

рота наркотиков, коррупции, других видов преступности транснационального характера;

— позволяют учесть не только прогрессивные, но и регрессные аспекты международно-правовых отношений в глобальной проблеме превентивной деятельности.

Примечания

1. См.: Международное право / Под ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. — М., 2008. — С. 545, 546.

2. См.: Шумилов В.М. Международное право. — М., 2007. — С. 187.

3. Международное право / Отв. ред. Г.В. Игнатенко и О.И. Тиунов. — М., 2008. — С. 23.

4. Конвенция о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (Вена, 20 декабря 1988 г.) // zakon.kuban/nd2/2002-2/k201288.shtml; Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности, принятая резолюцией 55/25 Генассамблеи от 15 ноября 2000 года // www.un.org/russian/documen/convents/orgcrime.htm; Конвенция ООН против коррупции, принятая резолюцией 58/4 Генассамблеи от 31 октября 2003 года // www.un.org/russian/documen/convents/orgcrime.htm

5. См.: Железняк Н.С. Законодательное регулирование оперативно-розыскной деятельности в России и зарубежных странах. — Новосибирск, 2008. — С. 40.

6. См.: Международное право / Под ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. — М., 2008. — С. 63, 64—75; Меж-

дународное право / Отв. ред. Г.В. Игнатенко и О.И. Тиунов. — М., 2008. — С. 132—144; Шумилов В.М. Указ. соч. — С. 66.

7. См.: Ахкубеков А.Х. Правовое регулирование оперативно-розыскной деятельности за рубежом и использования ее результатов в уголовном процессе. — М., 2004. — С. 18.

8. См.: Фальченко А.А. О современных коллизиях в исследовании оперативно-розыскной деятельности // Противодействие пенитенциарной преступности: опыт, проблемы, перспективы: Материалы межвузовской научно-практической конференции (г. Владимир, 21 апреля 2010 г.). — Владимир, 2010. — С. 125.

9. См.: Ковтун Ю.А., Свистильников А.Б. Проблемные аспекты осуществления контроля и записи телефонных и иных переговоров в отношении обвиняемых (подозреваемых), пересекающих в период его производства государственную границу РФ // Проблемы правоохранительной деятельности: Международный научно-теоретический журнал. — Белгород, 2010. — № 1—2. — С. 35.

10. См.: Криминология: Словарь-справочник / Сост. Х.-Ю. Кернер; Пер. с нем.; Отв. ред. пер. А.И. Долгова. — М., 1998. — С. 378.

11. См.: Криминалистический словарь / Пер. с нем.; Отв. ред. Г.А. Аванесов, Р.С. Белкин, Б.А. Федосюткин. — М., 1993. — С. 69.

12. См.: Правовые системы стран мира: Энциклопедический справочник / Отв. ред. А.Я. Сухарев. — М., 2003. — С. 676, 424.

13. Ахкубеков А.Х. Указ. соч. — С. 46, 54.

С.В. Власова

Власова Светлана Владимировна — преподаватель кафедры уголовного процесса Нижегородской академии МВД России, кандидат юридических наук

E-mail: vlasovasvetla@yandex.ru

Проведение автотехнической экспертизы как способ получения доказательства по делам об автотранспортных преступлениях

Производство судебной экспертизы — это **комплексное следственное действие**, состоящее в принятии следственно-судебными органами решения о привлечении к производству по уголовному делу лица, обладающего специальными знаниями, для проведения исследования и формулирования выводов по поставленным вопросам, завершаемого составлением **заключения эксперта**.

Manufacture of judicial examination is **the complex investigatory action** consisting in acceptance by investigatory-judicial bodies of the decision on attraction to manufacture on criminal case of the person, possessing special knowledge, for carrying out of research and a formulation of conclusions on the put questions, **the expert's statement finished** by drawing up.

По делам о дорожно-транспортных преступлениях следователь, суд назначают экспертизу, признав это необходимым (ч. 1 ст. 195 УПК РФ). Фактическим основанием для назначения экспертизы по делам об автотранспортных преступлениях являются сведения, вытекающие из мате-

риалов уголовного дела, указывающие на необходимость применения специальных исследований для выяснения вопросов, имеющих отношение к установлению обстоятельств, входящих в предмет доказывания. Убедительными представляются суждения А.А. Эйсмана, который полагал,

Власова С.В. Проведение автотехнической экспертизы как способ получения доказательства по делам об автотранспортных преступлениях

что специальные познания — это не общеизвестные, не общедоступные знания, имеющие массовое распространение, а профессиональные знания, которыми располагает ограниченный круг специалистов¹.

Как указывается в литературе, цель экспертизы — это необходимость применения специальных познаний для выявления и истолкования скрытой информации. Под скрытой информацией следует понимать: во-первых, данные, которые невозможно обнаружить простым наблюдением² (например, состояние внутренних органов трупа, наличие скрытых неисправностей в механизме транспортного средства); во-вторых, видимые, но непонятные неспециалисту и требующие истолкования данные (например, выявленные при вскрытии трупа повреждения внутренних органов). Речь, следовательно, идет о решении таких задач, которые не могут быть решены путем применения иных следственных действий.

Из сказанного следует, что достаточные данные, указывающие на возможность установления и истолкования с помощью экспертизы «скрытой информации», то есть фактические основания назначения экспертизы, налицо тогда, когда:

а) объект, подлежащий исследованию, — вещественное доказательство, предмет, документ — приобщен к уголовному делу, а иные существенные обстоятельства (длина тормозного пути автомобиля и т. п.) отражены в материалах дела, что создает реальную возможность их исследования экспертом;

б) современная наука позволяет разрешить поставленный следователем (судом) вопрос.

Большинство экспертиз проводится в государственных экспертных учреждениях, однако некоторые их виды проводятся на договорной основе внештатными экспертами. Независимо от того, проводится ли экспертиза в экспертном учреждении или частным экспертом, эксперт обладает самостоятельностью и независимостью в разрешении поставленных перед ним вопросов. Эксперт дает заключение, основываясь на результатах проведенных исследований, в соответствии со своими специальными знаниями.

По изученным нами уголовным делам об автотранспортных преступлениях проводились следующие виды экспертиз: судебно-медицинские, автотехнические, психиатрические, физико-химические, все виды криминалистических экспертиз.

Типичным видом экспертных исследований являются экспертизы, связанные с исследованием специальных вопросов, касающихся технической стороны ДТП, то есть относящихся к предмету автотехнических экспертиз.

Следственная практика свидетельствует о том, что проведение автотехнической экспертизы связано с такими факторами, как:

а) отрицание обвиняемым своей вины в совершении преступления и оспаривание им обстоятельств ДТП (82%);

б) различия в квалификации: квалификация преступления по делам о преступлениях, квалифицируемых по части 2 статьи 264 УК РФ, АТЭ назначаются в 64% случаев, по делам о преступлениях, квалифицируемых по части 1 статьи 264 УК РФ, — в 28%, а по делам о преступлениях, квалифицируемых по части 3 статьи 364 УК РФ, — в 100% случаев;

в) объективная сложность выяснения механизма ДТП.

Общеизвестно, что в компетенцию судебной дорожно-транспортной (автотехнической) экспертизы входит решение только специальных технических вопросов. Поэтому суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда. Как отмечается в пункте 8 постановления Пленума Верховного Суда РФ № 25, судам следует иметь в виду, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке заключений автотехнических экспертиз судам следует также исходить из того, что объектом экспертного исследования могут быть обстоятельства, связанные с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения.

Ввиду долгого существования данного стандарта и однозначного его толкования на практике явных отступлений от него не случается. Хотя некоторые разновидности АТЭ, о которых мы будем говорить дальше (ситуационная, квалификационная), практически имеют своей целью именно выяснение мнения эксперта относительно причины ДТП, в том числе нарушение каких ПДД и эксплуатации транспорта привело к последствиям, подпадающим под признаки, что указаны в статье 264 УК РФ. Иногда логика рассуждений приводит эксперта к необходимости фактически называть вещи своими именами, то есть употреблять термины, принятые для описания причинно-следственных связей.

Наиболее важный вопрос при расследовании рассматриваемого вида преступлений — это установление причинной связи между нарушением лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения при эксплуатации транспортных средств и наступившими в результате этого вредными последствиями. Иногда установление такой связи на предварительном следствии и в судебном разбирательстве не представляет сложности, так как причина последствий, как правило, очевидна. Однако чаще случаются такие транспортные происшествия, когда установление причины наступивших последствий вызывает немалые трудности. Это бывает в случаях нарушения названных правил несколькими участниками

дорожного движения, а также когда в развитие событий вмешиваются самостоятельные факторы: действия потерпевших, технические неисправности, особенности дорожной обстановки, влияние сил природы и т. д.

Рассмотрим разновидности встречающихся на практике автотехнических экспертиз в зависимости от решаемых вопросов и характера ответов эксперта. Весьма часто предметом АТЭ является определение технической возможности предотвратить ДТП, скажем, не допустить наезда, столкновения и т. п. Так, например, по уголовному делу № 54450 была проведена АТЭ, согласно заключению которой водитель Д.Г. Большаков располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода С.В. Павленко экстренным торможением, двигаясь прямолинейно с остановкой автомобиля «Ауди-100» до линии движения пешехода³.

С определением технической возможности у водителя предотвратить наступление неблагоприятных последствий связывают ответ на вопрос о нарушении конкретных ПДД, допущенных им. Так, по уголовному делу № 143246 было получено заключение АТЭ, согласно которому в заданных условиях рассматриваемого происшествия водитель Р.И. Абдуллаев располагал технической возможностью предотвратить наезд торможением с остановкой автомобиля КамАЗ-646000 до стоящего автомобиля МАЗ. В заданной дорожной обстановке водитель автомобиля КамАЗ-646000 Р.И. Абдуллаев должен был действовать в соответствии с требованиями пункта 10.1 части 1 Правил дорожного движения, согласно которым водитель должен вести транспортное средство со скоростью, учитывающей дорожные условия и обеспечивающей возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований правил⁴.

Другой пример такого же рода, но уже с отрицательным ответом на вопрос о наличии технической возможности, можно взять из уголовного дела № 21321, где, согласно заключению эксперта № 3382—19, в условиях рассматриваемого происшествия водитель мотоцикла С.В. Власов не располагал технической возможностью предотвратить столкновение с автомобилем ГАЗ путем применения экстренного торможения при условии исправности тормозной системы данного мотоцикла с его остановкой до полосы движения автомобиля ГАЗ⁵.

Распространен на практике такой вид АТЭ, как *квалификационная* (оценочная) экспертиза, предметом которой является определение технической причины ДТП и квалификация действий его участников с «технической» точки зрения выполнения правил дорожного движения. Как показывает изучение практики, формулировки из заключений такого рода экспертиз почти в неизменном виде перекочевывают в процессуальные документы, которыми оформляются решения органов следствия и суда по делу. В качестве примера приведем уголовное дело № 4788. Согласно заключению АТЭ

№ 3984-19 скорость движения автомобиля «КИА-Соренто», соответствующая длине следов торможения, определяется равной более 131 км/ч. В заданных условиях рассматриваемого происшествия водитель автомобиля «Москвич-412» П.Г. Мочалов, для обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, с технической точки зрения, должен был действовать в соответствии с требованиями пункта 8.1 Правил дорожного движения, согласно которым маневр должен быть безопасен. В заданной дорожной обстановке водитель автомобиля «КИА-Соренто» для обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, с технической точки зрения, должен был действовать в соответствии с требованиями пунктов 10.1 и 10.3 Правил дорожного движения, согласно которым водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения (вне населенных пунктов — не более 90 км/ч), и при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства⁶.

Существует такая разновидность АТЭ, где имеет место комплексное определение технической возможности и квалификация действий водителя (нескольких водителей) в сложившейся ситуации. Задача экспертов заключается в том, чтобы из многих причастных к происшествию факторов выбрать те, которые выполнили роль основной причины преступных последствий, и дать необходимую оценку тем, которые выполняли лишь роль условий, способствовавших ДТП. При проведении такого рода АТЭ требуется разобрать сложную ситуацию, в которой задействовано несколько водителей, управляющих различными автотранспортными средствами, пешеходов, и надо определить роль каждого из них в случившемся ДТП.

Может быть несколько вариантов ситуационной экспертизы. Проиллюстрируем это примерами. Так, согласно заключению судебной АТЭ № 3696-43 от 10 августа 2007 года водитель автомобиля «Хонда-Цивик» С.А. Манукян располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешеходов экстренным торможением с остановкой автомобиля до места их нахождения. В заданной дорожной обстановке, с технической точки зрения, водителю автомобиля «Хонда-Цивик» С.А. Манукяну для избежания наезда на пешеходов необходимо было действовать в соответствии с требованиями пункта 10.1 части 2 Правил дорожного движения, согласно которым «при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». При этом его действия, с технической точки зрения, не соответствовали требованиям указанного пункта Правил⁷.

И наконец, существуют разновидности экспертиз, где эксперт анализирует ситуацию ДТП, моде-

лирует ее развитие и оценивает поведение участников с точки зрения выполнения ими ПДД. Примером может служить АТЭ № 2405-19, согласно которой избранную водителем С.В. Мельниковым дистанцию между транспортными средствами «Мерседес-230Е» и ГАЗ-3110 можно считать безопасной. Водитель автомобиля «Мерседес-230Е» не располагал технической возможностью предотвратить столкновение экстренным торможением с остановкой автомобиля до полосы движения КамАЗ-53212. Водитель автомобиля ГАЗ-3110 не располагал технической возможностью предотвратить столкновение экстренным торможением с остановкой автомобиля до места нахождения автомобиля «Мерседес-230Е». Водитель автомобиля КамАЗ-53212 И.В. Воробьев для обеспечения безопасности движения на данном участке дороги должен был руководствоваться требованиями пунктов 8.1, 8.5, 8.7 Правил дорожного движения, согласно которым: Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления. При этом маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения. Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении. Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот с соблюдением требований пункта 8.5 Правил, допускается отступать от них при условии обеспечения безопасности движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам⁸.

Иногда эксперт прямо называет причинную связь между нарушением ПДД и наступившими последствиями, чем, на наш взгляд, вторгается в компетенцию следователя. Тем не менее, на практике это иногда происходит. Так, по уголовному делу № 16365 было получено заключение АТЭ № 3434-19/3499-19, согласно которой в рассматриваемой дорожной ситуации водитель автомобиля ВАЗ-2107 А.А. Герасимов не располагал технической возможностью предотвратить столкновение экстренным торможением с автомобилем ВАЗ-2106. В заданной дорожной ситуации водитель автомобиля ВАЗ-2107 А.А. Герасимов в соответствии с требованиями пункта 10.1 части 2 Правил дорожного движения должен был при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки автомобиля. Однако даже при принятии мер экстренного торможения водитель автомобиля ВАЗ-2107 не располагал технической возможностью предотвратить столкновение. Поэтому в действиях водителя А.А. Герасимова несоответствия требованиям Правил дорожного движения, находящихся в причинной связи с фактом столкновения, с технической точки зрения не усматривает-

ся. В заданной дорожной обстановке водитель автомобиля ВАЗ-2106 Ю.В. Трефилова должна была действовать в соответствии с требованиями пункта 13.9 Правил дорожного движения. Но в действиях водителя автомобиля ВАЗ-2106 имеются несоответствия указанным требованиям Правил, находящиеся, с технической точки зрения, в причинной связи с фактом столкновения⁹.

Особой разновидностью АТЭ являются, на наш взгляд, такие экспертизы, где эксперт в предположительной форме определяет вероятность наступления тех или иных последствий. Так, по уголовному делу № 72693 было получено заключение эксперта № 3959/07-1: пешеход К.И. Потапов успевал бы выйти за пределы опасной зоны при своевременном торможении водителем автомобиля ВАЗ-21140 А.Н. Пановым и при его движении с максимально допустимой Правилами дорожного движения скоростью движения транспортных средств в населенных пунктах (60 км/ч)¹⁰.

На практике встречаются случаи, когда эксперт оказывается не в состоянии ответить на поставленные перед ним вопросы. Так, по уголовному делу № 5289 эксперт В.Н. Пронин показал, что для решения вопроса о нарушении тем или иным участником происшествия требований Правил дорожного движения необходима юридическая оценка всех доказательств по делу в их совокупности, в том числе психологический анализ поступка водителя, причин и мотивов его поведения, что непосредственно связано с установлением вины водителя и не относится к компетенции экспертов¹¹.

Еще один вид АТЭ — это экспертизы автотранспортного средства. Чаще всего они проводятся при необходимости установления неисправности транспортного средства, повлекшего ДТП. Примером может служить АТЭ, проведенная по уголовному делу № 72693. Согласно заключению АТЭ № 4168-19 тормозная система автобуса ПАЗ-320530 находится в неисправном состоянии: затормаживаются только передние колеса автобуса; нарушение герметичности пневматического тормозного привода вызывает падение давления воздуха выше нормативного. При этом отсутствие затормаживания задних колес связано с нарушением регулировки тормозных механизмов задних колес. Перечисленные выше неисправности тормозной системы автобуса ПАЗ-320530, рег. знак М 029 СУ/52, образовались до момента наезда на пешеходов, и водитель автобуса ПАЗ-320530 С.И. Козеев перед выездом и в пути имел возможность обнаружить неисправность тормозной системы автобуса¹².

АТЭ транспортного средства проводится и тогда, когда по следам, оставленным на нем, требуется восстановить механизм ДТП. Проиллюстрируем сказанное примером из уголовного дела № 18227. По заключению АТЭ № 2169-19/2170-20 механическим повреждениям на представленных на исследование автобусе ГАЗ-32213 и автомобиле ГАЗ-52 МТП-817 соответствует следующий механизм их столкновения: встречное косое столкновение под

острым углом между продольными осями произошло областью переднего левого угла автобуса ГАЗ-32213 с областью места расположения левой подножки кабины и левой двери автомобиля ГАЗ-52 МТП-817 с контактом левой передней стороной автобуса с областью задней части левого крыла автомобиля; при дальнейшем встречном перемещении передний левый угол крыши автобуса контактировал с передней левой частью фургона автомобиля с образованием их деформации и разрушений, далее автобус контактировал с левым задним колесом автомобиля, вызвав в дальнейшем отделение заднего моста последнего, что могло способствовать при последующем перемещении автомобиля ГАЗ-52 МТП-817 его опрокидыванию. Исходя из расположения автомобиля ГАЗ-52 МТП-817, автобуса ГАЗ-32213 и его отделившихся частей после происшествия, с учетом указанного выше механизма столкновения этих транспортных средств механизм их перемещения после столкновения представляется следующим: в процессе контактного взаимодействия они стали разворачиваться в направлении «против часовой стрелки» и в дальнейшем переместились в зафиксированное положение, при этом автомобиль ГАЗ-512 МТП-817 опрокинулся на правую сторону¹³.

В данном случае эксперт по следам пытался восстановить картину ДТП, причем вывод его носит характер предположения. Оценки действий участников происшествия он дает, версию технической причины случившегося не предлагает.

Помимо АТЭ по делам об автотранспортных преступлениях проводятся и другие виды экспертиз. В 7% изученных нами уголовных дел проводились автотрасологические экспертизы. Так, по уголовному делу № 90863 было получено заключение автотрасологической экспертизы № 2213-20, согласно которой первая группа повреждений, полученных автомобилем «Мерседес-230Е» в результате столкновения, могла образоваться при взаимодействии передней правой части автомобиля «Мерседес-230Е» с левой боковой частью автомобиля КамАЗ-53212, установлено, что автомобиль КамАЗ-53212 мог занять положение, которое зафиксировано на схеме происшествия, при начале разворота по наименьшему радиусу¹⁴.

Мы наблюдаем в данном случае большое сходство с вышеприведенным примером АТЭ. По-видимому, различие между ними только в названии, так как предметом экспертизы и в первом и во втором случаях являются одни и те же вопросы: по характеру повреждений транспортных средств определить вероятный механизм ДТП. Поэтому, на наш взгляд, к криминалистическим экспертизам данный вид трасологических экспертных исследований вряд ли можно отнести.

Подтверждением сказанному является целый ряд аналогичных экспертиз, называемых автотрасологическими, которые мы наблюдали в изученных нами уголовных делах. Примером может, в частности, служить уголовное дело № 76532, соглас-

но заключению подобной экспертизы, проведенной по нему, повреждения, имеющиеся на автомобилях ГАЗ-3307 и ВАЗ-21074, свидетельствуют о том, что удар был передним, угловым, а в момент первичного контакта угол между продольными осями транспортных средств был близким к 90 градусам. Характер повреждений на автомобилях ГАЗ-3307 и ВАЗ-21074 и их расположение после происшествия свидетельствуют о том, что данные автомобили в момент столкновения находились в движении¹⁵.

Случаи проведения исследования специалистом на договорной основе при изучении уголовных дел нам встречались по двум уголовным делам. Хотя, очевидно, что наше уголовно-процессуальное право приближается к такому стандарту, когда специальные (экспертные) познания будут представляться обеими сторонами. Соответственно, фактическая презумпция об объективности, непредвзятости эксперта ослабляет свое действие.

Проведение экспертизы возможно только по возбужденному уголовному делу при вынесении постановления о назначении экспертизы органом, ведущим уголовное дело. Только постановление (определение) компетентного органа является основанием для проведения экспертизы. Органы предварительного расследования вправе получать предварительные данные, необходимые для установления признаков преступления и принятия решения о возбуждении уголовного дела.

Примечания

1. См.: *Эйсман А.А.* Заключение эксперта: структура и научное обоснование. — М., 1967. — С. 44.
2. См.: *Шейфер С.А.* Следственные действия. Основания, процессуальный порядок и доказательственное значение. — Самара, 2004 — С. 114.
3. Архив Московского районного суда г. Н. Новгорода, 2003, у. д. № 54450 по обвинению Большакова Д.Г. в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 264 УК РФ, л. 62—64.
4. Архив Московского районного суда г. Н. Новгорода, 2006, у. д. № 143246 по обвинению Абдуллаева Р.И. в совершении преступления, предусмотренного частью 2 статьи 264 УК РФ, т. 1, л. 56—57.
5. Архив Ленинского районного суда г. Н. Новгорода, 2003, у. д. № 21321 по обвинению Викторовой С.А. в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 264 УК РФ, т. 1, л. 57—59.
6. Архив Воскресенского районного суда Нижегородской области, 2004, у. д. № 4788 по обвинению Коломазова Ю.В. в совершении преступления, предусмотренного частью 2 статьи 264 УК РФ, л. 99—101.
7. Архив Канавинского районного суда г. Н. Новгорода, 2007, у. д. № 63755 по обвинению Манукяна С.А. в совершении преступления, предусмотренного частью 2 статьи 264 УК РФ, т. 1, л. 92—93.
8. Архив Автозаводского районного суда г. Н. Новгорода, 2004, у. д. № 90863 по обвинению Воробьева И.В. в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 264 УК РФ.

9. Архив Канавинского районного суда г. Н. Новгорода, 2003, у. д. № 16365 по обвинению Трефиловой Ю.В. в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 264 УК РФ, л. 70—72.

10. Архив Приокского районного суда г. Н. Новгорода, 2008, у. д. № 81032 по обвинению Панова А.Н. в совершении преступления, предусмотренного частью 2 статьи 264 УК РФ, т. 1, л. 150—155.

11. Архив Автозаводского районного суда г. Н. Новгорода, 2002, у. д. № 5289 по обвинению Соловьева С.П. в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 264 УК РФ, л. 68—70.

12. Архив Нижегородского районного суда г. Н. Новгорода, 2004, у. д. № 72693 по обвинению Козеева С.И. в совершении преступления, предусмотренного частью 2

статьи 264 УК РФ, и Митрофанова П.А. в совершении преступления, предусмотренного частью 2 статьи 266 УК РФ, т. 1, л. 76—78.

13. Архив Борского городского суда Нижегородской области, 2007, у. д. № 18227 по обвинению Москалева Д.Ю. в совершении преступления, предусмотренного частью 3 статьи 264 УК РФ, т. 3, л. 1—10.

14. Архив Автозаводского районного суда г. Н. Новгорода, 2004, у. д. № 90863 по обвинению Воробьева И.В. в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 264 УК РФ, л. 100—102.

15. Архив Автозаводского районного суда г. Н. Новгорода, 2007, у. д. № 76532 по обвинению Крайнова А.А. в совершении преступления, предусмотренного частью 3 статьи 264 УК РФ, т. 1, л. 103—113.

Ю.А. Гладышев

Гладышев Юрий Алексеевич — заместитель начальника кафедры общеправовых дисциплин Нижегородской академии МВД России, кандидат юридических наук, доцент

E-mail: uagladishev62@mail.ru

Штраф как уголовное наказание и вопросы его назначения за коррупционные преступления

В статье рассматриваются вопросы **наказания** в виде **штрафа за коррупционные** преступления. Большое значение придается анализу стоимостных критериев наказуемости за эти деяния. Приведенные в статье сведения могут иметь значение для совершенствования уголовного законодательства и повышения качества деятельности правоохранительных органов в борьбе с коррупционными преступлениями.

The article deals with **the penalty of a fine** for **corruption** offenses. Attach big importance to the analysis of cost criteria blameworthiness for these acts. Given in the article information may be important for improving the criminal laws and increased law enforcement efforts in combating corruption crimes.

В качестве наказаний за коррупционные преступления предусматриваются штраф, лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, ограничение свободы, арест, лишение свободы.

Изучение санкций таких статей показывает, что за собственно коррупционные преступления (коммерческий подкуп, получение взятки, дача взятки и посредничество во взяточничестве) к виновным лицам лишение свободы может применяться, но всегда в альтернативе с другими видами наказания, то есть четко просматривается тенденция ограничения применения лишения свободы путем замены его более мягкими видами наказания, такими как штраф либо ограничение свободы.

Сохранение же в санкциях статей такого вида наказания, как лишение свободы, играет профилактическую роль в борьбе с коррупционными преступлениями, так как для большинства насе-

ления именно этот вид наказания ассоциируется с уголовной ответственностью за совершенное преступление и является тем барьером, который удерживает многих людей от совершения преступлений.

В условиях формирования правового государства и гражданского общества лишение свободы не должно занимать господствующее место среди предусмотренных законом видов наказаний. В соответствии с принципами уголовной политики и целями наказания суды за коррупционные преступления на основании Федерального закона от 4 мая 2011 года № 97-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с совершенствованием государственного управления в области противодействия коррупции»¹ имеют возможность назначать наказания в виде штрафа.