го числа соответствующего месяца или снятие транспортного средства с регистрации (снятие с учета, исключение из государственного судового реестра и так далее) произошло до 15-го числа соответствующего месяца включительно, месяц регистрации (снятия с регистрации) транспортного средства не учитывается при определении коэффициента транспортного налога.

Исходя из изменений ставок транспортного налога в г. Москве по сравнению с базовыми налоговыми ставками, установленными НК РФ, можно сделать следующие выводы.

1. Ставки транспортного налога для маломощных легковых автомобилей (мощность двигателя до 100 л.с.) увеличены в меньшей пропорции (в 4,8 раз), чем ставки более мощных легковых автомобилей (6—10 раз). Это объясняется тем, что маломощные автомобили в основном находятся в собственности у граждан с малым и средним достатком.

2. Существенно увеличены ставки транспортного налога на мотоциклы, снегоходы и мотосани (в 7—10 раз), так как данные средства передвижения не являются основными транспортными средствами, необходимыми для развития экономики, и находятся в собственности у граждан, относящихся к особенной субкультурной группе населения.

3. Ставки налога на грузовые автомобили и автобусы увеличены в меньшем размере, чем легковые автомобили и мотоциклы. Этот факт объясняется тем, что грузовые автомобили и автобусы участвуют в производственном процессе, связанном с перевозкой пассажиров и грузов.

4. Ставки транспортного налога на яхты, самолеты, вертолеты и иные воздушные суда увеличены в пять раз, что является средним показателем. Это объясняется тем, что данные транспортные средства являются дорогостоящими и имеющими большую мощность. Увеличение ставок налога в большем размере приведет к сокращению данных транспортных средств, что повлияет на величину сбора транспортного налога в регионе.

Транспортное право и транспортное образование

УДК 349.41:656.2/4

© Ивакин Виктор Иванович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Теория права и природоресурсное право»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

© Белецкая Раиса Ивановна
— старший преподаватель кафедры земельного и трудового права
Юридического факультета Оренбургского государственного
аграрного университета

ПОНЯТИЕ, ПРЕДМЕТ, СИСТЕМА И ОСНОВНЫЕ ИНСТИТУТЫ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ «ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЗЕМЕЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»

Аннотация. Данная работа посвящена вопросам преподавания специального курса «Правовой режим земель железнодорожного транспорта». В ней предложена авторская концепция изучаемой учебной дисциплины, ее принципы, основные институты, подкатегории, система и методы. Рассмотрено также соотношение анализируемого предмета юриспруденции с различными отраслями права.

Ключевые слова: спецкурс, правовой режим, земли железнодорожного транспорта, учебная дисциплина, предмет, концепция, методы, принципы, система, соотношение.

© Ivakin Victor
— candidate of legal sciences, associate professor of the department
of Theory of law and radioresource right Law Institute of the Moscow
state University of means of communication of Emperor Nicholas II

© Beletskaya Raisa
— senior lecturer of the department of land and labour law of the law
faculty of the Orenburg state agrarian University

CONCEPT, SUBJECT, SYSTEM AND THE MAIN INSTITUTIONS OF THE COURSE «LEGAL REGIME OF LANDS OF RAIL TRANSPORT»

Abstract. This work is dedicated to the teaching of a special course «Legal regime of lands of rail transport». It is the author's concept study of a discipline, its principles, basic institutions, sub-categories, the system and methods. We also consider the ratio of the analyzed subject matter of jurisprudence with the different branches of law.

Keywords: special course, the legal regime of lands of rail transport, academic discipline, subject, concept, methods, principles, system, a ratio.

Железнодорожный транспорт Российской Федерации — одна из крупнейших железнодорожных сетей в мире. Так, протяженность отечественных железных дорог по разным данным составляет 121 тыс. км, уступая только США и Китаю. Общая площадь используемых организациями железнодорожного транспорта земель превышает 1 305 000 га и проходит по территориям различных категорий земель. По площади земельных участков наибольшей является Октябрьская железная дорога — 133 416 га. В состав дороги входит инфраструктура до Ленинградского вокзала г. Москвы, в том числе проходящая непосредственно по территории Московской области и столицы России. Два пути Октябрьской железной дороги длиною несколько сотен метров проходят по соседству с путями Ярославского направления и около 2 км вдоль Каланчевского направления Московской железной дороги. Южно-Уральская железная дорога занимает 118 146 га[1]. Отсюда видно, что железнодорожный транспорт является одним из крупнейших субъектов земельных отношений.

Землями железнодорожного транспорта являются земли, которые: а) предоставляются учреждениям, организациям, предприятиям железнодорожного транспорта; б) являются федеральной собственностью[2]; в) предоставляются для обеспечения функционирования субъектов железнодорожного транспорта, для выполнения ими задач, определенных нормативными правовыми актами: г) обладают специфической внутренней структурой[3]. Земли железнодорожного транспорта в соответствии с ЗК РФ отнесены, наряду с иными, к особой категории земель. В нее входят, кроме того, земли промышленности, энергетики, других видов транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, обороны, безопасности и иного специального назначения (ст. 90). Отсюда можно сказать, что земли железнодорожного транспорта являются самостоятельной подкатегорией. Данное обстоя-

[1] URL: https://ru.wikipedia.org (дата обращения: 29 мая 2016).

[2] *Чернобай Е. Ю*. Федеральная собственность на земельные участки в полосе отвода железных дорог // Актуальные проблемы правопорядка : сб. научных статей / под ред. Н. А. Духно, В. М. Корякина. Вып. 22. М. : Юридический институт МИИТ, 2012. [Электронный ресурс] URL: http://ui-miit.ru/files/docs/sbornik22.pdf.

[3] См.: *Солдатова Л. В*. Правовой режим земель железнодорожного транспорта : автореф. дис. … канд. юрид. наук. М., 2008.

тельство позволяет применять к ним как общие правовые нормы, относящиеся к указанной категории земель, так и особенные, предусмотренные для земель любого вида транспорта вообще и для железнодорожного, в частности.

Земли железнодорожного транспорта могут выступать объектом различных правовых отношений[1]. Во-первых, это природный ресурс, а потому необходима его охрана как объекта окружающей среды. Как недвижимость данные земли проходят обязательную регистрацию в Росреестре. Земли железнодорожного транспорта, являясь государственной монопольной собственностью, есть также объект хозяйствования, что обусловливает получение дополнительной прибыли от ее использования. Так, свободные земельные участки в полосе отвода, относящиеся к землям железнодорожного транспорта, могут в порядке, установленном законом, предоставляться в срочное пользование (аренду) физическим и юридическим лицам для сельскохозяйственных целей, оказания услуг пассажирам, складирования грузов, для устройства погрузочно-разгрузочных площадок, сооружения прирельсовых складов (кроме складов горюче-смазочных и любых типов автозаправочных станций, а также складов, предназначенных для хранения опасных веществ и материалов) и иных целей, если при этом будут соблюдаться требования безопасности движения. Указанные нормы содержаться в п. 12 приказа МПС России от 15 мая 1999 г. № 26Ц «Об утверждении Положения о порядке использования земель федерального железнодорожного транспорта в пределах полосы отвода железных дорог». Однако гражданский оборот таких земель ограничен.

Рассматриваемая учебная дисциплина базируется в свой основе на определенных идеях, взглядах, т.е. концепции, которая представляет собой видение той или иной проблемы. В предлагаемом авторском спецкурсе предпринята попытка анализа множества соответствующих правовых норм, предписаний, теоретических категорий, причем, относящихся не только к земельному праву, но и к иным отраслям юриспруденции. Это поможет реализовать замысел в режиме инновационно-экспериментальных занятий, адекватных названию курса. Потому необходимо совместить учебную деятельность с научной работой в пределах единого учебного процесса. Отсюда спецкурс «Правовой режим земель железнодорожного транспорта», по сути, является апробацией новых точек зрения, позиций и теорий к содержанию данного правового института. А знания и навыки, полученные в ходе его изучения, можно использовать в будущей практической деятельности.

---

[1] *Галактионова Л. В.* Об объекте земельно-имущественных отношений на железнодорожном транспорте в России // Инновационные технологии — транспорту и промышленности: труды 45-й Международной научно-практической конференции ученых транспортных вузов, инженерных работников и представителей академической науки, 7—9 ноября 2007 г. / под ред. Ю. А. Давыдова. Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2007. С. 255—260.

Курс основан помимо норм права также на судебной практике, фундаментальных научных трудах, причем, не только по данной проблеме[1]. Например, в своих кандидатских диссертационных исследованиях Л. В. Солдатова[2], В. В. Попов[3] и другие авторы[4] широко и непосредственно анализировали данный вопрос. Так или иначе, этой проблемы касались С. Г. Аккерман[5], М. М. Бринчук, А. И. Бобылев[6], Р. Д. Боголепов[7], С. А. Боголюбов, Б. А. Воронин[8], Н. А. Духно[9], О. В. Зенюкова[10], О. В. Лукьянова, А. М. Турубинер[11], Г. В. Чубуков[12] и др.[13]

Институт правового режима земель железнодорожного транспорта представляет собой в традиционном понимании совокупность норм, регулирующих однородную группу общественных отношений. В свою очередь, это в основном есть институт земельного права. Однако правовой режим земель железнодорожного транспорта устанавливается не только указанной, но и иными отраслями законодательства, которые так или иначе определяют функционирование железнодорожного транспорта. Предметом данного института является регулирование отношение в рассматривае-

---

[1] См., например: *Иванюк А. В.* Правовые проблемы создания холдинга (на примере железнодорожного транспорта) : дис. … канд. юрид. наук. М., 2005.

[2] *Солдатова Л. В.* Правовой режим земель железнодорожного транспорта : автореф. дис. … канд. юрид. наук. М. : Изд-во МГУ им. М. В. Ломоносова, 2008.

[3] *Попов В. В.* Правовой режим земель железнодорожного транспорта : дис. … канд. юрид. наук. М. : МИИТ, 2002.

[4] См.: *Галактионова Л. В.* Регулирование поземельных отношений на железнодорожном транспорте в Российской Империи (1836 — 1917 гг.): историко-правовое исследование : дис. … канд. юрид. наук. Екатеринбург : Изд-во УрГЮА, 2009.

[5] *Аккерман С. Г.* Организация полосы отвода как части транспортной инфраструктуры : дис. ... канд. техн. наук. Екатеринбург : УрГУПС МПС России, 2003.

[6] См., например: *Бобылев А. И., Попов В. В., Лукьянова О. В.* Правовое регулирование земель железнодорожного транспорта: Теория и практика. М. : Право и государство, 2003.

[7] См.: *Боголепов Р. Д.* Правовой режим земель промышленного и транспортного назначения : дис. … канд. юрид. наук. М. : Изд-во МГУ им. М. В. Ломоносова, 1964.

[8] См., например: *Воронин Б. А.* Экологические аспекты сельскохозяйственной деятельности на землях железнодорожного транспорта : сб. научных работ. Вып. 4. М. : МИИТ, 200.

[9] См., например: *Духно Н. А., Чубуков Г. В.* Земельный правопорядок и ответственность. М., 1998.

[10] *Зенюкова О. В.* Правовой режим земель железнодорожного транспорта Российской Федерации : сб. научных статей. Вып. 4. М., МИИТ, 2001. С. 20—21.

[11] См., например: *Турубинер А. М.* Право государственной собственности на землю в Советском Союзе / под ред. Н. Д. Казанцева. М. : Изд-во Моск. ун-та, 1958.

[12] *Чубуков Г. В.* Правовой режим земель железнодорожного транспорта // Аграрное и земельное право. 2007. № 6. С. 81—85.

[13] См., например: *Макарычев Н. Т.* Некоторые экологические и правовые аспекты защитного лесоразведения и землепользования на железнодорожном транспорте : сб. научных статей. Вып. 4. М. : МИИТ, 2001; *Маслов Н. Н., Коробов Ю. И.* Охрана окружающей среды на железнодорожном транспорте. М. : Транспорт, 1997. С. 50—52.

мой области, для которых характерно применение различных методов. Среди них императивный метод регулирования земельных отношений, который, на наш взгляд, является основным, т.е. административный, и диспозитивный метод. Первый применяется к отношениям, складывающимся в сфере государственного управления землями железнодорожного транспорта. Второй метод, применение которого значительно реже в рассматриваемой области, представляет собой признание возможности инициативы и самостоятельности в выборе той или иной модели поведения субъектов земельных отношений.

Данный курс решает задачу углубленного и всестороннего изучения такого института юриспруденции, как правовой режим земель железнодорожного транспорта. Материалом для рассматриваемой учебной дисциплины, как отмечалось, послужило наряду с земельным, и законодательство, сопряженное с ним. Курс построен на определенных принципах. Среди них анализ соответствующего законодательства и практики его применения, изучение научных работ, раскрывающих проблемы данного института, принцип объективности и полноты изложения материала, и др.[1] В В ходе изучения предлагается рассмотрение различных вопросов, представляющих собой определенную систему. В частности, таких как предмет курса, история возникновения и развития норм, регулирующих отношения в данной сфере[2], его источники, управление в рассматриваемой области, понятие и содержание полос отвода, охранные зоны железных дорог и др. В предлагаемом спецкурсе удалось соединить непротиворечиво и системно множество других соответствующих правовых подинститутов и норм. Таких, в частности, как норм о передаче земельных участков в полосе отвода в срочное пользование (аренду), ответственность за нарушение земельного законодательства на железнодорожном транспорте, правовой режим земель железнодорожного транспорта в зарубежных странах.

Учебный курс «Правовой режим земель железнодорожного транспорта» базируется в своей основе на нормах земельного права. Однако если в ходе изучения дисциплины «Земельное право» данный вопрос рассматривается исключительно в процессе проработки общих, то в преподаваемом курсе он полностью концентрируется, детализируется и выходит на пер-

---

[1] См.: *Галактионова Л. В.* Принципы правового регулирования земельно-имущественных отношений на железнодорожном транспорте XIX—XXI вв. // Власть и управление на Востоке России: научный журнал. 2008. № 4 (45). С. 198—204.

[2] См.: *Галактионова Л. В.* Правовое регулирование земельно — имущественных отношений на железнодорожном транспорте в России: история и современность: препринт. Хабаровск : ДВГУПС, 2008; *Она же.* Договорный способ отчуждения земель для нужд железнодорожного транспорта в России в XIX — начале XX вв. // Закон и право: состояние и пути совершенствования : сб. научных трудов / под ред. И. М. Филяниной, А. В. Гарбара. Хабаровск : ДВГУПС, 2009. С. 30—44; *Химич Т. М*. Ученые и предприниматели 1850-х — первой половины 1880-х гг. о приоритетах социально-экономического развития России: опыт взаимодействия и сотрудничества: на примере И. К. Бабста и В. А. Кокорева : автореф. дис. … канд. ист. наук. М. : МГПУ, 2008. С. 3—4.

вый план.

Законодательство, регулирующее правовой режим земель железнодорожного транспорта, призвано также реализовать норму, заключенную в том числе в ст. 9 Конституции РФ: земля и другие природные ресурсы используются и охраняются в Российской Федерации как основа жизни и деятельности народов, проживающих на соответствующей территории, а также других соответствующих правил. Приведенное обстоятельство говорит о непосредственном соотношении конституционного права и данного учебного курса.

В процессе изучения административного права институт управления земельными ресурсами анализируется вкупе с организацией управления в области охраны окружающей среды. Это касается и административной ответственности за земельные правонарушения в анализируемой сфере[1], государственной регистрации данных земельных участков и т.д.

На железнодорожном транспорте земля как объект правовых отношений может выступать в различных аспектах. Одним из них является то, что земля есть природный ресурс. В связи с этим для регулирования отношений с данным объектом возможно применение, кроме норм земельного и других отраслей права, также природоохранных норм, направленных на охрану этого природного ресурса в процессе использования. В свою очередь, являясь объектом хозяйствования, объектом собственности и гражданского оборота, на земельные участки, предназначенные для земель железнодорожного транспорта, будут распространяться и нормы гражданского законодательства, гражданского права[2]. Указанная полифоничность правовых отношений регулируется и другими отраслями права, например, уголовным, лесным, водным, а также иными. Не является исключением, думается, в данном случае, и муниципальное право[3].

---

[1] См.: *Эфендиев Т. С.* Административная ответственность на транспорте : учеб. пособие. М. : Юридический институт МИИТ, 2013.

[2] *Чернобай Е. Ю.* О соотношении норм гражданского, земельного и административного права в сфере регулирования землепользования в полосе отвода железных дорог // Актуальные проблемы транспортной безопасности в системе национальной безопасности России : сб. научных статей по итогам научно-практической конференции / под ред. Н. А. Духно, А. И. Землина. М. : Юридический институт МИИТ, 2012. С. 62—66.

[3] См.: *Семичева А. С.* Публично-правовой договор в муниципальном праве : автореф. дис. … канд. юрид. наук. М. : ЮИ ИИТ, 2011.

Уголовный процесс на транспорте

УДК 343.14

© Духно Николай Алексеевич
— доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II,
почетный работник высшего профессионального образования
Российской Федерации

© Буранова Наргиза
— аспирант Юридического института Московского
государственного университета путей сообщения
Императора Николая II

ПОНЯТИЕ, КРИТЕРИИ И ОСОБЕННОСТИ ПРЕДЕЛОВ ДОКАЗЫВАНИЯ В УГОЛОВНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ

Аннотация. В статье рассматривается сущность понятия предела доказывания в уголовном судопроизводстве. Основываясь на научных трудах ученых-юристов, в статье излагаются авторские взгляды на основополагающие уголовно-процессуальные категории. Актуальность тематики статьи обосновывается трудностью практического определения пределов доказывания для исследования доказательств по конкретным уголовным делам. Для внесения ясности в данный вопрос в статье раскрыты основные категории, характеризующие пределы доказывания; дано обоснование связи пределов доказывания с предметом доказывания; раскрыты основные особенности пределов доказывания. Кроме того, в ходе научного анализа в статье выявлены причины избыточности и ошибок в процессе доказывания по уголовным делам. На основе результатов исследования сделан вывод о том, что процесс определения пределов доказывания по уголовному делу следует определить на основе глубоких исследований правовых и познавательных особенностей доказывания и доказанности тех фактов, которые выражают собой совершенное преступление. Раскрывается условие, при котором возможно достигать истину по расследуемому уголовному делу.

Ключевые слова: пределы доказывания, предмет доказывания уголовный процесс, уголовное судопроизводство, критерии, доказательство, процесс доказывания, внутреннее убеждение.

© Duhno Nikolay
— doctor of juridical sciences, professor, director of the Legal Institute of Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II, honorary worker of higher professional education of the Russian Federation

© Buranova Nargiza
— postgraduate student of the Law Institute of the Moscow state transport University of Emperor Nicholas II

DEFINITION, CRITERIA AND CHARACTERISTICS TO DETERMINE THE LIMITS OF PROOF IN CRIMINAL PROCEEDINGS

Abstract. The article considers the essence of the concept «limits of proof» for criminal proceedings, based on studies of scientists studying the theory of evidence. The relevance of the article substantiates the difficulty in practice of defining the limits of proof for examining the evidence of a particular criminal case. To clarify this issue in the article the basic categories characterizing the limits of proof, substantiation of the communication limits of proof the subject of proof, discloses the main features of the limits of proof. In addition, during the analysis the article reveals the reasons of redundancy and error proof. The results of the study concluded that the process of definition of limit in proving a criminal case cannot be uniquely determined due to the high variability of influencing factors, however, the analysis based on the criteria and accounting practices will help to define the optimal limits of proof.

Keywords: evidence, criminal process, criminal procedure, criteria, proof.

В теории уголовного процесса понятие пределов доказывания остается недостаточно глубоко исследованным, несмотря на то что эту проблему затрагивали многие ученые в разные исторические периоды. Значительные объемы разных по уровню научных исследований проблемы предела доказывания не свидетельствуют, что все возникающие в теории и практике задачи доказывания по уголовным делам решены. При расследовании и разрешении уголовных дел довольно часто возникают вопросы обоснованности принимаемых решений, достаточности доказательств, при предъявлении обвинения, установления виновности лица в совершении преступления и др. Эти обстоятельства стали побудителями к началу нового научного анализа проблем пределов доказывания. Видя ключевую роль процесса доказывания в уголовном судопроизводстве, следует обратить внимание на многие факторы, разрушающие процесс доказывания, заменяя его некачественными доказательствами, или включая в него

иные сведения, которые нельзя признавать допустимыми доказательствами. В ряду существенных недостатков процесса доказывания заметны проблемы определения квалификации совершенного преступления.

Причин, ведущих к ошибочному установлению квалификации преступления, много. Главными из них остаются те, которые продолжают множить ошибки в самом тексте уголовного закона. В статьях УК РФ за последние годы появилось целый ряд новых составов преступлений, которые прописаны крайне небрежно. Когда в статьях Кодекса не указываются достаточные признаки, характеризующие состав преступления определенной квалификации, тогда становится невозможным правильно определить предмет доказывания, а это влечет за собой появление новой проблемы, связанной с пределом доказывания.

В современной практике расследования и разрешения уголовных дел отмечается тенденция к игнорированию стройной системы гарантий, обеспечивающих качество доказывания совершенных преступлений. Наука уголовного процесса обязана подвергать исследованию новые обстоятельства, в которых складывается современная практика расследования уголовных дел, и на основе научного анализа вносить предложения по совершенствованию законодательства и практики его применения. Представляется, что новые взгляды на пределы доказывания могут быть плодотворными для обогащения теории доказательств и для практики доказывания по конкретным уголовным делам.

В юридических и иных источниках встречаются разные определения понятия предела доказывания. В самом словосочетании видны две стороны, ведущие к выяснению сущности этого процессуального явления.

В толковом словаре С. И. Ожегова понятие предела означает границу, т.е. то, что ограничивает собой что-то[1]. Применительно к доказыванию слово «предел» преобразуется в процессуальную категорию, которой определяется, что и каким образом подлежит доказыванию, когда следует признавать факт содеянного доказанным. В научной литературе часто предел доказывания ставят вместе с понятием предмета доказывания. Раскрытие связей этих понятий позволяет ощутить их необходимость при решении теоретических и практических вопросов, что и в каких пределах необходимо доказывать при расследовании уголовных дел.

Устремляя свое внимание на выявление особенностей предела доказывания, важно подчеркнуть факт того, что эта процессуальная категория тесно связана с предметом доказывания и без него не может существовать в процессуальной деятельности. То и другое предстоит рассматривать вместе в части их взаимосвязи, где возникает возможность воспринять и раскрыть сущность предела доказывания. Исследуя различные теоретические источники, следует отметить, что у разных авторов подход, методо-

[1] *Ожегов С. И.* Словарь русского языка / под ред. Н. Ю. Шведовой. М. : Рус. яз., 1989. С. 375.

логия раскрытия понятия предела доказывания складывалась разнобойно и впитывала различное содержание. В целях представления того, что и в какой мере исследовано, рассмотрим, как отдельные авторы определяли понятие предела доказывания.

Известный процессуалист П. С. Элькинд под «пределом доказывания» понимала объем доказательств, которые обеспечивают полное и объективное установление различных составляющих предмета доказывания по каждому конкретному уголовному делу. Видный ученый, известный процессуалист, М. С. Строгович, оставивший глубокий след в теории уголовного судопроизводства, в своих обширных научных трудах определял пределы доказывания как направления исследования по уголовному делу[1]. Другой знаменитый процессуалист, Р. Д. Рахунов, предлагал понимать под пределами доказывания менее удачное выражение обстоятельств, которое подлежит доказыванию по данному делу[2]. Каждая из представленных точек зрения ученых-юристов, выражающих их представление о пределах доказывания, заметна и достойна внимания, в них раскрыты особенности этого уникального уголовно-процессуального явления, которым обогащена теория доказательств, способствующая развивать практику, призывая ее к грамотному доказыванию по каждому уголовному делу. Но пределы доказывания содержать множество других важных особенностей, знание которых будет служить делу совершенствования процесса доказывания. Занимая ключевые позиции во всей уголовно-процессуальной деятельности, процесс доказывания нужно постоянно развивать, укрепляя гарантии достоверности доказательств и защиты всех, кто становится участником уголовного процесса, что является первейшей необходимостью судопроизводства.

Также заслуживает внимания позиция Н. П. Кузнецова, согласно которой понятие пределов доказывания характеризует средства достижения цели доказывания[3], а Л. М. Карнеева под пределами доказывания понимала глубину знания о предмете доказывания, т.е. его границы по вертикали[4].

Разное представление о пределах доказывания вызывает много вопросов, не рисует полную картину ясного понимания значимости этой важной процессуальной категории. Сложилась ситуация, когда в теории доказательств реально существует сформировавшаяся важная категория, призванная обеспечивать качество процесса доказывания по уголовным де-

---

[1] *Горский Г. Ф., Кокорев Л. Д., Элькинд П. С.* Проблемы доказательств в советском уголовном процессе. Воронеж : Изд-во Воронежского ун-та, 1978.

[2] *Рахунов Р. Д.* Предварительное расследование в советском уголовном процессе // Советское государство и право. 1965. № 12. С. 100.

[3] *Кузнецов Н. П.* Доказывание в стадии возбуждения уголовного дела. Воронеж : Изд-во Воронежского ун-та, 1983. С. 50.

[4] *Карнеева Л. М.* Доказательства и доказывание в уголовном процессе / МВД СССР. Горьковская высшая школа. Горький, 1977. С. 15.

лам, остается мало раскрытой и почти забытой практикой расследования преступлений. В последние годы заметно стали отмечаться факты пренебрежительного отношения к процессу доказывания по уголовным делам. Подвергаются игнорированию основополагающие требования процесса доказывания, что ведет к непониманию, какую цель преследует процесс собирания, проверки и оценки доказательств. Трудно объяснить, почему решения не в пользу обвиняемого принимаются на сомнительных, не проверенных доказательствах, какими аргументами можно оправдать многомесячное содержание под стражей обвиняемого, когда следственные действия по сбору доказательств не проводятся. Такая практика ведет к необоснованному затягиванию предварительного следствия, к принятию неубедительных процессуальных решений, подрывающих доверие к правоохранительным органам, к ущемлению прав участников уголовного процесса. Все это не способствует плодотворной работе по предупреждению преступности в нашей стране.

Важно отметить, что предел доказывания тесно связан с процессом доказывания и является одним из важных критериев, по которому следует определять завершенность специфического процесса познания фактов, доказывание которых должно стать достаточным для правильного разрешения уголовного дела. Чтобы совершивший преступление был справедливо наказан, и ни один невиновный не оказался подвергнутым уголовному наказанию, уголовный процесс создает стройную систему гарантий, заключенных, прежде всего, в правилах доказывания. Предел доказывания выражает собой одно из коренных требований, устанавливающих границы процесса доказывания при строгом гарантированном порядке, обеспечивая установление истины по каждому уголовному делу. Граница, определяющая завершение процесса доказывания по конкретному уголовному делу, получает свое очертание по многим показателям, выражающим гарантии качества результата доказывания. К таким показателям следует, прежде всего, отнести: полное и всестороннее собирание доказательств по всем обстоятельствам, составляющим предмет доказывания, конкретизируемый всякий раз особыми признаками состава расследуемого преступления; проверка полученных доказательств до уровня убежденности в их достоверности; оценка проверенных доказательств до состояния ощущения внутреннего убеждения, при котором только и возможно предъявление обвинения и дальнейшее движение уголовного дела.

Предел доказывания всегда связан с процессом доказывания обстоятельств, образующих предмет доказывания. Обозначенный в УПК РФ предмет доказывания обогащается целым рядом признаков конкретного преступления, расследуемого в уголовном деле. Предмет доказывания выражает характеристику обстоятельств, подлежащих доказыванию. Применительно к каждому конкретному делу предмет доказывания дополняется фактами, выражающими признаки состава расследуемого преступления. Затруднения в процессе доказывания могут появляться с момента обна-

ружения в уголовном законе слабо выраженных признаков, которые должны характеризовать конкретный вид преступного деяния, представляющий состав преступления, в котором можно видеть его сущность и степень общественной опасности. Если в статьях УК РФ не указываются признаки состава преступления, характеризующие каждую из четырех его сторон — объект, субъект, объективную сторону, субъективную сторону, то процесс доказывания окажется в трудном положении. УК РФ, выражающий в своих статьях составы преступлений, должен с предельной точностью указывать все признаки, по которым можно безошибочно определить объект, субъект, объективную и субъективную стороны преступного деяния.

Состав преступления, указываемый в статьях УК РФ, выражает каркас вида преступления, выделяющий наиболее типичные признаки, по которым возможно различать один вид преступления от другого. Круг обстоятельств, который возможно очертить как предмет доказывания, должен быть достаточным для полного установления всех четырех сторон конкретного состава преступления, выражать один критериев предела доказывания. Но процесс доказывания никогда нельзя признавать завершенным, если собранные доказательства по всем обстоятельствам, подлежащим доказыванию, не будут подвергнуты тщательной проверке. Собранные доказательства могут оказаться ошибочными или неполно выражать доказываемый факт. В таком случае не исключены наступления нежелательных последствий, к которым возможно отнести и необоснованное привлечение лица к уголовной ответственности. Чтобы не допустить такого явления, требуется второй критерий предела доказывания, которым следует признать достоверность полученных доказательств. Для принятия решений о дальнейшем движении уголовного дела необходима оценка доказательств. Когда в мыслительную обработку попадают достоверные доказательства, тогда у следователя или судьи возникает внутреннее убеждение, при появлении которого только и следует принимать процессуальное решение.

Обстоятельства, подлежащие доказыванию и выражающие предмет доказывания, изложены в ст. 73 УПК РФ. Уголовно-процессуальный закон своими требованиями очерчивает круг обстоятельств, подлежащих доказыванию. В самом процессе доказывания следует обязательно руководствоваться требованиями ст. 73 УПК РФ и предписаниями статей УК РФ, отражающими состав расследуемого преступления. Для наглядности и удобства анализа обстоятельств, подлежащих доказыванию, представлена схема, отражающая общую характеристику предмета доказывания, без учета признаков состава расследуемого преступления.

Предмет доказывания включает в себя такую совокупность обстоятельств, какую следует обязательно доказывать. В этом процессе на практике возникает много сложностей, вызванных неверным пониманием работниками, осуществляющими производство по делу, особенностей процесса познания фактов совершенного преступления, подлежащих обязательному доказыванию. Пока еще далеко не все убеждены в том, что процесс доказывания представляет собой особый процесс познания фактов, который должен осуществляться только по тем правилам, какие закреплены в уголовно-процессуальном законе. Вся совокупность правил, устанавливающих порядок процесса доказывания, подчинена решению двух основных групп задач: установлению объективной истины, по содержанию которой станет возможным справедливое разрешение уголовного дела; защите прав и законных интересов всех, кто попал в орбиту уголовно-процессуальной деятельности. Трудно перечислить причины, побуждающие многих пренебрежительно относиться к процессуальному порядку доказывания.

Доктриной российского уголовно-процессуального права закреплены основополагающие, коренные положения, устанавливающие, что доказательства в уголовном судопроизводстве составляют его сердцевину и являются единственным средством установления истины по каждому уго-

ловному делу. Доказательства должны собираться и проверяться только в рамках уголовно-процессуальных отношений, возникающих с момента возбуждения уголовного дела. Эти положения, выстраданные многовековой практикой расследования преступлений, находили свое отражение в уголовно-процессуальных кодексах, принимаемых в разные исторические периоды становления России. Ни процессуальное законодательство, ни практика расследования уголовных дел пока недостаточно учитывают коренные положения теории доказательств.

Много сил положили мудрые мыслители и правоведы разных эпох, чтобы убедить человечество в необходимости провести строгую черту, разделяющую розыскную деятельность от уголовного судопроизводства. Древнерусский суд совмещал в своей деятельности все, и один осуществлял то, что нужно было для розыска, изобличения и наказания лица совершившего деяние, которое признавалось преступлением. История деятельности такого суда напоминает нам, что суды, исполняющие несовместимые функции, превращаются в орудие инквизиции, издевательства и крайне далеки от правосудия.

Российское учение о доказательствах содержит многие правовые категории, которые при удачном их применении могли бы существенно совершенствовать уголовно-процессуальное законодательство и содействовать грамотному расследованию уголовных дел. По действующему УПК РФ в соответствии с положениями ст. 144 стало возможным производить следственные действия по собиранию доказательств до возбуждения уголовного дела. Предоставление возможности получать доказательства до возбуждения уголовного дела разрушает сложившуюся систему гарантий защиты прав граждан от необоснованных вторжений в их личные права и свободы. Кроме того, такой порядок размывает границы между уголовным процессом и розыскной деятельностью, провоцирует к использованию следственных действий, обремененных сложной процессуальной формой, к розыску необходимой для уголовного дела информации. Такая практика не может способствовать совершенствованию крайне необходимой оперативно-розыскной деятельности и серьезно подорвет значимость уголовно-процессуальных правил, служащих гарантиями достижения истины по делу и защиты прав человека. А сколько дорогостоящих уголовно-процессуальных сил и средств, необоснованно тратится в тех случаях, когда уголовный процесс еще не следует начинать, но нужно стремительно, емко и с хорошо квалифицированным составом задействовать оперативно-розыскные меры для своевременного выявления, пресечения и предупреждения преступных деяний. Устранение так усердно формировавшейся на протяжении многих веков, границы между розыскной и уголовно-процессуальной деятельностью разрушает правосознание лиц, наделенных властными полномочиями на расследование и разрешение уголовных дел, что ведет к допущению ошибок в уголовных делах, серьезному ущемлению прав человека.

В уголовном процессе действует принцип свободной оценки доказательств, закрепленный ст. 17 УПК РФ, согласно которому следователь, суд и иные лица, наделенные правом на судопроизводство, оценивают доказательства по своему внутреннему убеждению. Сама оценка доказательств является неотъемлемой частью всего процесса доказывания. Процессуальный закон, ст. 88 УПК РФ, требует осуществлять оценку каждого доказательства. Формирование внутреннего убеждения представляет собой этапы оценки как отдельного доказательства на пути его проверки, так и всей совокупности собранных и проверенных доказательств. Внутреннее убеждение следователя или суда представляет собой выводное знание о всей совокупности обстоятельств предмета доказывания. Внутреннее убеждение — это тот порог, который указывает на достаточность проверки отдельных доказательств, или на завершенность доказывания всех обстоятельств, образующих предмет доказывания. Внутреннее убеждение является критерием, определяющим предел доказывания. Но при формировании внутреннего убеждения недопустимо основываться на иных сведениях, не ставших содержанием процессуального доказательства. В формировании внутреннего убеждения огромное значение имеет правовое знание следователя и судьи. Содержание и уровень правовых знаний выражает правовое мировоззрение следователя и судьи, что обеспечивает правовую направленность их мыслительной деятельности при собирании, проверке и оценке доказательств. Глубокие правовые знания гарантируют принятие правовых решений, основанных на результатах процесса доказывания, убеждении, что только достоверные доказательства могут служить единственным основанием для принятия уголовно-процессуальных мер, затрагивающих права и законные интересы человека.

С понятием предела доказывания тесно связано как само начало процесса доказывания, так и его завершение. Опираясь на общепризнанные положения теории доказательств, следует признавать началом процесса доказывания момент возбуждения уголовного дела. Этап проверки сообщений о преступлении осуществляется до возбуждения уголовного дела, и его нельзя признавать процессом доказывания. В противном случае невозможно будет разграничить розыскную деятельность с уголовным процессом, обеспечивающим гарантии достоверности доказывания и защиту прав его участников.

При расследовании уголовных дел всегда возникает множество обстоятельств, требующих обоснованных процессуальных решений. Они могут быть разного уровня, от решений о необходимости произвести то или другое следственное действие по собиранию доказательств до решений об окончании производства по уголовному делу. Если решения должны облекаться в форму определения или постановления суда или в форму постановления следователя, то такие процессуальные документы следует обосновывать и мотивировать (п. 4, ст. 7 УПК РФ). Это требование законодателя обязывает суд и следователя доказать факт, при наличии которого воз-

никает основание в вынесении определения или постановления. Поскольку решения следователя при расследовании уголовного дела могут иметь разные уровни, постольку разными могут быть представлены и пределы доказывания на всем пути процесса доказывания по уголовному делу.

При решении вопроса о применении меры пресечения следователь обязан доказать наличие реальных обстоятельств, которые и дают основание в применении данной процессуальной меры. На этом этапе процесса доказывания его пределом окажется достаточность достоверных доказательств, подтверждающих факты, вызывающие необходимость в применении соответствующей меры пресечения. Для предъявления обвинения потребуется другой объем доказательств, которые в своей совокупности достоверно подтверждают обоснованность привлечения лица в качестве обвиняемого. Для каждого обоснованного и мотивированного вынесения постановления в уголовном деле должны быть достоверные доказательства, подтверждающие факты в необходимости вынесения такого постановления. Каждое из них можно будет признавать законным и обоснованным при условии принятия решений на основе проверенных доказательств, которых должно быть достаточно для формирования внутреннего убеждения в объективности принимаемого процессуального акта.

Полное представление о пределе доказывания возможно получить в процессе детального анализа основных свойств, характеризующих его с двух сторон: правовой и гносеологической, познавательной.

Правовой аспект предела доказывания выражается в требованиях УПК РФ в части, касающейся доказательств и доказывания. Процессуальные положения корреспондируют с предписаниями статей УК РФ, устанавливающих виды составов преступления. В УПК РФ прописаны правила, определяющие порядок собирания, проверки и оценки доказательств, указываются обстоятельства, образующие предмет доказывания, называются многие другие условия, при наличии которых могут признаваться доказанными как отдельные обстоятельства, так и полная их совокупность, выражающая представление о всей картине совершенного преступления.

Статьи УК РФ очерчивают все необходимые признаки, характеризующие каждую из сторон отдельного вида состава преступления. От уровня юридической техники во многом зависит степень качества формулировки состава преступления, выраженного в Кодексе. Достаточность признаков, отраженных в статьях УК РФ, по которым можно безошибочно определить конкретный вид состава преступления, создает необходимые условия, чтобы иметь юридические основания предъявлять лицу обвинение в совершении конкретного вида преступления. Признаки состава преступления, указанные в статьях УК РФ, конкретизируют предмет доказывания и являются необходимым правым условием, определяющим возможность осуществлять доказывание фактов совершенного преступления.

Гносеологическая сторона предела доказывания дает возможность рассматривать процессы познания обстоятельств, образующих предмет дока-

зывания, опираясь на основополагающие положения теории познания. Возможность познания фактов совершенного преступления объясняется теорией познания, согласно которой окружающая нас действительность познаваема. Противников этого положения теории познания принято называть агностиками, которые считают мир непознаваемым. Любое совершенное преступление можно раскрыть, или иными словами, совершенное преступление можно познать, получить о нем сведения, раскрывающие всю картину совершенного преступления. Но это познание имеет свои особенности, которые видны, прежде всего, в том, что познание фактов совершенного преступления осуществляется опосредованно, через посредство доказательств. Как и в любом познании, целью доказывания является установление объективной истины. Она, с позиции теории познания, всегда должна быть конкретной.

Особенности правовой и гносеологической сторон предела доказывания позволяют дать обоснованную оценку отдельных ситуаций, которые возникают при расследовании уголовных дел и по которым высказаны разные точки зрения.

Нередки случаи, когда по уголовному делу предстоит определить границы доказывания некоторого круга обстоятельств, которые должны быть установлены в целях принятия процессуального решения. Если при расследовании уголовного дела следователь получил из различных источников сведения о том, что несколько десятков лиц стали очевидцами совершенного преступления, то на практике возникает проблема, сколько из них следует допрашивать в качестве свидетелей. Такая ситуация требует кропотливого анализа, чтобы появилась возможность для правильного решения. Исходным материалом, который подлежит оценке, будут первичные сведения, характеризующие обстановку совершенного преступления. Эти сведения могут содержаться в документах оперативно-розыскной деятельности и в доказательства, полученных в ходе производства первоочередных неотложных следственных действий. От качества первичных сведений во многом зависит, кто из очевидцев мог воспринимать совершаемое преступление. Но при этом важно понимать, что каждый человек мог воспринимать обстановку по своему, и то, что видел один, не воспринял другой. Поэтому, учитывая закономерности процесса познания, следует допрашивать всех очевидцев совершенного преступления, которые его воспринимали. Каждый из них может не только подтверждать факты содеянного, но и дополнять показания допрошенных. В ряду с другими полученными доказательствами у следователя появится возможность убедиться в достоверности и полноте показаний допрашиваемых свидетелей. Критерием достаточности доказывания станет внутреннее убеждение следователя о том, что все обстоятельства предмета доказывания подтверждаются достоверными доказательствами, и нет сомнения в их доказанности.

Важной и пока еще не решенной проблемой остается понимание соот-

ношения предела доказывания на предварительном следствии и в судебных стадиях судопроизводства. Начать решать эту проблему следует с раскрытия сущности всего судопроизводства, сложившегося в России. Под влиянием нашей национальной культуры всегда остро требовались убедительные средства и способы установления и защиты справедливости, тем более они обострялись при решении вопроса о привлечении лица к уголовной ответственности. В многовековой практике поиска способов справедливого наказания лица, совершившего преступление, сложился российский уголовный процесс, который состоит из предварительного расследования, досудебного производства и судебных стадий. Такой порядок формировался под влиянием стремления создать надежную систему гарантий достижения достоверности доказывания виновности лица, совершившего преступление, и защиты прав человека, попавшего в орбиту уголовного процесса.

По конструкции российского уголовного процесса процесс доказывания по уголовному делу осуществляется как на предварительном следствии, так и при судебном разбирательстве дела. Такой процессуальный порядок формировался под влиянием острого ощущения прошлых поколений в необходимости справедливого наказания виновного, совершившего преступление, и недопущения привлечения к уголовной ответственности невиновных лиц, заботливо укрепляя гарантии достижения истины по делу, защищая права человека. В этом стройном порядке суд обязан собирать, проверять и оценивать доказательства на основе принципа непосредственности и устности.

В ст. 240 УПК РФ установлено общее требование о том, что в судебном разбирательстве все доказательства по уголовному делу подлежат непосредственному исследованию. Это требование обязывает суд заслушивать показания подсудимого, потерпевшего, свидетелей, заключение эксперта, осматривать вещественные доказательства, а также производить другие судебные действия по непосредственному исследованию доказательств. Суд не имеет права опираться только на доказательства, которые были собраны на предварительном следствии, но не исследованы самим судом, и тем более он не должен принимать свое решение, основанное на доказательствах, не исследованных в процессе судебного разбирательства. Внутреннее убеждение суда формируется только на тех доказательствах, которые были проверены и исследованы в суде. Предел доказывания в суде определяется доказыванием фактов преступного деяния, вменяемых подсудимому.

Объем доказательств, исследуемых судом и подтверждающих доказанность обстоятельств, составляющих предмет доказывания, может не совпадать с объемом доказательств полученных на предварительном следствии. Но в том и в другом случае критерием должна быть конкретная истина, как результат доказанности совершенного преступления, которое вменяется подсудимому. Доказанность измеряется внутренним убеждением,

основанным на достоверных доказательствах. Но суд может исключить отдельные факты, эпизоды из обвинения, которые по убеждению суда остались не доказанными, что является фактором несовпадения объемов исследуемых доказательств, полученных на предварительном следствии и при судебном разбирательстве дела.

Объем доказательств, собираемых по уголовному делу, и пределы доказывания выражают разные процессуальные явления, но тесно связаны между собой. Объем доказательств представляет собой всю совокупность доказательств, которую были вынуждены получить следователь или суд, чтобы принять соответствующее решение по делу. Предел доказывания указывает достаточность, границу доказывания, измеряемую внутренним убеждением следователя или суда, которое обосновывается на достоверных доказательствах.

Предел доказывания судом тесно связан с содержанием обвинительного заключения, сформированного на предварительном следствии. Суд не должен вменять подсудимому новые факты преступного деяния, как только те, что отражены в обвинительном заключении. Это процессуальное положение основывается на принципе уголовно-процессуального права о недопустимости поворота к худшему. Но если суд в ходе судебного разбирательства получит сведения о новых преступных деяниях подсудимого, то дело должно быть возвращено на дополнительное расследование в досудебном производстве. Такой порядок гарантирует качество доказывания и защиту прав участников уголовного процесса.

Предел доказывания — это процессуальная категория, определяющая правовые показатели доказанности обстоятельств, подлежащих доказыванию, и раскрывающая условия, устанавливающие границы, при каких нужно признавать процесс доказывания завершенным. Представление о пределе доказывания обогащает теорию доказательств и плодотворно воздействует на практику доказывания по уголовным делам. Процессуальные требования, вытекающие из правильного понимания предела доказывания, способствуют определению круга обстоятельств, подлежащих доказыванию, очерченного правовыми границами, и уяснению условий, при которых процесс доказывания следует признавать завершенным. Предел доказывания следует понимать как внутреннее убеждение следователя и суда, основанное на достоверных доказательствах, достаточных для обоснованного и мотивированного принятия уголовно-процессуального решения, затрагивающего права человека.

Ясное представление о пределе доказывания стимулирует следователя и судью к совершенствованию своих знаний теории доказательств, где емко объясняются и научно обосновываются все положения, характеризующие основополагающие свойства процесса доказывания по уголовным делам. Правовое знание является основным материалом мышления следователя и судьи, в процессе которого осознается ключевая значимость порядка получения доказательств, необходимость их проверки, что обра-

зует условия для понимания особой важности формирования внутреннего убеждения только на достоверных доказательствах. Внутреннее убеждение следователя и судьи, обоснованное и мотивированное проверенными доказательствами, открывает возможности для справедливого разрешения уголовного дела. Для практики расследования и разрешения уголовных дел важный смысл приобретает правовое знание следователя и судьи. Осмысленное понимание сущности предела доказывания, в ряду с другими понятиями теории доказательственного права, способствует предотвращению необдуманных стремлений следователей и судей такого плана, как: подмена доказательств иными сведениями; уклонение от проверки доказательств; принятие решений на основе сомнительных доказательствах. Избавление от такой негативной практики укрепляет веру в справедливое судопроизводство, повышает степень уважения к правосудию.

УДК 343.131.8

© Антонов Олег Алексеевич
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

МНОГОЗНАЧНОСТЬ ИСТИНЫ В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ

Аннотация. В статье рассматриваются различные аспекты установления истины в уголовном процессе. Высказано мнение о неоднозначности истины, достигаемой в уголовном судопроизводстве, о ее динамичности. Предлагается ввести в научный оборот термины «истина правосудия», «истина обвинения», «истина защиты».

Ключевые слова: истина в уголовном процессе, уголовное судопроизводство, правосудие, обвинение, защита, доказывание, приговор.

© Antonov Oleg
— candidate of legal sciences, docent of the department «Criminal
law, criminal procedure and criminalistics» Law Institute of the Moscow
state University of means of communication of Emperor Nicholas II

THE AMBIGUITY OF TRUTH IN THE CRIMINAL PROCESS

Abstract. The article discusses various aspects it is established truth in the criminal process. Suggested the ambiguity of truth, reached in the criminal proceedings, about its dynamism. It is proposed to introduce into scientific circulation the term «true justice», «truth of the charges», «true protection».

Keywords: truth in the criminal process, criminal justice, accusation, defense, evidence, warrant.

На железнодорожном перегоне станций Подлипки-Фруктовая на территории Луховицкого района Московской области 8 июля 2015 г. были обнаружены тела 64-летней Людмилы П. и 66-летней Светланы Л. При осмотре места происшествия установлено, что пожилые женщины были сбиты движущимся локомотивом. При этом ни от одного из машинистов проходивших поездов сведений о происшествии не поступило. На одном из электровозов обнаружены следы крови. Машинист и его помощник заявили, что эти следы оставило сбитое животное. По возбужденному уго-

ловному делу предстояло установить истину.

Проблеме достижения истины в уголовном судопроизводстве посвящены многочисленные исследования русских дореволюционных юристов[1], теоретиков советского периода[2] и современных ученых-процессуалистов[3]. Важнейшее теоретическое положение научной полемики заключается в возможности достижения объективной истины в уголовном процессе и необходимости закрепления нормами действующего уголовно-процессуального закона критерия истинности в стадии предварительного расследования и рассмотрения уголовного дела в суде[4].

В словарях и философских трудах классиков раскрывается разнообразное значение понятия истины. Обобщая предложенные дефиниции и отсекая нюансы, можно согласиться с фундаментальным положением — мысль является истинной, если она соответствует предмету. Еще Аристотель заметил, что истина представляет собой согласие интеллекта с реальной вещью. В общефилософском и гносеологическом смысле содержание истины не только многогранно, но и бесконечно. В зависимости от основания классификации обычно выделяется истина объективная и субъективная, абсолютная и относительная, опровержимая и неопровержимая, конкретная и абстрактная, научная и житейская, доказуемая и недоказуемая и т.д. Наконец, правоведы предложили такую категорию, как юридическая истина с ее разновидностью — истина процессуальная, и ее дальнейшими подвидами: истина материальная и истина формальная.

Зададимся почти риторическим вопросом — к достижению какой истины стремятся участники уголовно-процессуальной деятельности? Полагаем, как это на первый взгляд не покажется парадоксальным, — каждый к достижению своей истины. Каждая сторона уголовного процесса убедительно обосновывает свой тезис, доказывая, что именно в нем и заключается истина. Цели сторон не только не совпадают, но подчас носят прямо противоположный характер. В связи с этим, думается, можно отказаться от идеи достижения единой и единственной истины в уголовном процессе. Представляется, что в соответствии с функциями уголовного процесса и группами участников уголовно-процессуальной деятельности правомерно выделить три разновидности истины в уголовном судопроизводстве: истина обвинения, истина защиты, истина правосудия.

Истина обвинения устанавливается, доказывается и поддерживается стороной обвинения — дознавателем и следователем (их начальниками и руководителями), частным обвинителем, потерпевшим (его представителями), гражданским истцом (и представителями), государственным обвинителем (прокурором).

---

[1] *Фойницкий И. Я.* Курс уголовного судопроизводства. СПб. : Тип. Министерства путей сообщения, 1884.

[2] *Строгович М. С.* Курс советского уголовного процесса : в 2 т. М. : Наука, 1968—1970.

[3] *Белкин А. Р.* Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. М. : Норма, 2005.

[4] Российская газета. 2012. 16 марта.

Как видно, в установлении истины обвинения заинтересована группа участников уголовно-процессуальной деятельности, осуществляющая функцию обвинения. Перед названной группой участников, особенно обладающих властными полномочиями, стоит конкретная цель — доказать обстоятельства, указанные в ст. 73 УПК РФ. Средства доказывания конкретизированы в законе в виде доказательств (ст. 74 УПК РФ), способы доказывания — производство следственных действий (разд. VII и VIII УПК РФ). Кроме того, названная группа участников применяет меры процессуального принуждения, формулирует и поддерживает в суде обвинение.

Истина обвинения предварительно излагается в постановлении о привлечении лица в качестве обвиняемого, а в окончательном виде конкретизируется в обвинительном заключении (обвинительном акте).

Истину защиты отстаивает группа участников уголовного процесса, осуществляющая функцию защиты, — обвиняемый[1] (его законный представитель), защитник, гражданский ответчик (его представители).

Эти участники не наделены законом властными полномочиями, поэтому формы их участия в установлении истины отличаются от предыдущей группы. Участники уголовного процесса со стороны защиты вправе ходатайствовать о проведении следственных действий и принятии процессуальных решений, давать показания и объяснения, обжаловать действия и решения ведущих уголовный процесс субъектов, возражать против принятия решений и применения мер принуждения, представлять имеющие значение для дела материалы, лично присутствовать при выполнении процессуальных действий, защищаться иными средствами и способами, не запрещенными УПК РФ.

Важнейшим условием достижения истины защиты следует признать закрепленную в уголовно-процессуальном законе презумпцию невиновности (ст. 14 УПК РФ) — обвиняемый изначально не считается виновным, не обязан доказывать свою невиновность, сомнения толкуются в пользу обвиняемого, обвинительный приговор не может быть основан на предположениях. Для более эффективного установления истины по делу лицо, совершившее преступление, вправе сделать заявление о явке с повинной (ст. 142 УПК РФ), заключить досудебное соглашение о сотрудничестве (гл. 40.1 УПК РФ), воспользоваться услугами защитника (профессионального адвоката). В предусмотренных законом случаях участие защитника даже обязательно (ст. 51 УПК РФ). Сторона защиты способствует установлению обстоятельств, смягчающих наказание или исключающих уголовную ответственность.

Обвиняемый пользуется еще и такой привилегией, как непривлечение к уголовной ответственности за отказ от дачи показаний и за дачу заве-

[1] Лицо, привлеченное к уголовной ответственности, поэтапно может менять свой процессуальный статус: подозреваемый, обвиняемый, подсудимый, осужденный, лицо, отбывающее наказание, лицо, имеющее судимость.

домо ложных показаний, что также является одним из способов достижения истины защиты. На любой стадии участники процесса со стороны защиты вправе настаивать на прекращении уголовного дела.

Истина правосудия устанавливается судами всех инстанций и излагается в форме итогового документа (приговор, определение, постановление).

Суд не является субъектом доказывания. Стороны обвинения и защиты отстаивают перед судом свои позиции с приведением доказательств. Это происходит в условиях состязательности в форме судоговорения. Можно сказать, что таким образом перед судом предстают истина обвинения и истина защиты.

Важнейший этап установления истины правосудия заключается в вынесении приговора судом первой инстанции. Истинность приговора заключается видимо в том, что на момент его вынесения исследованы все доступные обстоятельства уголовного дела. Судом непосредственно исследованы все представленные сторонами доказательства, и на их основе *на данный момент* другого решения принято быть не может.

В соответствии с требованиями УПК РФ приговор должен быть законным, обоснованным и справедливым. Суд при этом руководствуется не только законом, но и совестью (ст. 17 УПК РФ). Вступившим в законную силу приговором устанавливается истина правосудия, как гласит постулат римского права *res judicata pro veritate habetur* («Приговор является истиной»).

Однако уголовному судопроизводству известно и такое явление, как «судебная ошибка» (не говоря об обывательско-публицистических эпитетах типа «судебная расправа», «неправосудный приговор», «юридическое убийство»). Если допускается возможность судебной ошибки, то вероятно презюмируется и возможность установления неокончательной истины правосудия в суде первой инстанции. Для исправления судебной ошибки законодатель предусмотрел три исключительных стадии уголовного процесса: производство в суде кассационной инстанции, производство в надзорной инстанции, возобновление производства по уголовному делу ввиду новых или вновь открывшихся обстоятельств.

Приговор также может быть частично изменен в стадии исполнения. Например, заменено наказание, изменен вид исправительного учреждения, применено/отменено условно-досрочное освобождение, вынесено решение об освобождении от наказания или отсрочке исполнения приговора и приняты другие решения.

Таким образом, можно утверждать, что истина правосудия представляет собой не застывшую раз и навсегда установленную истину, а является категорией диалектической, развивающейся.

Расследование уголовного дела о происшествии на железнодорожном перегоне продолжалось. Молекулярно-генетическая экспертиза дала заключение, что произошел лобовой наезд данного электровоза именно на

потерпевших. А судебно-техническая экспертиза показала, что из-за бездействия машиниста и его помощника были смертельно травмированы обе пенсионерки. После предъявления доказательств железнодорожники полностью признали свою вину в том, что во время движения не следили за свободностью пути, а увидев на нем двух женщин, не подали оповестительный сигнал и не применили экстренное торможение до полной остановки поезда. Оба члена поездной бригады раскаялись, уголовное дело слушалось в особом порядке. Машинист Руслан Г. приговорен к девяти месяцам лишения свободы, его помощник Дмитрий С. к одному году лишения свободы; оба с отбыванием наказания в колонии-поселении.

В результате ошибки, заблуждения или даже умышленной фальсификации доказательств другими участниками уголовного процесса, например, дачи заведомо ложных показаний, по уголовному делу может состояться решение, не отражающее истинного положения. То есть на каком-то этапе правоприменительной практики может быть принято решение на основе недопустимых доказательств, о чем субъект процесса не осведомлен, добросовестно заблуждается.

Строго говоря, в общепринятом понимании это уже вовсе и не истина. Но какое-то время она существует в виде приговора (чаще обвинительного) или другого уголовно-процессуального акта. Для обозначения такого положения выносим на научно-полемическое обсуждение возможность использования термина **истина заблуждения** (**ложная истина**).

Из собственной адвокатской практики: уголовное дело было возбуждено по факту разбойного нападения на загородный коттедж. При этом убита хозяйка дома, похищены наличные деньги и ювелирные украшения.

Первоначальная истина сомнений не вызывает — совершено преступление.

При опросе соседей выяснилось, что накануне вечером в доме произошел скандал, были слышны громкие голоса, мужской и женский, звук сильно захлопнутой двери, звон разбитого стекла. В результате проведения розыскных мероприятий установлен поздний визитер. Это был рабочий, выполнявший ремонт надворных построек. Подозреваемый задержан.

Истина обвинения очевидна — выявлен возможный убийца.

На допросах и в беседах с защитником задержанный категорически отрицал убийство и хищение ценностей. Подозреваемый рассказал, что хозяйка отказалась оплачивать его работу. Он признал, что с расстройства выпил и явился требовать заработанное. Произошел скандал, в ходе которого он ругался, хлопнул дверью так, что разлетелось дверное стекло, еще что-то крушил. Но никого не убивал.

Истина обвинения в том, что преступление мотивировано; истина защиты — подозреваемый невиновен.

Обвинению не хватает «убойного» доказательства. Например, получения «царицы доказательств» — признания вины подозреваемым, обнару-

жения «немого свидетеля» — вещественного доказательства в виде похищенных ценностей, наконец, установления очевидца преступления. Доказательство появилось в виде протокола *дополнительного* осмотра места происшествия.

В ходе судебно-медицинской экспертизы трупа было установлено, что перед смертью у погибшей был защищенный половой акт. При дополнительном осмотре места происшествия, проведенном оперативным работником без вскрытия опечатанного дома, около крыльца коттеджа обнаружен и изъят перевязанный в узелок презерватив с семенной жидкостью. Эксперт дал категорическое заключение о том, что обнаруженное семя принадлежит подозреваемому.

Истина обвинения бесспорна: насильник и убийца установлен; обвинение предъявлено.

В доверительной беседе обвиняемый рассказал защитнику, что еще ранее оперативный работник сообщил ему, что жертва перед смертью была изнасилована. Подозрение падает на последнего, кто видел ее живой. Для того чтобы исключить задержанного из числа подозреваемых, нужно получить образцы его биологического материала. Образец был представлен, презерватив для сохранности перевязали в узелок. Вот его-то и «обнаружил» оперативный работник, дополнительно осматривая место происшествия.

Истина обвинения и истина защиты вступили в прямую конфронтацию.

За совершение преступлений, предусмотренных п. «з» ч. 2 ст. 105 и п. «б» ч. 2 ст. 131 УК РФ, подсудимый приговорен к 19 годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии строгого режима. Верховным Судом РФ приговор оставлен без изменения, а апелляционная жалоба защиты без удовлетворения.

Истина правосудия сомнению не подвергнута.

За рамками уголовного дела остались невыясненными некоторые обстоятельства — кто утром позвонил в полицию с телефона убитой, почему опергруппа выехала на место преступления почти через час после прибытия первого сотрудника, куда делось похищенное и т.д. Напомним, вывод считается истинным, если он соответствует предмету познания.

По информации Судебного департамента при Верховном Суде РФ за 2013 г. высшей судебной инстанцией в апелляционном порядке отменены обвинительные приговоры в отношении 96 лиц из рассмотренных уголовных дел в отношении 3836 осужденных, а в порядке надзора еще в отношении 74 из 855[1]. А по данным журнала *Proceeding of the National Academy of Sciences* с 1973 г. в США из камеры смертников было оправдано 144 человека, каждый 25-й приговоренный к смерти оказался невинов-

[1] Закон. ру. Первая социальная сеть для юристов. zakon.ru >Discussion/OneDiscussion/10466.

ным.

Думается, истина в уголовном процессе — категория динамичная, *исчерпывающе* недостижимая, как и любое явление окружающего мира. Не случайно закон ограничивает пределы познания по уголовному делу предметом доказывания. Истина в уголовном процессе многозначна. Каждый участник процесса в соответствии со своей функцией стремится к достижению своей истины.

Полагаем, что критерий истины в уголовном процессе — это соответствие принимаемых процессуальных решений имеющимся на данный момент доказательствам. Условием постижения истины в уголовно-процессуальной деятельности является неукоснительное соблюдение требований УПК РФ, диалектическое движение познания от вероятности к достоверности при отражении объективной действительности без какого бы то ни было искажения восприятия.