

С.Н. Шатилович, доцент кафедры
правовой подготовки сотрудников ОВД
ТИПК МВД России,
канд. юрид. наук, доцент

Общесоциальные и специальные меры предупреждения автотранспортных преступлений в деятельности органов внутренних дел

Проблема обеспечения безопасности на транспорте в России на протяжении нескольких последних лет является предметом пристального государственного и общественного внимания. В результате автотранспортных происшествий в нашей стране ежегодно погибает 32-35 тыс. человек, более 850 тыс. человек получают травмы различной степени тяжести [1; 2]. Негативные последствия таких происшествий превышают ущерб от других катастроф, несчастных случаев и преступлений. По официальной информации ДОБДД МВД России, в 2011 году в России было зарегистрировано 199,9 тыс. (-0,2 %) автотранспортных происшествий, в результате которых погибли 28 тыс. (+5,2 %) человек и получили травмы 251,8 тыс. (+0,5 %) человек. При этом почти 86 % всех автотранспортных происшествий было совершено по вине водителей транспортных средств, каждое четырнадцатое из них – по вине водителя, находившегося в состоянии опьянения [2]. За шесть месяцев 2012 года в дорожно-транспортных происшествиях 10,8 тыс. человек погибли, а 109,6 тыс. получили травмы [2].

В сложившейся обстановке распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р была утверждена Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, где в качестве условий перехода к инновационному варианту развития транспортной системы указываются необходимость обеспечения надежности и безопасности функционирования транспортной системы, снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях [3].

Обеспечение безопасности дорожного движения в настоящий период стало одним из приоритетных направлений политики не только России, но и всего мирового сообщества. Ежегодно в мире на дорогах гибнет около 1 млн. 200 тыс. человек. Поэтому Генеральной Ассамблеи ООН 2 марта 2010 г. была принята резолюция об объявлении периода 2011-2020 гг. «десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизировать, а затем сократить прогнозируемую смертность от происходящих в мире дорожно-транспортных происшествий путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях».

Многие автотранспортные происшествия являются результатом и последствием совершения преступлений, предусмотренных ст. 264 УК. Так, в 2011 году количество таких преступлений в России составило 27302 (+3,8%) [4]. За январь-ноябрь 2012 года в РФ произошло 26681 (+9,1 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) автотранспортное преступление [4].

В условиях роста количества автотранспортных преступлений в России еще более актуальным видом деятельности ОВД является предупреждение таких деяний.

По уровню предупредительной деятельности в криминологии принято выделять две группы мер предупреждения преступлений: общесоциальные и специальные.

Общесоциальные меры предупреждения преступлений включают в себя деятельность государства, общества, направленную на решение общесоциальных задач, решение политически управленческих, хозяйственных и других проблем, не связанных с поддержанием правопорядка. Профилактические задачи в этом случае решаются наряду с основными. По мнению Р.М. Булатова и А.В. Шеслера, профилактическое воздействие общесоциальных мер состоит в улучшении условий жизнедеятельности людей, в снятии социальной напряженности в обществе, в локализации и нейтрализации «фоновых» явлений, в укреплении основных институтов социализации несовершеннолетних [5, с. 11]. Данная форма предупреждения проводится в жизнь с помощью государственных планов (программ) развития в вышеуказанных сферах жизнедеятельности государства и общества. Так, например, в результате реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» по сравнению с базовым 2004 годом значительно улучшилась ситуация с дорожно-транспортной аварийностью: в 2004 году в дорожно-транспортных происшествиях погибло 34,5 тысяч участников дорожного движения [2]. За время выполнения федеральной целевой программы этот показатель удалось сократить практически на 20 % (на 18,9 % с 2011 г., с 34 506 до 27 953 человек). В полтора раза снизилось число погибших детей, почти в два раза сократилось число погибших пешеходов. Кроме того, удалось достичь понимания этой проблемы обществом, которое все активнее стало высказывать свою позицию, смело вступать в диалог с властью, настоятельно требуя изменения ситуации [6]. С учетом этого, с 1 января 2013 года в России действует новая национальная стратегия повышения безопасности дорожного движения, которая прописана в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения на 2013-2020 годы» [2].

Поскольку общесоциальные меры не направлены непосредственно на предупреждение преступлений, реализация этих мер требует длительного времени. По этой причине систему общего предупреждения необходимо дополнять системой мер специального предупреждения преступлений. Главная целевая направленность специальных мер предупреждения состоит в непосредственном и оперативном воздейст-

вии на личность преступника, преступления, причины и условия преступлений. Данные меры осуществляются в процессе деятельности соответствующих субъектов, организаций и учреждений, для сотрудников которых профилактическая функция является выполнением их профессиональных задач. Следовательно, это касается в первую очередь сотрудников ОВД.

По содержанию специальные меры предупреждения преступлений традиционно подразделяются на: 1) специальные меры, реализация которых основана на нормах уголовного, уголовно-исполнительного и уголовно-процессуального права; 2) меры специально-криминологические [7, с. 45-46].

Применительно к предупредительной деятельности ОВД остановимся лишь на специальных мерах, реализация которых основана на нормах Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ (далее – УК РФ), то есть относящихся к уголовно-правовому предупреждению преступлений (превенции). На это указывает и то, что в числе задач уголовного законодательства России, перечисленных в ч. 2 ст. УК РФ, указано предупреждение преступлений.

Уголовно-правовое противодействие автотранспортным преступлениям включает прежде всего обеспечение неотвратимости ответственности за совершение таких деяний, выявление и уголовное преследование виновных лиц, их наказание, предупреждение. Несмотря на то, что такая деятельность проводится по факту уже совершенных противоправных деяний, как верно замечает Э.Ф. Побегайло, ее социальное назначение в конечном счете состоит именно в предупреждении – частной и общей превенции преступлений [8, с. 6].

Классическим выражением мер уголовно-правового предупреждения является уголовное наказание за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Именно посредством привлечения к уголовной ответственности лица, совершившего данное преступление, уголовное дело может быть направлено в суд, который вправе вынести справедливое наказание. В ч. 1 ст. 43 УК РФ наказание определяется как «мера государственного принуждения, назначаемая по приговору суда». При этом особое значение приобретают цели наказания, перечисленные в ч. 2 ст. 43 УК РФ. Важно отметить, что одна из целей применения наказания к виновному состоит в том, чтобы не допустить совершения им новых преступлений, то есть осуществляется частная превенция (специальное предупреждение). Наряду с этим уголовное наказание предостерегает других лиц от совершения преступлений, то есть осуществляется общая превенция (общее предупреждение).

Кроме того, можно сделать вывод о том, что ст. 264 УК РФ не в полной мере обеспечивает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и имеется насущная необходимость совершенствования действующего законодательства. Так, положения ч.ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ, выделенных по признаку физиологического состояния субъекта (водитель в состоянии опьянения), вошли в противоречие с положениями ст.ст. 23 и 63 УК РФ. Представляется, что требуется снятие этого противоречия по следующему направлению: вернуться к опыту Уголовного кодекса РСФСР от 27 октября 1960 г. (по сост. на 1 января 1996 г.) [9] и ввести уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, исключив четные части с признаком опьянения из ст. 264 УК РФ. В таком случае наказание за преступление против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом в состоянии опьянения, будет назначаться по совокупности двух преступлений.

К мерам уголовно-правового предупреждения преступлений, используемых в деятельности ОВД, также относятся и иные меры уголовно-правового воздействия, которые выражаются:

а) в стимулировании активности граждан в противодействии автотранспортным преступлениям (ст.ст. 37-42 УК РФ);

б) стимулировании лиц, совершивших автотранспортные преступления, к деятельному раскаянию в его совершении (ст.ст. 61-62, 75 УК РФ);

в) стимулировании лиц, совершивших автотранспортные преступления, к исправлению виновного лица и предупреждению новых автотранспортных преступлений (ст.ст. 73-74, 90-91 УК РФ) и др.

Дальнейшее изучение общесоциальных и специальных мер предупреждения автотранспортных преступлений, на наш взгляд, позволит ОВД более эффективно осуществлять свои должностные полномочия по противодействию таким общественно опасным деяниям в России.

1. Преступность и правонарушения (2003-2007): стат. сб. М., 2008. С. 135.
2. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.mvd.ru/userfiles/sb_1211.pdf (дата обращения: 13 янв. 2013 г.).
3. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства РФ от 22 нояб. 2008 г. № 1734-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 52 (ч. 2). Ст. 5977.
4. URL: <http://www.mvd.ru/presscenter/statistics/reports/> (дата обращения: 10 янв. 2013 г.).
5. Булатов Р.М., Шеслер А.В. Криминологическая характеристика и профилактика преступности несовершеннолетних: учеб. пособие. Казань: Школа, 1999. 19 с.
6. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/> (дата обращения: 13 янв. 2013 г.).
7. Шеслер А.В. Криминологическая характеристика и профилактика профессиональной преступности: учеб. пособие. Тюмень: ТЮИ МВД России, 2004. 61 с.

8. Побегайло Э.Ф., Ревин В.П. Уголовно-правовые средства предупреждения тяжких преступлений против личности: учеб. пособие. М., 1989.

9. Уголовный кодекс РСФСР от 27 окт. 1960 г. (по сост. на 1 янв. 1996 г.) // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

Ю.Н. Чернышова, преподаватель кафедры
правовой подготовки сотрудников ОВД
ТИПК МВД России

Особенности индивидуализации уголовной ответственности соучастников преступления

В уголовном праве в настоящее время существуют две точки зрения определения содержания термина индивидуализация. Одни авторы под индивидуализацией понимают индивидуализацию наказания [1, с. 44], а другие – индивидуализацию уголовной ответственности, что обуславливает различное понимание данного понятия. По нашему мнению, наказание является частью уголовной ответственности, поэтому понятие индивидуализация уголовной ответственности шире понятия индивидуализация уголовного наказания, поскольку второе понятие является частью первого. Сторонником данной точки зрения является И.И. Карпец, который считает, что индивидуализация наказания является частью более широкой проблемы – индивидуализации уголовной ответственности, которую он определил как «установление того, в какой степени обязан отвечать субъект перед государством или обществом за совершенные им противоправные, виновные и наказуемые действия» [2, с. 10].

Индивидуализация уголовной ответственности выступает одним из важнейших принципов уголовного права [3, с. 98]. По мнению А.А. Магомедова, «реализация уголовной ответственности через индивидуализацию позволяет достичь наибольшей эффективности мер уголовно-правового воздействия за счет минимального применения уголовной репрессии в меру совершенного деяния» [4, с. 77].

Специфика индивидуализации уголовной ответственности соучастников преступления определяется характером и степенью фактического участия каждого из них в совершении преступления, значением этого участия для достижения цели преступления, его влиянием на характер и размер причиненного или возможного вреда (ч. 1 ст. 34, ч. 1 ст. 67 УК РФ). Такие признаки индивидуализации, как характер и степень фактического участия, являются наиболее важными. Характер участия в преступлении – это осуществляемая соучастником преступления роль: исполнителя, организатора, подстрекателя или пособника. Степень фактического участия в преступлении – это проявленная соучастником активность при выполнении той или иной роли [5, с. 52]. В теории уголовного права часто понятия «характер» и «степень» участия подменяются одно другим. М.И. Ковалев считает, что «критерием в разграничении организатора от других соучастников является степень участия в преступлении, характер же участия в этом плане имеет только второстепенное, подчиненное значение» [6, с. 12]. В свою очередь, Ю.А. Красиков подчеркивает, что «степень участия в преступлении определяется той ролью, которую выполнял виновный, что обуславливает выделение видов соучастников (организатор, исполнитель, пособник)» [7, с. 281]. На наш взгляд, нельзя объединять эти понятия, т.к. они, во-первых, являются разноплановыми, что подтверждается самим значением этих слов. Так, степень – это мера, сравнительная величина чего-либо [8, с. 793], а характер – это отличительное свойство, особенность, качество чего-либо [8, с. 891]. Это находит подтверждение и в практике, ведь в процессе индивидуализации уголовной ответственности правоприменитель сначала определяет характер участия лица в конкретном преступлении, а затем учитывает степень общественной опасности, причем, по мнению Т.А. Лесниевски-Костаревой, индивидуальную степень [9, с. 34], т.е. интенсивность действий соучастников в рамках своей роли. Вот почему активная роль в совершении преступления признается одним из обстоятельств,отягчающих наказание (п. «г» ч. 1 ст. 63 УК РФ).

Во-вторых, насколько бы ни была велика степень участия в совершении группового преступления, она не может изменить роль, которую выполняет соучастник, ее функциональное значение, что подтверждается высказыванием Ф.Г. Бурчака о том, что «только в характере участия в преступлении, в выполняемой каждым из соучастников роли следует искать отличие исполнителей, организаторов, подстрекателей и пособников» [10, с. 136-137].

При индивидуализации уголовной ответственности соучастников необходимо учитывать деятельное раскаяние соучастников в форме способствования изобличению других соучастников преступления в качестве обстоятельства, смягчающего наказание (п. «и» ч. 1 ст. 61 УК РФ); активное содействие участника группового преступления его раскрытию. С точки зрения законодателя, индивидуализация в этом случае будет заключаться в том, что суд может назначить в соответствии с ч. 1 ст. 64 УК РФ наказание ниже низшего предела, предусмотренного соответствующей статьей Особенной части УК РФ, или назначить более мягкий вид наказания, чем предусмотрен этой статьей, или не применять дополнительный вид наказания, предусмотренный в качестве обязательного [5, с. 53].

Также индивидуализация уголовной ответственности соучастников заключается в том, что совершение преступления в составе группы лиц, группы лиц по предварительному сговору, организованной