

всего, наказания также могут быть связаны с вовлечением в информационное пространство или отчуждением от него.

Есть ряд положений уголовно-процессуального характера, требующих соответствующего осмысления, например, место преступления. В связи с использованием информационных технологий как в правомерном, так и в правонарушающем поведении, немало вопросов возникает и в связи с применением норм права, относящихся к оперативно-розыскной деятельности.

Все это указывает на то, что время требует изменения парадигм: уголовно-правовой, уголовно-процессуальной, уголовно-исполнительной и др.

Очевидно, что трансформация законодательства, связанного с реагированием на преступления, повлечет за собой изменения в правоприменительной практике. Правопри-

менение основывается на знании правовой базы, умении ее применять. И если принять во внимание, что трансформация законодательства изменит его суть, что информационные технологии со временем станут составной и значительной частью правоприменения, то неизбежным становится вывод о том, что требуется совершенствование правообучения и правовоспитания лиц, реализующих уголовную политику.

Приходится признать, что в настоящее время уровень подготовки правоприменителя отстает от требований времени.

Стоит иметь в виду, что условия глобализации, безграничность информационного поля обуславливает международный характер современных преступлений. И это указывает на то, что неизбежна трансформация не только федеральной, но и международной уголовной политики и ее реализации.

Нифталиева И.А.,

кандидат юридических наук
Волгоградская академия МВД России

ТЕНДЕНЦИИ УГОЛОВНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Повышение безопасности дорожного движения является сегодня одним из приоритетных задач деятельности государства. Выступая в качестве неперемennого условия устойчивого социального развития, обеспечение безопасности на российских дорогах нацелено, прежде всего, на сохранение жизни и здоровья людей. Не удивительно, что Президент Российской Федерации В.В. Путин называет данное направление в числе ключевых в работе государственных органов¹.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) наносят обществу колоссальный демографический ущерб. В Российской Федерации с 2019 г. по 2023 г. в ДТП погибли 76 683 человека, ранены 888 008 человек. При этом значительная часть ДТП произошла по вине водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения².

Важнейшим элементом системы обеспечения безопасности дорожного движения вы-

ступает уголовная политика, призванная действовать как мощный фактор предупреждения соответствующих правонарушений.

Последние годы отчетливо демонстрируют тенденцию к усилению уголовной ответственности за преступления, совершаемые в рассматриваемой сфере. Это обусловлено рядом обстоятельств, в частности числом ДТП, усложнением транспортной инфраструктуры, повышением общественной безопасности безопасностью пассажирских и грузовых перевозок. Одним из наиболее ярких примеров является включение квалифицирующих признаков в ст. 264 УК РФ, предусматривающую ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека. Так, сегодня наряду с совершением деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения, обстоятельствами, отягчающими наказание, выступают

¹ Путин призвал повышать безопасность российских дорог. URL: <https://rg.ru/2024/04/02/putin-prizval-povyshat-bezopasnost-rossijskih-dorog.html> (дата обращения: 05.11.2024).

² Показатели состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 15.01.2025).

оставление места ДТП либо отсутствие у виновного права управления транспортным средством.

Следует положительно оценить указанные законодательные решения. В частности, совершенно очевидно, что действия водителя, оставившего место происшествия, наносят серьезный вред пострадавшим, затрудняют расследование, подрывают доверие к правоохранительным органам и создают реальную угрозу общественной безопасности. Именно поэтому усиление ответственности в данном случае – это необходимая мера обеспечения безопасности дорожного движения и создания условий для справедливого правосудия. Нельзя не согласиться с мнением А.И. Волошина и С.А. Деревянкиной, что ужесточение ответственности за оставление места ДТП представляет собой логичный шаг, который может стать основой предотвращения возможных негативных последствий¹.

Относительно введенного в 2022 г. третьего квалифицирующего признака следует указать, что управление транспортным средством лицом, не имеющим или лишенным на это права, затрагивает как правовые, так и социальные аспекты жизнедеятельности общества. Лицо сознательно пренебрегает правилами дорожного движения, а отсутствие необходимого опыта вождения, недостаточные знания закрепленных норм многократно увеличивают вероятность аварий.

Другой показательный пример – это новые составы транспортных преступлений: управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ); нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ); управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ). Данные составы связаны с дифференциацией уголовной ответственности, где зако-

нодатель использует институт административной преюдиции.

В теории права отношение к составам преступлений с административной преюдицией неоднозначное. Вместе с тем поддержим точку зрения М.В. Бавсуна, И.Г. Бавсуна и И.А. Тихона, что «административная преюдиция при ее грамотном использовании может стать эффективным средством противодействия преступности»².

Важно отметить, что результативность мер по обеспечению безопасности дорожного движения зависит от комплексного подхода. Ключевым аспектом успешной политики в анализируемой области должно стать активное сотрудничество с международными организациями и обмен опытом с другими странами. Это позволит адаптировать лучшие практики и внедрить инновационные подходы, способствующие решению проблем на дорогах. Например, использование интеллектуальных транспортных систем и современных технологий может значительно повысить уровень контроля за движением и предупредить возможные аварийные ситуации.

Современные тенденции уголовной политики в сфере безопасности дорожного движения должны также характеризоваться усилением межведомственного взаимодействия. Противодействие транспортным преступлениям предполагает координацию действий органов внутренних дел, прокуратуры, судов, а также других государственных органов и общественных организаций.

Уголовная политика в сфере безопасности дорожного движения должна быть динамичной и адаптивной, учитывающей изменения в обстановке на дорогах, техническом уровне транспортных средств и социально-экономических факторах. Постоянный мониторинг статистики ДТП, анализ причин, условий и последствий правонарушений позволит своевременно внести необходимые коррективы в законодательство и правоприменительную практику. В то же время проведение тематических кампаний, поддержка волонтерских инициатив и активное участие граждан в обсуждении вопросов дорожного движения помогут создать безопасную и осведомленную среду.

¹ Волошин А.И., Деревянкина С.А. Ответственность за оставление места ДТП: административная или уголовная? // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. Т. 5 (71). № 3. С. 114.

² Бавсун М.В., Бавсун И.Г., Тихон И.А. Административная преюдиция и перспективы ее применения на современном этапе // Административное право и процесс. 2008. № 6. С. 126.

Таким образом, усиление уголовной ответственности за нарушения в сфере безопасности дорожного движения является неотъемлемой частью уголовной политики, направленной на обеспечение общественной безопасности и стабильности функционирования транспортной системы. Однако эффек-

тивность этих мер будет зависеть от комплексного подхода, включающего совершенствование других аспектов, включая профилактику, контроль и мониторинг. Только в сочетании всех этих компонентов можно добиться снижения числа ДТП и повышения уровня защищенности на дорогах.

Рахманова Е.Н.,

доктор юридических наук, доцент

Северо-Западный филиал Российского государственного университета правосудия (г. Санкт-Петербург)

УГОЛОВНОЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО КИТАЯ

После основания Китайской Народной Республики вопрос охраны окружающей среды многие годы не привлекал специального внимания государства, основной акцент делался на развитии экономики. Но чрезвычайно быстрый промышленный рост Китая способствовал рекордным уровням загрязнения воздуха и воды в стране. Так, в 2024 году Китай занял первое место в мире по выбросу углеродных газов¹.

Толчком для развития экологического законодательства, в том числе уголовного, явились возврат страны в ООН и участие ее в Конференции ООН по проблемам окружающей человека среде, состоявшейся в Стокгольме в 1972 г. После Стокгольма только за период с 1970 г. по 1973 г. Китай подписал семь международных экологических конвенций. В их числе Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой, 1987 г., Рамочная конвенция ООН об изменении климата, Конвенция о биологическом разнообразии, Декларация о принципах лесопользования и т.д.

В 1997 г. Китай присоединился к Киотскому протоколу, первому инструменту международного экологического права, который установил юридически обязательные целевые показатели выбросов. Но требования Протокола распространялись только на 43 страны, указанные в Приложении I, которые были отнесены к категории развитых стран или стран с переходной экономикой. А поскольку Китай был классифицирован как

развивающаяся экономика он не был связан его требованиями, что позволило стране сосредоточиться на собственном экономическом росте и развитии, но это в конечном итоге привело к тому, что Китай превратился в крупнейший в мире источник выбросов углерода, который является самым значимым фактором изменения климата.

Но Китай продолжал участвовать в международных форумах и после Киотского протокола, и на каждом из них он подтверждал свою приверженность климатической повестке дня, напоминая при этом международному сообществу, что будет двигаться к тем целям, которые соответствуют, прежде всего, его собственному развитию.

При этом, несмотря на то, что Китай не был связан обязательствами с Киотским протоколом, он ратифицировал его в 2002 г. Более того, после ратификации стал участвовать в проектах в рамках Механизма чистого развития² и добился значительных успехов, установив рекорд по наибольшему количеству зарегистрированных проектов в этой сфере³.

Одним из серьезных последствий возвращения Китая в международную жизнь явилось включение в 1978 г. ст. 9 в Конституцию Китая, согласно которой «государство гарантирует рациональное использование природных ресурсов, берет под охрану ценные виды

¹ Игра в углеродные единицы: новая экологическая «Монополия»? URL: <https://roscongress.org/materials/igra-v-uglerodnye-edinity-novaya-ekologicheskaya-monopoliya/> (дата обращения: 13.01.2025).

² Киотский протокол к Рамочной конвенции ООН об изменении климата : подписан в Киото 11.12.1987. Статья 12 // Бюллетень международных договоров. 2005. № 5. С. 3-23.

³ Индия и Китай опередили другие страны по числу углеродных проектов // Ведомости: сайт . URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/10/23/1001894-indiya-i-kitai-operedili> (дата обращения: 9 января 2025 г.)