

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 43.3/.7(075)

Шиян Валентина Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: состояние, тенденции и меры предупреждения

Аннотация. На современном этапе развития общества во всех государствах мира преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта представляют угрозу государственной и общественной безопасности, поскольку сопряжены с колоссальными социальными, материальными и демографическими потерями. Решение проблем обеспечения безопасности движения не ограничивается рамками отдельно взятого государства и нормами национального законодательства. Международное сообщество принимает активное участие в решении вопросов, связанных с повышением безопасности движения, о чем свидетельствуют многочисленные всемирные конференции, международные совещания высокого уровня, итоговые документы (декларации, резолюции, глобальные планы, пакеты технической документации и др.), где излагаются основные предлагаемые меры, содержится призыв к установлению национальных целевых показателей по снижению числа случаев смерти, разработке и реализации региональных, национальных и субнациональных планов, включающих целевые задачи по обеспечению безопасности движения. Об актуальности вопросов, рассматриваемых в статье, свидетельствует и тот факт, что период с 2021 по 2030 г. объявлен Организацией Объединенных Наций вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В статье представлены результаты исследования российского законодательства, документов международных организаций, научных работ и статистических показателей МВД России за период с 2019 по 2023 г. о преступлениях, предусмотренных гл. 27 УК РФ, что позволило определить их современное состояние, динамику, тенденции, основные меры предупреждения. Обращено внимание на латентность исследуемого вида преступлений и региональную составляющую. По мнению автора, зафиксированная официальной статистикой последовательная тенденция снижения преступлений против безопасности движения и эксплуатации

транспорта объясняется повышением эффективности мер предупреждения и результативностью взаимодействия субъектов, осуществляющих эти меры.

Ключевые слова: преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта; глава 27 УК РФ; транспортные преступления; современные тенденции; состояние преступлений; криминологическая характеристика; меры предупреждения.

Valentina Iv. Shiyan,

Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Crimes against traffic safety and operation of transport: status, tendencies, and preventive measures

Abstract. At the present stage of development of society in all countries of the world, crimes against traffic safety and operation of transport pose a threat to state and public security, since they are associated with huge social, material and demographic losses. The solution to the problems of ensuring traffic safety is not limited by the framework of a single state and the norms of national legislation. The international community is actively involved in addressing issues related to improving road safety, as evidenced by numerous global conferences, high-level international meetings, and final documents (declarations, resolutions, global plans, technical documentation packages, etc.) that outline the main proposed measures, call for the establishment of national targets to reduce the number of deaths, and the development and implementation of regional, national and subnational plans that include road safety targets. The relevance of the issues discussed in the paper is underlined by the fact that the period from 2021 to 2030 has been declared by the United Nations as the Second Decade of Action for Road Safety. The paper has presented the study results of the Russian legislation, documents of international organizations, scientific works, and statistical indicators of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the period from 2019 to 2023 on crimes under Chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation, which made it possible to identify their status, dynamics, tendencies, and basic preventive measures. There has been drawn an attention to the latency of the type of crime under study and the regional component. According to the author, the consistent tendency of decreasing crimes against traffic safety and operation of transport recorded by official statistics is explained by the improved efficiency of preventive measures and the effectiveness of interaction between the entities implementing these measures.

Keywords: crimes against traffic safety and operation of transport; Chapter 27 of the CC of RF; transport crimes; modern tendencies; state of crimes; criminological characteristics; preventive measures.

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ 8 января 2018 г. № 1-р, отмечено, что «повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны».

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, обоснованно относят к угрозам не только транспортной, но и национальной безопасности государства [1, стр. 48—51; 4, стр. 373—377; 6, стр. 11—13; 7].

Самые популярные из них во всех иностранных государствах — дорожно-транспортные происшествия (далее — ДТП) входят в десятку среди основных причин смерти для всех возрастных групп. В мировом масштабе каждые 24 секунды в ДТП погибает человек. Со времени изобретения автомобиля на дорогах мира погибло более 50 млн человек, больше, чем в Первой мировой войне [8; 9, стр. 541—551].

Знание современного состояния и тенденций преступлений, предусмотренных гл. 27 УК РФ, позволит определить, прежде всего, факторы риска, приоритетные направления деятельности по их предупреждению, условия и перспективы реализации политики по вопросам транспортной безопасности.

Целесообразно заметить, что в ряде научных работ преступления, включенные законодателем в гл. 27 УК РФ, исследователи именуют транспортными. С этим можно согласиться лишь отчасти, поскольку виды транспортных преступлений выходят за рамки указанной главы уголовного закона. В частности, они содержатся в гл. 21 (ст. 166), гл. 24 (ст. 211, 212, п. «в» ч. 1 ст. 213, 215.3, 218, 222, 222.1, 227), гл. 29 (ст. 281), гл. 32 (ст. 326), гл. 33 (ст. 350—352) УК РФ и др.

К примеру, Л. Ю. Ларина к числу транспортных преступлений относит ст. 272—274.1 УК РФ, включенные законодателем в гл. 28 УК РФ («Преступления в сфере компьютерной информации») [2, стр. 156—160].

Не вдаваясь в дискуссию, связанную с обозначенной терминологией, отметим, что она в немалой степени обусловлена отсутствием легальной дефиниции «транспортное преступление», которая бы включала наиболее главные, существенные, общепризнанные признаки и не вызывала полемики.

При характеристике состояния преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также лиц, их совершивших, за

основу возьмем результаты анализа официальной статистической отчетности ФКУ «ГИАЦ МВД России», которые позволяют констатировать, что абсолютные и относительные значения рассматриваемого вида преступных деяний с 2019 г. последовательно снижаются. Их доля в структуре всей преступности за последние пять лет не превышала 4,5%. Минимальное значение этого показателя зафиксировано в 2023 г. С 2021 г. уменьшается и количество лиц, совершающих рассматриваемые преступления (табл. 1).

В научных трудах анализируемые преступные деяния относят к низколатентным (коэффициент латентности не превышает 2,0) или среднелатентным (коэффициент латентности варьируется в пределах 2,1—3,0) [5, стр. 620—624].

Таблица 1

Динамика зарегистрированных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и лиц, их совершивших (2019—2023 гг.)

| Показатели | Годы | | | | | Прирост/ снижение к 2022 г.,% |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------------------------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | |
| Всего зарегистрированных преступлений | 2 024 337 | 2 044 221 | 2 004 404 | 1 966 795 | 1 947 161 | -1,0 |
| Количество зарегистрированных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта | 87 887 | 87 310 | 84 837 | 79 377 | 75 195 | -5,3 |
| Доля преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в структуре преступности (%) | 4,3% | 4,3% | 4,2% | 4,0% | 3,9% | — |
| Количество лиц, выявленных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта | 82 476 | 82 815 | 81 144 | 76 645 | 70 091 | -8,6 |

Обозначенные тенденции прослеживаются во всех федеральных округах России. Причем в некоторых из них темпы снижения к 2022 г. превысили общероссийское значение (-5,3%). К примеру, в Северо-Западном федеральном округе этот показатель составил 9,3%, Сибирском — 7,7%, Центральном — 7,5%, Дальневосточном — 7,0%, Южном — 6,9%, Уральском — 6,1%.

Исключение составила федеральная территория «Сириус», где вопреки тенденции снижения наблюдается прирост (+153,8%) преступлений, предусмотренных гл. 27 УК РФ.

В числе субъектов Российской Федерации наибольшие темпы снижения установлены в Магаданской области (-39,6%), Чеченской Республике (-33,9%), г. Севастополь (-25,8%), Республике Карелия (-23,6%) и Республике Саха (Якутия) (-21,7%).

Думается, что это результат повышения эффективности профилактических и пропагандистских мер, а также форм взаимодействия, осуществляемых субъектами предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Многие из этих мер направлены на сбережение народа России и развитие человеческого потенциала, формирование правосознания и правовой культуры, а также культуры поведения на дорогах, в том числе у детей. Особое внимание уделяется мерам ранней профилактики.

В частности, подразделениями органов внутренних дел во взаимодействии с органами государственной власти, органами местного самоуправления, общественными объединениями, средствами массовой информации проводятся следующие мероприятия: «Повод для обгона», «Навстречу безопасности», «Ребенок — главный пассажир», «Пристегните самое дорогое», «Детское автокресло», «Студенческий десант», чемпионаты по юношескому автомобильному многоборью, конкурсы юных инспекторов движения «Безопасное колесо», «Безопасная дорога — детям», «Новый взгляд», тематические марафоны (например, «Безопасная страна ЮИД»), акции в социальных сетях (Интернет-олимпиада для школьников на знание правил дорожного движения).

Разработаны и используются мобильные приложения — «Народный инспектор», «Помощник Москвы», «Добродел» и др. Функционируют телефоны «горячей линии».

В социальных сетях регулярно размещается информация, посвященная вопросам соблюдения безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Например, на официальном сайте Госавтоинспекции содержатся сведения, адресованные участникам движения (пешеходам, пассажирам, гражданам с ограниченными физическими возможностями; особое внимание уделено детской безопасности и международному движению) и организациям, осуществляющим пассажирские перевозки (особое внимание уделено перевозке детей), а также перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и

опасных грузов и др. Важную роль в пропаганде дорожного движения играют размещенные в свободном доступе медиа-материалы.

Осуществляется контроль эксплуатационного состояния пешеходных переходов, участков автомобильных дорог, примыкающих к образовательным организациям, а также транспортных средств, перевозящих людей. Для этого подразделения Госавтоинспекции на регулярной основе снабжаются современными приборами мониторинга состояния дорожной сети и транспортных средств. На места поставлено более 900 средств контроля технического состояния автомобилей.

Значительное внимание уделяется реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные дороги», направленного на снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. — до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения к 2024 г.

Принимаемые меры привели к сокращению количества ДТП с участием нетрезвых водителей.

Раскрываемость преступлений помогает повышать искусственный интеллект.

Вместе с тем, несмотря на тенденцию снижения, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта причиняют существенный материальный и демографический ущерб.

Например, В. В. Мехова отмечает, что ДТП обходятся большинству стран мира в 1—3% валового внутреннего продукта [3, стр. 92—96]. В России этот показатель в среднем составляет 2% [Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы]. Причем, эти издержки растут. Так, в документе ООН 2022 г. признано, что ежегодные экономические потери от ДТП для стран «составляют от 3 до 5% от их годового валового внутреннего продукта, — что делает обеспечение безопасности дорожного движения неотложной приоритетной задачей в области общественного здравоохранения и развития» [резолюция № 76/294 Генеральной Ассамблеи ООН «О повышении безопасности дорожного движения во всем мире» (принята 30 июня 2022 г. на 90-м пленарном заседании)].

Кроме того, увеличивается количество жертв. Так по данным Госавтоинспекции на территории Российской Федерации в 2023 г. только в ДТП погибло 14 504 человека (из них дети в возрасте до 18 лет — 788; в 2022 г. — 749), ранено 166 500 (из них каждый седьмой несовершеннолетний в возрасте до 18 лет — 23 889 человек; в 2022 г. — 21 872) [URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 19 августа 2024 г.)].

Таким образом, в 2023 г. по сравнению с 2022 г. возросло: общее количество погибших (+2,3%) и раненых (+4,3%); количество погибших (+5,2%) и раненых (+9,2%) несовершеннолетних.

Каждый пятый пострадавший становится инвалидом.

В числе погибших больше половины — это пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.

Согласно данным Центрального НИИ организации и информатизации здравоохранения Минздрава России ДТП приводят ежегодно к гибели 1,3 млн человек во всем мире; около 50 млн человек получают травмы. ДТП называют основополагающей причиной смерти лиц в возрасте от пяти до двадцати девяти лет [Травматизм и смертность в результате ДТП: Новая политическая декларация о снижении вдвое к 2030 г. травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий // Информационный бюллетень, июль 2022 г. Официальный сайт Центрального НИИ организации и информатизации здравоохранения Минздрава России // URL: <https://whodc.mednet.ru/ru/informacionnyj-byulleten/2022-god.html> (дата обращения: 17 июля 2024 г.)].

Учитывая международную масштабность обозначенных выше проблем, связанных с травматизмом и смертностью от ДТП, заметим, что только половина стран мира имеет системы, которые обеспечивают наличие надежных и своевременных источников национальной информации. Вместе с тем эти системы необходимы для определения приоритетов и разработки эффективной политики.

На национальном уровне страны также сталкиваются с проблемой наличия множества параллельных информационных систем, находящихся в ведении различных министерств и ведомств, для регистрации смертей в результате ДТП. Кроме того, отсутствует эффективная система взаимодействия между ними, что не позволяет объективно определить масштабы последствий от ДТП и своевременно принять надлежащие меры.

В связи с этим Всемирной организацией здравоохранения в 2017 г. был разработан документ «Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения», где подробно изложены сведения о важнейших мерах, принимаемых на основе фактических данных (вот почему должно внимание целесообразно уделять информационным системам). В частности, обозначены условия реализации политики по вопросам безопасности дорожного движения и ее перспективы. Обоснованно, что при обеспечении безопасности участников дорожного движения одну из главных ролей играют безопасные транспортные средства, безопасные дороги и придорожные полосы, безопасный скоростной режим, а также соблюдение законодательства о дорожном движении.

Например, при предотвращении гибели людей, целый ряд правил ООН по безопасности транспортных средств должен быть включен в национальные промышленно-производственные стандарты. Эффективное правоприменение предполагает принятие и регулярное обновление законодательных актов на национальном, муниципальном и местном

уровнях; введение действенных санкций для правонарушителей; надлежащий контроль за соблюдением законодательных требований.

Тем более что в структуре преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта продолжают доминировать преступные деяния, предусмотренные:

1) ст. 264 («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств») — зарегистрировано 17 865 преступлений; прирост к 2022 г. — 1,5%;

2) ст. 264.1 УК РФ («Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость») — зарегистрировано 54 768 преступлений; снижение к 2022 г. — 10,5% УК РФ.

По итогам 2023 г. их доля составляла, соответственно — 23,8% и 72,8%.

В результате только по двум указанным статьям (ст. 264 и 264.1 УК РФ), официальной статистикой было зарегистрировано суммарно 96,6% преступлений.

В свою очередь на остальные 11 статей, расположенных в гл. 27 УК РФ, приходится лишь 3,4% преступных деяний.

Таким образом, состояние и динамика преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ определяют аналогичные показатели всех преступлений исследуемого вида.

Необходимо отметить, что с 30 июня по 1 июля 2022 г. под эгидой ООН проходило Совещание высокого уровня, посвященное проблемам обеспечения безопасности дорожного движения. В рамках этого мероприятия Генеральной Ассамблеей ООН (резолюция 76/294) 30 июня 2022 года была принята «Политическая декларация заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире», где признано следующее:

— обеспечение безопасности дорожного движения является неотложной приоритетной задачей;

— решение вопросов безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств;

— на государственном и частном секторах, научных кругах, профессиональных организациях, неправительственных организациях, гражданах и средствах массовой информации, лежит общая обязанность работать над тем, чтобы в мире больше не было дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами;

— универсальной формулы не существует, поэтому при разработке мер предупреждения необходимо учитывать специфику положения каждой страны с ее потребностями, различными национальными реалиями, возможностями, политикой и приоритетами.

Государства — участники Совещания приняли обязательства по снижению смертности в результате ДТП на 50% к 2030 г.; установлению национальных целевых показателей по снижению числа случаев смерти и

получения серьезных травм среди всех участников дорожного движения с уделением особого внимания потребностям в безопасности тех участников дорожного движения, которые больше всего подвержены риску попасть в дорожно-транспортное происшествие; внедрению основанных на фактических и/или научных данных видов передовой практики для устранения основных факторов риска; укреплению международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения путем обмена передовым опытом и информацией об эффективных механизмах осуществления и технических стандартах и т.п.

В качестве примера отметим, что в соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» в России снижение смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 г. и в два раза к 2036 г. по сравнению с показателем 2023 г. относится к числу целевых показателей и задач, выполнение которых характеризует достижение национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни».

Учитывая изложенное, меры предупреждения исследуемого вида преступлений должны быть, прежде всего, своевременными и комплексными. Их реализация требует усилий не только правоохранительных органов (особую роль играют органы внутренних дел и прокуратура РФ), но и подразделений транспортной безопасности, органов здравоохранения, образовательных организаций и др.

Литература

1. Зайкова, С. Н. Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения в структуре национальной безопасности Российской Федерации / С. Н. Зайкова // Актуальные проблемы административного права и процесса. — 2021. — № 1. — С. 48—51.
2. Ларина, Л. Ю. Система уголовно-правовых норм, обеспечивающих транспортную безопасность / Л. Ю. Ларина // Вестник Костромского государственного университета. — 2019. — Том 25. — № 4. — С. 156—160.
3. Мехова, В. В. Ключевые вопросы организации безопасности дорожного движения в мире / В. В. Мехова // Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях на современном этапе: опыт, проблемы, перспективы»: сборник материалов международной научно-практической конференции. Москва, 10 сентября 2020 г. — Москва : МЧС России, ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2020.
4. Сидорова, М. В. Безопасность дорожного движения как элемент национальной безопасности России / М. В. Сидорова // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2018. — № 1 (1). — С. 373—377.
5. Теоретические основы исследования и анализа латентной преступности : монография / под редакцией С. М. Иншакова. — Москва : ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2013.

6. Эриашвили, Н. Д. Безопасность дорожного движения в системе национальной безопасности Российской Федерации / Н. Д. Эриашвили // Актуальные проблемы административного права и процесса. — 2021. — № 1. — С. 11—13.
7. Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems (fifth edition). — New York : Routledge, 2020.
8. Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2018. — Volume 56.
9. Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. — Springer, 2019.

References

1. Zaykova, S. N. Transportnaya bezopasnost' i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v strukture natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Transport safety and road safety in the structure of national security of the Russian Federation]/ S. N. Zaykova // Aktual'nyye problemy administrativnogo prava i protsessa. — 2021. — № 1. — S. 48—51.
2. Larina, L. YU. Sistema ugovolno-pravovykh norm, obespechivayushchikh transportnuyu bezopasnost' [The system of criminal law norms ensuring transport safety]/ L. YU. Larina // Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2019. — Tom 25. — № 4. — S. 156—160.
3. Mekhova, V. V. Klyuchevyye voprosy organizatsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v mire [Key issues of organizing road safety in the world]/ V. V. Mekhova // Razvitiye sistemy okazaniya pomoshchi postradavshim v dorozhno-transportnykh proisshestviyakh na sovremennom etape: opyt, problemy, perspektivy»: sbornik materialov mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Moskva, 10 sentyabrya 2020 g. — Moskva : MCHS Rossii, FGBU VNII GOCHS (FTS), 2020.
4. Sidorova, M. V. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya kak element natsional'noy bezopasnosti Rossii [Road safety as an element of Russia's national security]/ M. V. Sidorova // Upravleniye deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2018. — № 1 (1). — S. 373—377.
5. Teoreticheskiye osnovy issledovaniya i analiza latentnoy prestupnosti [Theoretical foundations of the study and analysis of latent crime]: monografiya / pod redaktsiyey S. M. Inshakova. — Moskva : YUNITI-DANA: Zakon i pravo, 2013.
6. Eriashvili, N. D. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v sisteme natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Road safety in the national security system of the Russian Federation]/ N. D. Eriashvili // Aktual'nyye problemy administrativnogo prava i protsessa. — 2021. — № 1. — S. 11—13.
7. Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems (fifth edition). — New York : Routledge, 2020.
8. Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2018. — Volume 56.
9. Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. — Springer, 2019.