

Научная статья

УДК 343

<https://doi.org/10.35750/2071-8284-2025-1-109-118>

Риски безопасности как основание криминализации транспортных правонарушений

Владимир Николаевич Бурлаков, доктор юридических наук, профессор

Санкт-Петербургский государственный университет

Санкт-Петербург (199034, Университетская наб., д. 7/9), Российская Федерация

parus348@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-3711-1762>

Аннотация:

Введение. Риски безопасности представляют собой своеобразный эквивалент угрозы причинения вреда охраняемым правом общественным отношениям. На первый взгляд, риски безопасности отражаются только в признаках объективной стороны преступления. Однако о них можно говорить применительно и к другим элементам состава. Если обратиться к преступлениям против безопасности на транспорте, то риски могут относиться к транспортному средству как предмету преступления, к деянию и его последствиям, к субъекту преступления, его личности, и даже к форме вины. Поэтому актуален вопрос реального отражения в составе преступления рисков безопасности [1]. Роль рисков безопасности в криминологическом механизме совершения преступления постепенно начинает интересовать не только уголовно-правовую, но и криминологическую науку [2].

Методы. Важной задачей является классификация рисков, определение их криминогенности. Вопрос о многообразии влияния рисков на общественную опасность нельзя осветить в небольшой статье, поэтому обратимся к их основным концентраторам в составе. К ним нужно отнести транспортные средства как источник повышенной опасности, нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и характеристику личности водителя.

Результаты. Информация о значении рисков безопасности должна быть учтена, когда идет речь о криминализации или декриминализации деяний в транспортной сфере, т. е. уровень безопасности рисков может быть их критерием. Такая информация полезна при дифференциации ответственности за транспортные нарушения в рамках отраслевого регулирования. Для отражения рисков в составе преступления нужна адекватная его конструкция. Поэтому требуется оптимизация конструкции состава в некоторых статьях об ответственности за транспортные преступления, чтобы исключить недооценку рисков безопасности. Такой конструкцией может быть состав создания опасности.

Ключевые слова:

классификация рисков безопасности, стандарт транспортной безопасности, административная преюдиция, состав создания опасности

Для цитирования:

Бурлаков В. Н. Риски безопасности как основание криминализации транспортных правонарушений // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2025. № 1 (105). С. 109–118. <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2025-1-109-118>.

Статья поступила в редакцию 10.06.2024;
одобрена после рецензирования 30.10.2024;
принята к публикации 27.12.2024.

Original article

Safety risks as the reasons of transport offences' criminalisation

Vladimir N. Burlakov, Dr. Sci. (Jurid.), Professor

Saint Petersburg State University

7/9, Universitetskaya quay, Saint Petersburg, 199034, Russian Federation

parus348@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-3711-1762>

Abstract:

Introduction. Safety risks represent special equivalent of the threat of harm to public relations maintained by law. At first sight, safety risks are reflected only in signs of objective side of the actus reus. However, they can be spoken about as applied to other elements of corpus delicti. If we consider the crimes against transport safety,

Keywords:

classification of safety risks, standards of transport safety, administrative pre-judiction, corpus delicti of risk creation

© Бурлаков В. Н., 2025

then risks can be referred to the transport means as the object of the crime, to the act and its consequences, to the subject of the crime, his personality and even to a form of guilt. Therefore the issue of the safety risks' reflection in the crime is actual [1]. The role of safety risks in the criminological mechanism of committing the crime gradually starts interesting not only criminal law science but criminological science too [2].

Methods. The main task is the classification of risks, the determination of their crime rates. It is impossible to cover the issue about the diverse of risks' influence on public safety in a short article; therefore we pay attention to their basic hubs of crimes. They are exactly transport means as a source of the highest danger, traffic violations and the use of vehicles, and personal characteristics of the driver.

Results. The information about the meaning of safety risks must be taken into account when the speech is about criminalisation and de-criminalisation of acts in the transport sphere that is the level of safety risks may be their criterion. Such kind of information is useful when differentiating the responsibility for traffic violations in the scope of sectoral regulation. For risks' reflection in the crime it is necessary its appropriate construction. That is why in some articles it is demanded the optimisation of the corpus delicti construction about the responsibility for transport means in order to exclude the undervaluing of safety risks. Such a construction may be corpus delicti of risk creation.

For citation:

Burlakov V. N. Safety risks as the reasons of transport offences' criminalisation // Vestnik of Saint Petersburg University of the MIA of Russia. 2025. № 1 (105). P. 109–118. <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2025-1-109-118>.

The article was submitted June 10, 2024;
approved after reviewing October 30, 2024;
accepted for publication March 20, 2024.

Введение

Вопрос о рисках безопасности имеет не только уголовно-правовое, но и криминологическое значение. В той или иной степени он отражается в характеристиках массы показателей технической безопасности в транспортной сфере, без учета которых правовое регулирование этой сферы невозможно. Риски прописаны в Правилах дорожного движения, инструкциях, наставлениях, технических условиях и т. д., а также учитываются при отнесении транспортных средств (далее – ТС) к источникам повышенной опасности. И хотя сами по себе ни риски, ни их показатели напрямую не являются признаками состава преступления, но должны быть учтены и в нем, и в стандарте безопасности функционирования разных видов ТС. Иначе говоря, нужен алгоритм эффективной оценки рисков, который бы рассматривался не только как основание криминализации действий в транспортной сфере, но и опосредованно влиял на конструкцию уголовно-правовых норм [3].

В силу того, что ТС относятся к источникам повышенной опасности, риски их безопасности не могут иметь нулевое значение. О сущности общественной опасности рисков можно долго спорить, но очевидно, что если угроза причинения вреда от источника риска выходит за рамки индивидуальных интересов причинителя такого вреда, т. е. потерпевшими могут стать третьи лица либо организации, то такая угроза создает общественно опасные риски. С этой точки зрения, и индивидуальные средства мобильности (электросамокаты и т. д.) имеют риски безопасности и поэтому могут быть приравнены к ТС как источнику повышенной опасности. Есть примеры, когда законотворческая практика отнесения средств передвижения к предмету транспортных преступлений порой запаздывала, что, конечно, множит, так сказать, жертвоприношение транспортной преступности (примером может быть дополнение к предмету преступления, предусмотренному ст. 263 Уголовного кодекса Российской Федерации¹ (далее – УК РФ), сверхлегких воздушных судов). Поэтому необходимо заблаговременно разработать стандарт безопасности и его алгоритм, основанный на оценке рисков транспортной безопасности [4].

Риски транспортной безопасности неоднородны. Самой простой классификацией будет следующее их подразделение на виды: риски от самих транспортных средств как источников повышенной опасности – технические риски; риски от нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – субстанциональные риски; риски от дорожно-транспортной ситуации, влияющей на техническую возможность предотвращения дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) – ситуационные риски; риски опасности водителя – субъективные риски.

Степень опасности рисков транспортной безопасности нужно принимать во внимание в т. ч. при решении вопроса о дифференциации ответственности (дисциплинарной, административной, уголовной) за правонарушения в этой сфере. В основе этого утверждения понимание того, что в общественную опасность преступления весомый вклад вносит и опасность

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 29.05.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

рисков [5]. Стандарты безопасности движения и эксплуатации транспорта должны формироваться с учетом таких рисков. От них в свою очередь зависит целесообразность криминализации транспортных правонарушений. Вероятно, чем выше будут стандарты, тем меньше будет криминализации, и наоборот.

Технические и криминологические показатели для оценки степени опасности рисков разнообразны. По сути, они свидетельствуют о масштабе негативных последствий в настоящем и будущем. К ним, например, можно отнести объем причиненного имущественного и физического вреда от транспортных аварий в абсолютных и относительных показателях (средний процент аварий по годам, количество погибших или получивших увечья потерпевших, имущественный ущерб, их темпы роста). Динамика таких последствий вкупе с показателями строгости мер ответственности также поможет избежать избыточного принуждения (криминализации и пенализации). Полезными могут стать коэффициенты неотвратимости: соотношение количества приговоров с количеством транспортных происшествий; соотношение количества административных взысканий с количеством автотранспортных нарушений; оценка рисков, обусловленных личностью водителя; показатели жесткости санкций за транспортные нарушения (уголовные и административные) за ряд лет. В конечном счете можно рассчитать соответствующие коэффициенты, в совокупности образующие алгоритм, полезный для оптимальной криминализации. Однако в таком виде перечисленные показатели опасности рисков вряд ли вписываются в содержание состава преступления. Им нужно придать иную форму, о чем речь пойдет далее.

Методы

Поскольку ответственность за транспортные правонарушения варьируется от дисциплинарной до уголовной, постольку риски безопасности могут стать критерием разграничения этих видов ответственности. Для этого показатели степени опасности рисков должны получить экспертную оценку реального вреда в процентах, т. е. должны опираться на экспертную диагностику. Можно показать измерение опасности рисков (рисунок 1).



Рис. 1. Измерение опасности рисков (результаты без учета экспертной оценки)

Fig. 1. The measurement of risks' danger (results without taking into account the expert assessment)

Коэффициент риска безопасности K рассчитывается по формуле

$$K = R_1 + R_2 + R_3 + R_4 : 400, \quad (1)$$

где при K до 0,1 – возможна дисциплинарная ответственность;
при K до 0,5 – возможна административная ответственность;
при K от 0,5 до 1,0 – возможна уголовная ответственность.

Типовая оценка субъективных рисков (так сказать, деликтоспособность водителя) возможна путем матрицы диагностирования на основе совокупности показателей (таблица 1, 2).

Таблица 1

Карта личности водителя

Table 1

Driver's identity card

Показатели субъективных рисков транспортной безопасности	Степень их общественной опасности (код)		
	Минимальная	Средняя	Максимальная
Криминальная активность	Впервые совершил ДТП (001)	Ранее привлекался к административной ответственности за ДТП (002)	Ранее привлекался к уголовной ответственности за ДТП (003)
Роль в ДТП	Стечение обстоятельств; виктимное поведение потерпевшего (004)	Небрежное отношение к соблюдению ПДД (005)	Особо активная роль (опасная езда) (006)
Поведение водителя после ДТП	Положительное – оказал помощь потерпевшему (007)	Обвиняемый не оказывал помощи потерпевшему (008)	Обвиняемый оставил место ДТП (009)
Мотив преступления	Минимальной степени антисоциальности (010)	Средней степени антисоциальности (011)	Максимальной степени антисоциальности (012)
Степень вины	Преступная небрежность (013)	Преступная самонадеянность (014)	Установка на нарушение ПДД (015)
Отношение к содеянному	Чистосердечное раскаяние, порицание преступного способа поведения (016)	Признание вины (частичное признание вины) (017)	Отсутствие раскаяния, оговор потерпевшего (018)
Психофизическое состояние водителя в момент ДТП	Преступление совершено в трезвом состоянии (019)	Преступление совершено в состоянии опьянения (020)	Преступление совершено водителем, ранее задержанным за управление в состоянии опьянения или с диагнозом «Алкоголизм» (021)
Производственная характеристика	Положительная (022)	Удовлетворительная (023)	Отрицательная (024)
Социальная активность	Высокая (активное участие в работе общественных организаций, партий, движений) (025)	Средняя (состоял членом общественных организаций, партий, движений) (026)	Низкая (не принимал участия в общественных организациях, партиях, движениях) (027)
Бытовая характеристика (характеристика с места жительства)	Положительная (028)	Удовлетворительная (029)	Отрицательная (030)
Отношение к семейным обязанностям (в первичной или вторичной семье)	Добросовестное (031)	Удовлетворительное (032)	Недобросовестное (033)
Семейное положение	Имеет двух и более иждивенцев (034)	Имеет одного иждивенца (035)	Не имеет иждивенцев (036)
Заслуги перед государством и обществом	Участник ВОВ, СВО, награжден государственными орденами, медалями, имеет почетные звания (037)	Имеет поощрения за добросовестный труд: грамоты, благодарности и т. д. (038)	Не имеет заслуг (039)
Состояние здоровья	Инвалидность, тяжелое заболевание (040)	Незначительное расстройство здоровья (041)	Практически здоров (042)

Окончание таблицы 1

End of table 1

Показатели субъективных рисков транспортной безопасности	Степень их общественной опасности (код)		
	Минимальная	Средняя	Максимальная
Обстоятельства, смягчающие или отягчающие наказание по смыслу ст. 61 и 63 УК РФ			
Несовершеннолетие виновного	Преступление совершено в несовершеннолетнем возрасте (043)	—	—
Психофизическое состояние	Беременность, наличие тяжелого заболевания (044)	—	—
Наличие малолетних детей у виновного	Имеет малолетних детей (ребенка) на иждивении (045)	—	—
Неблагополучная ситуация	Совершение преступления в силу стечения тяжелых жизненных обстоятельств (046)	—	—
Деятельное раскаяние	Явка с повинной, активное способствование раскрытию преступления, изобличению других соучастников преступления и розыску имущества, добровольное возмещение вреда (047)	—	—
Возмещение вреда, причиненного преступлением	Оказание медицинской и иной помощи потерпевшему после совершения преступления (048)	—	—
Рецидив ДТП	Имеет административный рецидив ДТП (049)	Ранее судим за совершение ДТП (050)	Имеет неоднократную судимость за ДТП (051)

Таблица 2

Матрица диагностирования степени опасности субъективных рисков

Table 2

The matrix of evaluating the danger' degree of subjective risks

Минимальная степень	Средняя степень	Высокая степень	Очень высокая степень
001, 004, 007, 010, 013, 016, 019, 022, 025, 028, 031, 034, 037, 040, 041, 043, 044, 045, 046, 047, 048	001, 002, 005, 006, 007, 008, 010, 011, 013, 014, 016, 017, 019, 020, 022, 023, 025, 026, 028, 029, 031, 032, 034, 035, 037, 038, 040, 041, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 049	002, 003, 005, 006, 008, 009, 011, 012, 014, 015, 017, 018, 020, 021, 023, 024, 026, 027, 029, 030, 032, 033, 035, 036, 038, 039, 040, 041, 044, 045, 046, 047, 048, 050, 051	003, 006, 009, 012, 015, 018, 021, 024, 027, 030, 033, 036, 039, 040, 041, 044, 045, 046, 047, 048
К до 0,1	К до 0,2	К до 0,5	К до 1,0

Чтобы определить степень опасности субъективных рисков, надо внести в матрицу установленные показатели посредством вписывания их кодов, и затем арифметически определить, в какой ячейке матрицы зачеркнуто их наибольшее количество, т. е. определяем степень опасности по наибольшему числу зачеркнутых кодов в ячейке матрицы или наибольшему удельному весу зачеркнутых кодов.

Результаты

Теперь остановимся на вопросе конструкции состава некоторых транспортных преступлений, а именно на составе с административной преюдицией, на который обратил внимание научный мир [6]. Возникают вопросы: могут ли сходные действия (нарушения) образовывать признаки административных и уголовных деликтов? Является ли такая конструкция панацеей? Способна ли она отразить риски безопасности? В прежнем Уголовном кодексе (РСФСР) конструкция состава с административной преюдицией почти не использовалась. Но с 2011 года число таких составов в разных разделах УК РФ резко увеличилось. Этому способствовало Послание Президента России Федеральному Собранию Российской Федерации от 12 ноября 2009 года², в котором говорилось о том, что в уголовном законе следует шире использовать так называемую административную преюдицию, т. е. привлекать к уголовной ответственности только в случае неоднократного совершения административного правонарушения. Среди ученых нет единого мнения о целесообразности ее широкого применения [7]. Против нее высказались известные ученые, например, Н. И. Иванов, А. И. Коробеев, Н. А. Лопашенко. Неоднозначность применения административной преюдиции прослеживается в одном из постановлений Пленума Верховного Суда Российской Федерации о судебной практике по делам о незаконном обороте оружия³, в котором сказано, что в случае, когда допущенное лицом административное правонарушение (например, нарушение правил хранения или ношения оружия и боеприпасов, их продажа) содержит также признаки уголовно наказуемого деяния, указанное лицо может быть привлечено лишь к административной ответственности (п. 8). Это разъяснение Верховного Суда способствовало легализации в судебной практике так называемой выборочной ответственности, которую профессор В. В. Лунеев однажды назвал следственной декриминализацией преступлений [8].

Есть и другая позиция, которая допускает использование административной преюдиции в уголовном праве. У ее сторонников два подхода. Первый подход констатирует существование преюдиционных норм УК РФ, считая их «нежелательной неизбежностью» в плане *de lege lata*. Второй подход исходит из необходимости минимизации возможных негативных социально-юридических последствий применения таких норм *de lege ferenda*. Авторы отстаивают позицию о несоответствии основных социально-юридических характеристик административной преюдиции в уголовном праве основаниям криминализации, принципу справедливости уголовного законодательства, «гуманизации» уголовного закона как одного из основных направлений государственной политики в области борьбы с преступностью. Однако, учитывая сложившиеся отечественные законодательные реалии и тенденции законотворчества в области уголовного права, они предлагают варианты развития системы преюдиционных норм УК РФ, отражающие требования законодательной техники [9].

Мы полагаем, что с позиции теории общественной опасности использовать административную преюдицию в качестве признака деяния в составе транспортного преступления нежелательно. Во-первых, потому что применительно к транспортным преступлениям это может привести к появлению чрезмерного количества норм с подобной конструкцией, т. к. транспортные преступления неоднородны по своей общественно опасной сущности и могут разделяться на многочисленные группы⁴ [10]. Но и минимальное их количество может повлечь излишнюю дифференциацию в Уголовном кодексе, а именно: «1) преступления, совершенные путем непосредственного использования ТС по их прямому хозяйственному назначению; 2) преступления, при совершении которых ТС не используется по прямому хозяйственному назначению»⁵.

² Послание Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева Федеральному Собранию Российской Федерации от 12 ноября 2009 г. // Российская газета. 2009. 13 ноября.

³ О судебной практике по делам о хищении, вымогательстве и незаконном обороте оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 12 марта 2002 г. № 5 // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2002. № 4.

⁴ Жулев В. И. Транспортные преступления : Комментарии законодательства. Москва : Спарк, 2001. 189 с.

⁵ Уголовное право России. Особенная часть : учебник / под ред. В. Н. Бурлакова, В. В. Векленко, В. Ф. Щепелькова. 3-е изд., перераб. Санкт-Петербург : Издательство Санкт-Петербургского университета, 2021. С. 574.

Во-вторых, количество показателей рисков, которыми можно дифференцировать ответственность за транспортные правонарушения, становится еще больше, и поэтому логично предположить, что использование неверных показателей рисков транспортной безопасности при криминализации транспортных нарушений приведет к ее избыточности. Однако это не мешает использовать фактор административного рецидива в качестве признака субъекта преступления.

С точки зрения юридической техники [10] альтернативой составу с административной преюдицией мог бы стать состав создания опасности, включающий в себя указание на криминальные риски. В связи с этим хотелось бы отметить следующее. Хотя в теории уголовного права насчитывается немного работ, посвященных разработке вопроса о природе, содержании, признаках состава создания опасности⁶, а проблема включения в состав рисков безопасности только начинает обсуждаться, но задумываться об этом ученые стали давно.

Прежде всего рассмотрим понятийный аппарат. Обратившись к тексту уголовного закона, мы увидим, что риск не является легальным признаком состава. Его нужно определять исходя из соотношения понятий «риск – угроза – опасность – вред». Понятие «угроза» используется в уголовно-правовых нормах, и оно соотносимо с понятием «риск». Для этого достаточно проанализировать, например, содержание ст. 119, 238 или 267 УК РФ, а также ст. 41 УК РФ, в которой риск рассматривается как обстоятельство, исключающее преступность деяния, и сказано, что риск не признается обоснованным, если он заведомо был сопряжен с угрозой для жизни многих людей, с угрозой экологической катастрофы или общественного бедствия. Таким образом, в ч. 3 ст. 41 УК РФ определение риска привязано к правовому выводу: обоснованный и необоснованный риск. Однако чтобы его использовать в качестве признака состава преступления, этого недостаточно. Здесь значимым является степень вероятности последствий от риска. Ведь угроза соотносима с опасностью самого деяния, а риск выражает степень наступления возможных общественно опасных последствий. Это значит, что риск – это самостоятельный этап в механизме уголовной ответственности, он выражает реализацию угрозы в ситуации определения пути от деяния к результату. Итак, под риском понимается возможность (степень вероятности) наступления негативных последствий. Поэтому очевидно, что угроза, риск и опасность связаны через их потенциал причинения вреда: риск может рассматриваться как актуализация угрозы, когда вероятность вреда переходит в непосредственное намерение его реализации, а далее из риска формируется опасность.

Кроме того, если вред по своей возможной сфере причинения многоаспектен (вред объекту, предмету, потерпевшему), то риск используется в нормах УК РФ только как угроза конкретным объектам уголовно-правовой охраны.

С точки зрения этапов механизма причинения и семантического отличия, нужно отметить, что хотя каждое из названных понятий сохраняет свою уникальность, в контексте вредоносности «риск опасности» и «угроза опасности» совпадают. В общем континууме использование понятий «риск», «угроза» и «опасность» означает просто разную степень вероятности наступления вреда, например, «действие субъекта представляет риск» и «действие субъекта представляет опасность». В то же время, можно утверждать, что «риск» и «опасность» в уголовном праве представляют разные стадии реализации потенциальной и актуальной угрозы и поэтому разграничиваются по степени вероятности наступления вреда. Риск оценивается как потенциальная возможность возникновения вреда, который не только не наступил, но и его наступление не является неизбежным. Опасность же подразумевает, что вред имеет высокую вероятность наступления без дополнительного вмешательства.

3 Заключение

Итак, для целей уголовного законодательства было бы полезным закрепить в стандартах транспортной безопасности следующие понятия. *Угроза* – категория, описывающая потенциальную возможность причинения вреда объектам правовой охраны вследствие совершения преступления. *Риск* – это фактор или ситуация, возникающие на этапе реализации угрозы, связанные со многими причинами, например, с субъективным отношением субъекта к деянию, потенциалом опасности предмета преступления и даже особенностями личности человека. *Опасность* – это реальная способность причинить вред объекту уголовно-правовой охраны.

⁶ Попуан Г. Ю. Уголовная ответственность за создание опасности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2013. 21 с.

Она существует независимо от восприятия конкретного лица. Это условие или обстоятельство, способное причинить вред, не требующие их осознания адресатом. Опасность в уголовном праве оценивается как потенциал для причинения вреда. Вред можно определить как результат полной реализации рисков.

В плане квалификации преступления встает важный вопрос: К какому виду можно отнести состав создания опасности? Является ли такая конструкция разновидностью уже разработанных в доктрине уголовного права и применяемых в законодательстве конструкций формального, материального или усеченного состава?

Рассмотрение факта создания опасности в качестве общественно опасных последствий наводит на мысль, что этот состав можно отнести к числу материальных составов преступлений. Такой подход находит поддержку не только в теории уголовного права [11], но и сам законодатель использует его при редактировании диспозиций статей УК РФ, в которых происходит замена одной конструкции на другую. Например, в 2018 году в ч. 1 ст. 2153 УК РФ и ст. 217 УК РФ, в которых после исключения формулировки, описывающей объективную сторону деяния как «если это могло повлечь», по сути, они стали материальными составами. Отметим, что аналогичные изменения юридической техники произошли и в ст. 340, 341 УК РФ в феврале 2020 года. Однако есть примеры, как будто отрицающие связь состава создания опасности с материальным составом. Так, в 2020 году уголовный закон за счет изменения редакции ч. 1 ст. 236 УК РФ и ч. 1 ст. 267 УК РФ, наоборот, исключил данные составы из числа классически материальных за счет указания на возможность создания угрозы.

Можно привести и другой пример неоднозначной трактовки конструкции состава создания опасности, если обратиться к ст. 150 УК РФ, а именно, к моменту окончания этого преступления. В прежнем постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 14 февраля 2000 г. № 7 «О судебной практике по делам о преступлениях несовершеннолетних»⁷ это преступление считалось с формальным составом и признавалось оконченным с момента совершения действий, направленных на вовлечение в совершение преступления (п. 9). В действующем постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 1 «О судебной практике применения законодательства, регламентирующего особенности уголовной ответственности и наказания несовершеннолетних»⁸ преступление считается оконченным с момента, когда несовершеннолетний совершил оконченное преступление, покушение на преступление или приготовление к нему, а в случае ненаступления таких последствий по не зависящим от вовлекателя обстоятельствам его действия предлагается квалифицировать по ч. 3 ст. 30, ст. 150 УК РФ (п. 42).

Поэтому конструкция состава имеет значение не только для адекватного отражения степени опасности преступления, но и для его квалификации.

Для материального состава преступление признается оконченным при наступлении общественно опасных последствий, т. е. в цепочке «риск – угроза – опасность – вред» окончание преступления отложено до реального причинения вреда. Для конструкции состава создания опасности достаточно лишь создание условий, способных привести к подобным последствиям, без их фактического наступления. Поэтому с момента начала дискуссии по этому вопросу ученые считали составы создания опасности неоконченным материальным составом. Б. С. Никифоров отмечал, что «в ряде случаев последствием действия является создание объективной возможности его причинения, чем обосновывается привлечение к уголовной ответственности за приготовление и покушение» [12].

Полагаем, что вывод о том, что состав создания опасности является разновидностью неоконченного материального состава, дезавуирует не только способность этого состава адекватно отражать общественную опасность совершенного деяния, но и не учитывает некоторые существенные отличия. Во-первых, ключевым отличием неоконченного преступления с материальным составом от состава создания опасности является намерение субъекта завершить преступление с причинением конкретного вреда при осознании факта его отсутствия, а не только желание создать условия для его возможного причинения. Во-вторых, неоконченные материальные составы

⁷ О судебной практике по делам о преступлениях несовершеннолетних : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 14 февраля 2000 г. № 7 (ред. от 06.02.2007) // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2000. № 4.

⁸ О судебной практике применения законодательства, регламентирующего особенности уголовной ответственности и наказания несовершеннолетних : постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 1 февраля 2011 г. № 1 (ред. от 28.10.2021) // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2011. № 4.

характеризуются тем, что действие преступника прерывается на какой-то стадии до достижения конечного вредного результата, что в свою очередь означает, что преступление не достигло стадии полного состава преступления, тогда как для признания преступления с составом создания опасности оконченным не требуется наступление каких-либо конкретных последствий, т. к. эти последствия в нем выражаются в самом факте создания опасности. В-третьих, приготовление и покушение возможны лишь при совершении умышленного преступления. В составах же создания опасности деяния могут быть как умышленными, так неосторожными [13].

Необходимо также провести разграничение между усеченными составами и составами создания опасности. Распространена точка зрения, согласно которой к усеченным составам относятся составы, где юридический момент окончания преступления перенесен де-факто на стадию приготовления⁹, или утверждается, что смысл усеченного состава не в «меньших» по сравнению с реально наступившими последствиями, а в перенесении момента окончания состава преступления на стадию приготовления или покушения¹⁰. Нередко в случае, если признак усеченности состава связывают не со стадией преступной деятельности, а с наличием и реализацией общественно опасных последствий, усеченные составы трактуются в качестве составов угрозы причинения вреда [14]. Таким образом, криминализация деяний в составе создания опасности означает совершение деяния с допущением вреда, тогда как в усеченных составах уголовная ответственность наступает за совершение неоконченного деяния, общественно опасные последствия которого в нем отсутствуют и поэтому требуют дополнительной квалификации. Если исходить из вышеизложенного, конструкцию состава создания опасности можно отнести к разновидности материального состава с неконкретизированным последствием. Заметим, что законодатель нередко использует даже конструкцию материального состава с неконкретизированным последствием, например, в ст. 235, 163, 179, 285 УК РФ.

Таким образом, теоретическая конструкция состава создания опасности вполне пригодна, чтобы заменить конструкцию состава в транспортных преступлениях с административной преюдицей.

Выводы

1. Риски транспортной безопасности могут быть одним из критериев криминализации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

2. В уголовно-правовых нормах, предусматривающих ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, административная преюдиция не должна быть признаком общественной опасности деяния, но может быть признаком субъекта преступления.

3. В составе преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств эквивалентом понятия «риски безопасности» сейчас является понятие «угроза причинения вреда». Степень вероятности угрозы (реальная, абстрактная) может быть объективирована через степень опасности рисков.

4. Конструкция состава создания опасности может быть альтернативой составу с административной преюдицей при формулировании признаков преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Список источников

1. Ищенко И. В. Общественная опасность как интегративное свойство преступления: понятие, характеристика : монография / отв. ред. В. П. Бодаевский. Москва : Проспект, 2023. 144 с.

2. Бурлаков В. Н., Щепельков В. Ф., Дивеева Н. И. Криминологическая безопасность в сфере профилактической медицины: риски и их предупреждение // Всероссийский криминологический журнал. 2020. № 5. С. 647–659. [https://doi.org/10.17150/2500-4255.2020.14\(5\).647-659](https://doi.org/10.17150/2500-4255.2020.14(5).647-659).

3. Риски в праве: пути решения : монография / Барамидзе Д. Д., Зинагуллин З. З., Кузнецова Н. В. [и др.] ; под ред. Л. Г. Татьяниной. Москва : Юрлитинформ, 2020. 160 с.

4. Бурлаков В. Н. Криминологическая безопасность в сфере эксплуатации транспортных средств и совершенствование уголовной ответственности за посягательства на нее // КриминалистЪ. 2023. № 2 (43). С. 24–29.

5. Мирошниченко Д. В. Критика уголовно-правовой онтологии : монография / под ред. Б. Т. Разгильдиева. Москва : Юрлитинформ, 2023. 396 с.

⁹ Решетникова Д. В. Конструирование составов преступлений по моменту окончания: вопросы законодательной техники и судебной практики : дис. ... канд. юрид. наук. Самара, 2012. 232 с.

¹⁰ Уголовное право Российской Федерации. Общая часть : учебник / под ред. В. С. Комиссарова, Н. Е. Крыловой, И. М. Тяжковой. 2-е изд., стереотип. Москва : Статут, 2014. 279 с.

6. Мирошниченко Д. В. Преюдиция в уголовном праве России: теоретико-прикладное исследование : монография. Москва : Юрлитинформ, 2022. 205 с.
7. Богданов А. В. Административная преюдиция в уголовном праве России : монография. Москва : Юрлитинформ, 2021. 166 с.
8. Лунеев В. В. Преступность XX века : Мировые, региональные и российские тенденции. Изд. 2-е, перераб. и доп. Москва : Норма, 2005. 504 с.
9. Кибальник А. Г., Мамхатов З. З. Административная преюдиция в уголовном праве: вопросы de lege lata и de lege ferenda : монография. Москва : Юрлитинформ, 2023. 160 с.
10. Бурлаков В. Н. Стандарт безопасности в сфере функционирования транспорта и проблемы криминализация транспортных нарушений в контексте межотраслевого подхода / Уголовное право в системе межотраслевых связей: вопросы теории и правоприменения : сборник материалов XIII Российского конгресса уголовного права, г. Москва, 26–27 мая 2022 г. Москва : Юрлитинформ, 2022. С. 166–172.
11. Пронина М. П. Юридическая техника в уголовном законодательстве: теоретико-прикладное исследование: монография. Москва : Юрлитинформ, 2021. 351 с.
12. Комягин Р. А. Состав преступления : монография / под ред. Н. А. Лопашенко. Москва : Юрлитинформ, 2023. 181 с.
13. Никифоров Б. С. Об объекте преступления по советскому уголовному праву // Советское государство и право. 1956. № 6. С. 56–67.
14. Янина И. Ю. Составы поставления в опасность // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 4 (77). С. 124–132. <https://doi.org/10.17803/1994-1471.2017.77.4.124-132>.
15. Гонтарь И. Я. Преступление и состав преступления как явления и понятия в уголовном праве : Вопросы теории и правотворчества. Владивосток : Издательство Дальневосточного университета, 1997. 200 с.